

Sesión I: "LOS ESTUDIOS SOBRE HISTORIA FERROVIARIA EN CATALUÑA: APRENDER DEL PASADO PARA PENSAR EL FUTURO"

50 años del cierre de la línea del ferrocarril de la Val de Zafán.
Visión global de su Historia.

50 years of the closure of the Val de Zafán railway line. Global vision of its history.

Juan Carlos Juárez Giménez.

Graduado en Humanidades. *Universitat Oberta de Catalunya* (UOC).

Resumen

El ferrocarril de la Val de Zafán fue una línea cuyo trazado discurrió entre Aragón y Cataluña. Se diseñó desde La Puebla de Híjar a Sant Carles de la Ràpita, aunque finalmente solo se construyó hasta Tortosa. Se diseñó con la intención de dar salida a los productos agrícolas y minerales de Aragón al mar Mediterráneo. Desde que se proyectó, hasta el funcionamiento de su primera sección entre La Puebla de Híjar y Alcañiz, pasaron 32 años. Las obras quedaron paralizadas, hasta la Guerra de España. En este escenario bélico se continuó su construcción hasta el Pinell del Brai en Cataluña, utilizándose como transporte logístico. Finalizado el episodio bélico, en la posguerra, destacaron la participación de diversos Batallones Disciplinarios de Soldados Trabajadores en la continuación de las obras del trazado y las acciones de sabotaje de los maquis. Se inauguró en el año 1941, y llegaba hasta Tortosa. El trazado nunca llegó a su destino final y la línea se clausuró, principalmente por su poca rentabilidad, en el año 1973. Actualmente se encuentra transformada en vía verde, casi en su totalidad.

Palabras clave: Val de Zafán: Guerra de España: Batalla del Ebro. Vías Verdes.

Abstract:

The Val de Zafán railway was a line whose layout ran between Aragon and Catalonia. It was designed from La Puebla de Híjar to Sant Carles de la Ràpita, although it was finally only built as far as Tortosa. It was designed with the intention of providing an outlet for Aragon's agricultural and mineral products to the Mediterranean Sea. Since it was projected, until the operation of its first section between La Puebla de Híjar and Alcañiz, 32 years have passed. The works were paralyzed, until the Spanish War. In this war scenario, its construction continued until Pinell del Brai in Catalonia, being used as logistics transport. After the war episode ended, in the post-war period, the participation

of various Disciplinary Battalions of Working Soldiers in the continuation of the works on the route and the sabotage actions of the maquis stood out. It was inaugurated in 1941, and reached Tortosa. The route never reached its final destination and the line was closed, mainly due to its low profitability, in 1973. It is currently almost entirely transformed into a greenway.

Keywords: Val de Zafán: Spanish War: Battle of the Ebro: Green-way

Introducción

El ferrocarril de la Val de Zafán tiene su origen en el año 1863, en el que se realizó su primera solicitud del proyecto a las Cortes del gobierno. El objetivo fue, unir el Bajo Aragón y el Matarraña en la provincia de Teruel, con San Carlos de la Rápita, en la provincia de Tarragona, para llegar al mar Mediterráneo. El interés de esta línea fue básicamente económico. Se trató de un proyecto inacabado, que se inauguró de forma tardía, tuvo un protagonismo en la Guerra de España y se cerró definitivamente en el año 1973. Solo estuvo 32 años de servicio en su trazado de mayor longitud, entre La Puebla de Híjar y Tortosa.

Actualmente, su trazado se ha transformado en una vía verde. Aunque hay evidencia escrita de su historia en sus diferentes etapas, hasta el momento no se ha realizado una revisión completa de la misma, desde sus orígenes hasta su transformación en vía verde. En el año 2023 se cumplen 50 años de su cierre definitivo, siendo un hito interesante para recordarla, dentro del intervalo temporal que suponen los 175 años de historia de nuestro ferrocarril. El objetivo del presente trabajo ha sido recopilar la información publicada en diferentes fuentes bibliográficas para obtener un relato continuo de los principales hitos históricos de esta línea documentados hasta el momento.

Contextualización social y económica en Aragón en el siglo XIX

Desde el punto de vista social, en Aragón se produjo un menor crecimiento poblacional respecto a la media nacional. Así, se ha documentado que la tasa de crecimiento anual de población aragonesa durante el periodo comprendido entre los años 1857 y 1887 fue la tercera de la española. Las causas potenciales se han atribuido a dos circunstancias, por un lado, a una mayor tasa de mortalidad aragonesa superior al resto de territorios nacionales y por otro lado a una pérdida de población generada por la migración a otras regiones (Pinilla, 1996: 194). En lo que se refiere a la economía, se basó en productos agrarios y en una industria papelera y metalúrgica, de forma que Zaragoza fue el eje principal para su distribución al resto del país mediante el ferrocarril. En la capital aragonesa, convergieron las líneas pertenecientes a la compañía MZA y de la Compañía de Caminos de Hierro del Norte de España. De esta forma, el ferrocarril permitía la exportación de sus productos agrarios excedentarios, como el vino, aceite, lana, cáñamo, lino y la harina de trigo (Germán, 1990: 186). En lo que se refiere a Teruel, con un menor desarrollo económico e industrial, quedó aislado de la red ferroviaria. Sin embargo, también había una necesidad importante de dar salida a sus excedentes agrarios y, sobre todo, a la exportación de la producción minera de hierro de Ojos Negros y el carbón de Utrillas y Andorra. Estos hechos consiguieron incentivar el desarrollo de los primeros proyectos ferroviarios e implantar las primeras líneas de ferrocarril en su provincia. Hay

que destacar, que el transporte de viajeros fue una causa menor, ya que la población era escasa y dispersa a lo largo de toda la provincia turolense.

Antecedentes del proyecto de la línea de ferrocarril de Val de Zafán

La línea de Val de Zafán, tendrá sus antecedentes principales en aspectos económicos, aunque no se puede descartar un cierto interés estratégico y militar.

En el año 1865 se publicó el denominado *Informe sobre el plan de ferrocarriles de España*, editado por la denominada Junta Estadística. En este documento, se citan los orígenes de los proyectos de las líneas de ferrocarril de toda la provincia de Teruel, incluida la línea de Val de Zafán¹ (Fernández, 1987: 19). De los autores de este informe, destaca el geógrafo Francisco Coello de Portugal y Quesada,² que basándose en una publicación propia denominada *Proyecto de las líneas generales de navegación y de ferrocarriles en la península española*³ sugirió la posibilidad de un trazado que desde el interior de Aragón pudiera discurrir por la provincia de Teruel, adentrarse en Cataluña y tener salida al mar Mediterráneo.

Otra figura a destacar, es el ingeniero y financiero Antonio Lasierra Purroy⁴ (Moreno i Guallar, 2003: 2), que referencia a los tiempos de la guerra de la independencia la necesidad de un puerto para Aragón, situado en Sant Carles de la Ràpita, como un potencial objetivo militar, pero, sobre todo, como un medio de salida a la exportación de los productos agrícolas y mineros de Aragón.⁵

También debe citarse al padre Nicolás Sancho Moreno,⁶ monje bernardo y presbítero, que fue un personaje con amplia influencia social y política en Alcañiz, uno de los municipios fundamentales para la implantación de la línea de Val de Zafán (Mur, 2011: 70 - 4). En su obra escrita y publicada en el año 1881: *Una ojeada retrospectiva y de actualidad sobre las carreteras y vías férreas del Bajo Aragón*, propuso enlazar Zaragoza, a través de Alcañiz, con Tortosa y Sant Carles de la Ràpita, buscando esa salida de Aragón con el mar Mediterráneo. También argumentó el prescindir, de forma razonada, otras opciones que no tuvieran en cuenta el paso por Alcañiz. Concretamente, trató de rebatir la Ley de Ferrocarriles del año 1877, que en su artículo 4.º establecía cuatro posibles itinerarios de la línea de ferrocarril de Val de Zafán: 1.ª: Val de Zafán a Gargallo; 2.ª: Val de Zafán a Alcañiz, Reus y Tarragona; 3.ª: Val de Zafán a Utrillas por Gargallo y Andorra; y 4.ª: Utrillas a la Zaida. La opción por Andorra obviaba la necesidad del paso por Alcañiz, y en este sentido debe destacarse que las presiones por parte de la Junta y el padre Nicolás

¹ Junta Estadística. Informe sobre el plan de ferrocarriles de España. (En línea) bibliotecadigital.jcyl.es Disponible en: <https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/consulta/registro.cmd?id=1944>(Consultado 22 de mayo de 2023)

² Francisco Coello de Portugal y Quesada (1822-1898). Eminent geógrafo y militar nacido en Jaén. Autor de diferentes obras, destacando el *Atlas de España y sus posesiones de ultramar*.

³ Publicada en el año 1855

⁴ Antonio Lasierra Purroy (1871-1937). Ingeniero y financiero. Director del Canal de Aragón hasta el año 1934.

⁵ Lasierra, Antonio. «Aragón necesita un puerto». Revista de Obras Públicas. (En línea) [ROP digital.ciccp.es](https://quickclick.es/rop/pdf/publico/1919/1919_tomoI_2303_01.pdf) Disponible en: https://quickclick.es/rop/pdf/publico/1919/1919_tomoI_2303_01.pdf (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁶ También denominado el Monje Ferroviario o Cura del Tren. Nacido en Alcañiz en el año 1801 y fallecido en el año 1883.

consiguieron que finalmente se seleccionara la opción de Alcañiz por Gargallo, con la modificación del proyecto.⁷

En cuanto a los antecedentes legales de esta línea de ferrocarril, debe citarse a León Cappa y Béjar, político, militar y empresario que obtuvo la primera concesión de una línea de ferrocarril entre Gargallo y Escatrón, en la provincia de Teruel en el año 1857. León Cappa y Béjar, fue el primero en solicitar dos concesiones de líneas que buscaban la salida tan deseada al mar mediterráneo. Por un lado, el 19 de diciembre del año 1863, solicitó a las Cortes obtener la concesión para una línea de ferrocarril que partiendo de la Val de Zafán y pasando por Alcañiz, Aguaviva y Morella, terminase en Vinaròs.⁸ Por otro lado, en el año 1866 se solicitó su prolongación a Sant Carles de la Ràpita, la cual fue aprobada. No es hasta el año 1880 cuando en el Congreso de los Diputados se aprueba definitivamente el proyecto, presentado por una comisión de estudio, que incluía el ferrocarril que desde Val de Zafán enlazaría con Tortosa -incluida en la línea de Valencia a Tarragona- y debería acabar en Sant Carles de la Ràpita (Moreno 2003: 4). El proyecto se aprobó apareciendo publicada la modificación de la ley del año 1877 en la Gaceta oficial del 15 de mayo del año 1880.⁹

Así, el día 17 de febrero del año 1882 se aprueba por Real orden, entre otros proyectos, el presentado por el ingeniero Hermenegildo Gorría y Royán que fue muy parecido al trazado final, incluyendo las estaciones: La Puebla de Híjar, Samper de Calanda, Puigmoreno, Alcañiz, Valdealgorfa, Valjunquera, La Torre del Comte, Valderrobres, Cretas, Horta de Sant Joan, Prat del Comte, Pinell del Brai, Gandesa, Xerta, Aldover, Tortosa, Roquetes, Vinallop, Amposta y Sant Carles de la Ràpita (Moreno 2003: 4).

Tras aprobar el trazado propuesto, el 21 de mayo del año 1882 se publica en la Gaceta de Madrid la convocatoria de la subasta de la concesión en la fecha del 22 de agosto de ese mismo año. Cabe destacar que la primera empresa concesionaria fue la *Sociedad General de Obras Públicas* representada por Francisco de Paula Jiménez y Gil. Posteriormente, en el mes de diciembre de ese mismo año,¹⁰ esta sociedad, solicitó la constitución de la denominada *Compañía del ferrocarril de Val de Zafán y San Carlos de la Ràpita*. en la que Francisco de Paula Jiménez y Gil, era uno de los principales accionistas, miembro de la comisión gestora, dada su representatividad en la anterior sociedad. Entre el accionariado, se encontraban algunos diputados de la restauración, propiciando que el primer acto de inauguración de las obras en la Puebla de Híjar, fuera presidido por el mismísimo rey Alfonso XII, el cual puso la primera piedra de la línea en la Val de Zafán¹¹ el día 23 de octubre del año 1882.

⁷ Sancho Moreno, Nicolás. Una ojeada retrospectiva y de actualidad sobre las carreteras y vías férreas del Bajo Aragón. p.41 (en línea) Bibliotecavirtual.aragon.es Disponible en: <https://bibliotecavirtual.aragon.es/es/consulta/registro.do?id=1509> (Consultado 7 de mayo de 2023)

⁸ Sancho Moreno, Nicolás. Una ojeada retrospectiva y de actualidad sobre las carreteras y vías férreas del Bajo Aragón. p.30 (en línea) Bibliotecavirtual.aragon.es. Disponible en: <https://bibliotecavirtual.aragon.es/es/consulta/registro.do?id=1509> (Consultado 7 de mayo de 2023)

⁹ Gaceta de Madrid: núm. 136, de 15/5/1880, pág. 403. (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1880/136/A00403-00403.pdf> (Consultado 7 de mayo de 2023)

¹⁰ Gaceta de Madrid: núm. 354, de 20/12/1882, páginas 736 a 738 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1882/354/A00736-00738.pdf> (Consultado 22 de mayo de 2023)

¹¹ La Val de Zafán, está Situada geográficamente en el municipio de La Puebla de Híjar donde comenzaba la línea de ferrocarril. Hay que destacar que una “val” es el nombre común en aragonés que se da a los valles de fondo plano colmatados de sedimentos en la Depresión del Ebro, “Zafán “hace referencia a un lugar geográfico específico topónimo”

Dos años después de la inauguración y la puesta de la primera piedra se produjo la solicitud por parte de la *Sociedad general de Obras Públicas*, del traspaso de la concesión de la línea de ferrocarril a la *Compañía del ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Ràpita*, la cual fue concedida en la fecha 17 de junio del año 1884.¹² Fue en el año 1887 cuando se desencadenaron diferentes acontecimientos, como fue el cambio de denominación de la empresa concesionaria que pasó a nombrarse como *Compañía de los Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo*¹³ y el comienzo real de las obras, habiendo pasado un quinquenio desde la inauguración de las mismas (Moreno 2003: 5). Sin embargo, la larga sombra “oscura” del déficit económico para la construcción de su infraestructura se prolongó hasta el año 1889, en el que se produjo su parálisis. A partir de este momento, se realizaron un conjunto de trámites legislativos en el Congreso de los Diputados para prorrogar la construcción de la línea.¹⁴ Se llegaron a solicitar hasta cuatro prórrogas antes de la inauguración de la primera sección entre La Puebla de Híjar y Alcañiz: una primera que se solicitó en el año 1886,¹⁵ una segunda en el año 1889,¹⁶ la tercera en 1890¹⁷ y una cuarta, de ocho meses en el año 1894,¹⁸ esta última de ocho meses. Las causas fueron diversas, en su mayoría generadas por problemas financieros, como la crisis económica del momento, y los problemas con los accionistas franceses e ingleses (Moreno 2003: 7).

¹² Gaceta de los Caminos de Hierro. 25 de junio de 1884; Núm. 177: 830-3. (En línea) Disponible en: <http://hemerotecadigital.bne.es/> (Consultado 14 mayo de 2023)

¹³ La noticia de la publicación de la nueva denominación de la empresa concesionaria indica el traslado de su sede social a Barcelona: *Compañía de los ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo. Escritura, elevando a instrumento público los estatutos reformados de la Compañía, del ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita, por los cuales se cambia su denominación por la de Compañía de los ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo, se traslada a su domicilio a Barcelona y se somete a las prescripciones del vigente Código de Comercio.* Gaceta de Madrid: núm. 264, de 21/09/1887, páginas 862-64 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1887/264/A00862-00864.pdf> (Consultado 14 de mayo de 2023)

¹⁴ Gaceta de Madrid: núm. 96, de 06/04/1889, página 49 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1889/096/A00049-00049.pdf> (Consultado 13 de mayo de 2023)

¹⁵ Gaceta de Madrid: núm. 11, de 11/01/1887, página 101 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1887/011/A00101-00101.pdf> (Consultado 13 de mayo de 2023)

¹⁶ Gaceta de Madrid: núm. 96, de 06/04/1889, página 49 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1889/096/A00049-00049.pdf> Consultado 13 de mayo de 2023

¹⁷ Gaceta de Madrid: núm. 220, de 08/08/1890, página 429 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1890/220/A00429-00429.pdf> (Consultado 13 de mayo de 2023)

¹⁸ Gaceta de Madrid: núm. 167, de 16/06/1894, página 854 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1894/167/A00854-00854.pdf> (Consultado 13 de mayo de 2023)

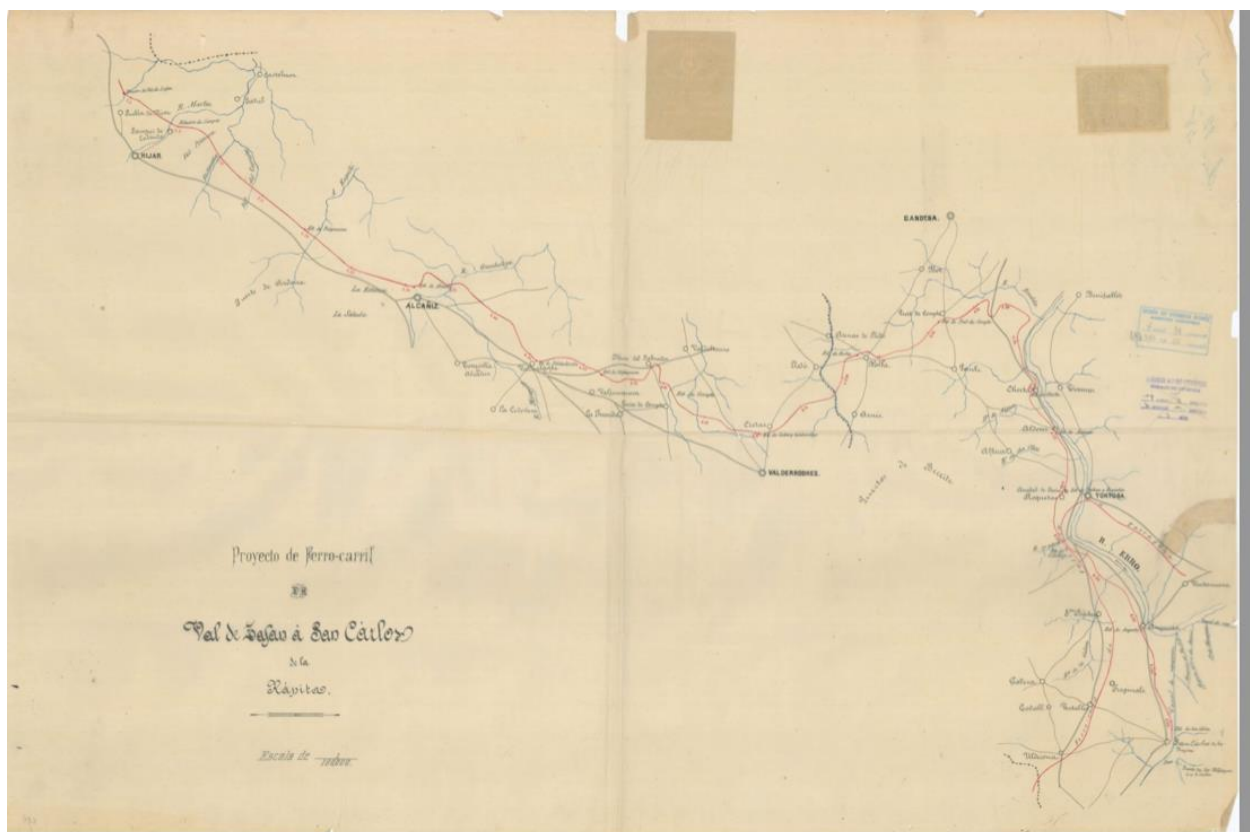


Imagen 1. Mapa del proyecto de ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita (s. xix). Biblioteca virtual del Ministerio de Defensa] Disponible en: <http://bibliotecavirtualdefensa.es/BVMDefensa/i18n/consulta/registro.cmd?id=7288> (Consultado: 29 de mayo de 2023)

Inauguración, primeros años de servicio y paralización

El 20 de enero de 1895, antes de que cumpliera la prórroga anterior de 8 meses, se produjo el primer servicio de expedición entre La Puebla de Híjar y Alcañiz. Este acontecimiento inaugural tuvo de nuevo un eco importante en la prensa local del momento, editándose un periódico ilustrado monográfico conmemorativo titulado *Alcañiz* (Imagen 2). Este hecho, de los más destacables del siglo XIX en la zona, significó que la población del Bajo Aragón quedaba conectada con una vía de comunicación moderna con el resto del país. Habían pasado 13 años desde la imposición de la primera piedra.



Imagen 2. Encabezado del diario conmemorativo de la llegada del ferrocarril a Alcañiz. Extraído de: Alcañiz. Recuerdo conmemorativo de la inauguración del Ferrocarril. del diario conmemorativo de la llegada del ferrocarril a Alcañiz. (En línea) (Consultado 14 de mayo de 2023)

http://www.fqll.es/catalogo_detalle.php?id=2290

Circulaban cuatro trenes diarios: dos de tipo correo y otros dos de mercancías combinados con pasajeros. De esta forma, desde la Puebla de Híjar, se accedía a los trenes de la Compañía de Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia, (Moreno 2003: 9). Sin embargo, en el año 1896, la línea se mostraba deficitaria, con el valor monetario por km más bajo respecto al resto de líneas del estado.^{19,20} Así, la compañía solicitó la suspensión de pagos el 19 de febrero del año de 1897 y en el año 1898 se suspendió la circulación de los ferrocarriles. La explotación de la línea quedó por parte del estado, haciéndose cargo la División del Este, que puso de nuevo en marcha la línea incautando su recaudación. Sin embargo, ni siquiera fue suficiente para el pago de los empleados, por lo que solicitó un crédito al Ministerio de Fomento, que no fue concedido en el tiempo estipulado y la citada División se vio obligada a suspender de nuevo el servicio de ferrocarril.²¹ A principios del año 1899 se reanudaron los servicios ferroviarios y se procedió a tramitar el expediente de caducidad de la concesión y las condiciones legales de la subasta pertinente. La primera salió publicada en la Gaceta de Madrid del 14 de abril de 1899,²² y la ley que regulaba la subasta de la concesión, salió publicada el 22 de marzo del año

¹⁹ Puebla de Híjar a Alcañiz. Recaudación y tráfico de las Líneas férreas españolas entre 1895 y 1884. Gaceta de los caminos de Hierro 1896; Número 23: 265. Fuente: Biblioteca Ferroviaria. Museo del Ferrocarril de Madrid.

²⁰ Recaudación y tráfico de las Líneas férreas españolas entre 1895 y 1884. Gaceta de los caminos de Hierro 1896; Número 33: 1. Fuente: Biblioteca Ferroviaria. Museo del Ferrocarril de Madrid.

²¹ Ferrocarriles Españoles. Gaceta de los caminos de Hierro 1898; Número 41: 485. Fuente: Biblioteca Ferroviaria. Museo del Ferrocarril de Madrid.

²² Gaceta de Madrid: núm. 104, de 14/04/1899, página 156 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1899/104/A00156-00156.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

1902²³. Se realizaron hasta tres convocatorias de subastas. Así, la primera convocatoria se publicó en una Real Orden del 4 de mayo del año 1905 y acabó celebrándose el 12 de agosto de ese mismo año, resultando desierto²⁴. El 19 de diciembre se convocó la segunda con idéntico resultado²⁵, generando la convocatoria de la tercera en el mes de febrero del año 1906, que no alteró los resultados anteriores²⁶. Ante esta situación y según el marco legal del momento, el Gobierno mediante una Real Orden de fecha 10 de abril de 1906²⁷, incautó definitivamente la concesión de la línea. Como consecuencia de todo ello, el antiguo concesionario y sus acreedores perdieron todos los derechos de explotación, así como del pago de deudas. La crítica de esta decisión de incautación por parte de la prensa inglesa -como principales inversores- fue de órdago, ya que se consideraba que la línea iba a tener importantes ingresos y éxito. Se comparó a España con una "pequeña república sudamericana" y anunciaba que las consecuencias de ello, sería la falta de interés en nuevas inversiones por parte del capital extranjero. La prensa nacional argumentó que los costes de la línea no eran sufragados por los ingresos de su propia explotación, con un déficit anual de 25.000 pts., por lo que el "éxito" atribuido era nulo. Por otro lado, la incautación sin considerar a los acreedores e inversores, fue consecuencia de la paralización "arbitraria" y declaración de quiebra de la línea por parte de la propia compañía concesionaria, con sus correspondientes inversores y acreedores. Además, estos inversores no habían mostrado ningún interés en volver a ponerla en marcha, reflejado en las continuas subastas desiertas. En definitiva, el estado español se había hecho cargo de una línea deficitaria para no dejar desamparados a los usuarios de la zona, donde la compañía concesionaria no habían cumplido los plazos de obras y la había abandonado en cuanto dudó de su viabilidad, declarándose en quiebra²⁸.

De esta etapa, cabe destacar que la Real Orden anteriormente citada del 10 de abril de 1906 contemplaba la posibilidad de no continuar con las obras pendientes, de forma que el escenario económico y político del momento²⁹, no iba a generar las circunstancias adecuadas para proseguir con la inversión económica que necesitaba la línea, que había necesitado el rescate del gobierno y aún estaba pendiente de la construcción de gran parte de su infraestructura. Todo quedó paralizado en más de veinte años, con un funcionamiento mínimo en su primera sección.

Continuación del proyecto

La incautación por parte del estado, generó la paralización de las obras de continuación de la línea, de forma que el estado solo subvencionaba el tramo construido deficitario. A partir de ese momento, se produjeron tres procesos para intentar impulsar las obras de la

²³ Gaceta de Madrid: núm. 81, de 22/03/1902, página 1233 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1902/081/A01233-01233.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

²⁴ Gaceta de Madrid: núm. 128, de 08/05/1905, página 527 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1905/128/A00527-00527.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

²⁵ Gaceta de Madrid: núm. 290, de 17/10/1905, página 204 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1905/290/A00204-00204.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

²⁶ Gaceta de Madrid: núm. 37, de 06/02/1906, página 488 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1906/037/A00488-00488.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

²⁷ Gaceta de Madrid: núm. 115, de 25/04/1906, página 334 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE//1906/115/A00334-00334.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

²⁸ Puebla de Híjar a Alcañiz. Ferrocarriles españoles. Gaceta de los caminos de Hierro 1913; Número 2925: 162-3 Fuente: Biblioteca Ferroviaria. Museo del Ferrocarril de Madrid.

²⁹ Tras la pérdida de las colonias españolas, como Cuba y Filipinas en el año 1898 y la gran deuda pública emitida para financiar estas guerras coloniales juntamente con un escenario de proteccionismo económico, no favorecían la inversión en líneas ferroviarias deficitarias.

línea. Por un lado, la propuesta de diversas modificaciones del trazado, por otro, las acciones reivindicativas de las autoridades y habitantes de la zona y, finalmente, por la acción política de algún diputado singular del territorio.

En cuanto al primer proceso, se intentaron impulsar otros proyectos, como un ferrocarril secundario entre Alcañiz y Caspe o unir Alcañiz con Vinaròs atravesando las comarcas del Matarraña, los Puertos de Tortosa Beseit y el bajo Maestrazgo. Ninguno de ellos llegó a materializarse (Moreno 2017a: 4).

En lo que se refiere a las acciones reivindicativas, se realizaron dos asambleas; en Valderrobles y Tortosa durante el año 1915 y en Gandesa en el año 1918. En esta última, una comisión trató de promover continuar la línea hasta Mora la Nova.

En cuanto al tercer factor sobre una figura política influyente, destacó el ingeniero industrial y a la vez político y diputado por Teruel, llamado Carlos Emilio Montañés y Criquillón. Este político tuvo un gran interés en la continuación de línea de la Val de Zafán, tal y como se había diseñado en su proyecto original (Moreno 2017a: 5). Se han documentado hasta tres intentos de mediación de Montañés con diferentes ministros de fomento para conseguir una partida presupuestaria que permitiera continuar con el proyecto de la línea. Así, en el mes de julio del año 1916, se publica en la prensa local, el empeño de los diputados representantes de la zona tratando de impulsar el proyecto, destacando la figura de Manuel Kindelán³⁰ que será fundamental junto a Montañés para conseguir la consecución del mismo.³¹ Aunque Montañés llegó a convencer al ministro de fomento del momento, Francesc Cambó i Batlle, para que se tuviera en cuenta una partida presupuestaria en los presupuestos del estado, una crisis de gobierno impidió la inversión económica esperada. Sin embargo, Montañés, si consiguió una Real Orden³² para que se hiciera público el expediente de la línea durante 30 días y así favorecer la presencia de licitadores en una subasta, que anteriormente había quedado desierta.

Por otro lado, una nueva asamblea de Gandesa del 22 de Julio del año 1921 formada por representantes de los diferentes municipios relacionados con la futura ampliación de la línea, reivindica al estado la necesidad de continuar la línea (Millán 1997). Para transmitir esta reclamación, se creó una comisión gestora formada por alcaldes de la zona, que solicitó a los diputados provinciales su intervención para exigir, conforme al marco jurídico, el reinicio de las obras.³³ El comunicado de esta asamblea, tuvo su respuesta en la prensa del momento, que publicó diferentes noticias y comentarios al respecto.

También hubo una intervención de la denominada Mancomunidad Catalana (Moreno 2017a: 14).

En lo que se refiere a Montañés, continuó con sus gestiones solicitando una audiencia al rey Alfonso XIII, en la que convenció al monarca de la necesidad de invertir en la línea

³⁰ Diputado por Roquetes Kindelán y de La Torre, Manuel. (En línea) Congreso de los Diputados Disponible en: <https://bit.ly/3lZWcx7> (Consultado 21 de mayo de 2023)

³¹ Noticias regionales. Diario de Barcelona de Avisos y Noticias. 21-07-1916. (En línea) Hemeroteca digital Disponible en: <https://ahcbdigital.bcn.cat/hemeroteca/detall/ahcb-d032025> (Consultado 21 de mayo de 2023)

³² Gaceta de Madrid: núm. 291, de 18/10/1918, página 193 (En línea) <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1918/291/A00193-00193.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

³³ Pro Ferrocarril. Terra Alta. *La Veu de Catalunya* 07/08/1921 (En línea) bnc.cat Disponible en: https://www.bnc.cat/digital/veu_catalunya/index.html (Consultado 21 de mayo de 2023)

(Roig 1970; 365). Se mostró un escenario, donde se sumaron las interlocuciones de Montañés al monarca y las alegaciones de la comisión gestora de Gandesa. Así, se abrió la posibilidad de poder incluir una partida económica en los presupuestos del estado del año 1922 gracias a las propias influencias del monarca.

Hubo otra asamblea celebrada en Valderrobres el domingo 8 de enero de 1922, presidida por un diputado provincial, en representación del Gobernador Civil de Teruel y los alcaldes de Valderrobres, Gandesa, Amposta y Alcañiz. Allí, se ratificó lo acordado en la asamblea de Gandesa. El relato completo, así como las declaraciones de los diferentes conferenciantes y los hechos concretos de esta asamblea fueron publicados en tres artículos del diario local La Provincia.^{34,35,36}

Hay que destacar, que apareció una iniciativa del diputado Joan Caballé Goyeneche por Gandesa, que presentó un proyecto competidor con un trazado de la línea distinto al defendido por Montañés. Concretamente, solicitó que la línea se desviase hacia a Gandesa, Montroig del Camp, Reus y finalmente, acabar en Tarragona. Se generó la presentación de una proposición de ley, que pedía la fusión de los ferrocarriles de Val de Zafán a Tarragona y Val de Zafán a Sant Carles de la Rápita en uno solo, denominado Ferrocarril de Ariza a Tarragona. El 17 de agosto de ese mismo año se publicó la ley que autorizaba el estudio de estas variantes, incluido un enlace desde Alcañiz, por Daroca, a Ariza.³⁷

La prensa criticó esta nueva propuesta de trazado, en la que pudo haber un acuerdo entre Montañés y Caballé Goyeneche para conseguir la reanudación de las obras.³⁸ Finalmente, aunque esta propuesta fue considerada por el Congreso de los Diputados, Montañés, apoyado por Manuel Kindelán consiguieron en ese mismo año de 1922 la aprobación de los presupuestos para la continuación de las obras, sin cambios en su trazado original. Habían pasado veintisiete años de que se paralizaron las obras y se dejó solo funcional el tramo entre Puebla de Híjar y Alcañiz.

En el año siguiente, dos ingenieros de caminos: Josep María Fuster Tomás y Telmo Lacasa Navarro, se desplazan al territorio para verificar el proyecto original del ingeniero Gorría. Hay que destacar, que se realizaron modificaciones del proyecto original, concretamente entre Horta de Sant Joan y Xerta. De esta forma, debido a la orografía abrupta, el antiguo proyecto se desvió por el pueblo de Bot manteniendo una inclinación inferior al 2 %, este hecho provocó que se bordeara el río Canaletas (Perís Torner 2012).

³⁴ Pro ferrocarril. Val de Zafán a San Carlos de la Rápita. Asamblea de Valderrobres. La Provincia Diario independiente 10 de enero de 1922 (En línea) [prensahistorica.mcu.es](https://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/registro.do?id=3144) Disponible en: <https://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/registro.do?id=3144> (Consultado 21 de mayo de 2023)

³⁵ Pro ferrocarril. Val de Zafán a San Carlos de la Rápita. Asamblea de Valderrobres. La Provincia Diario independiente 11 de enero de 1922 (En línea) [prensahistorica.mcu.es](https://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/registro.do?id=3144) Disponible en: <https://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/registro.do?id=3144> (Consultado 21 de mayo de 2023)

³⁶ Pro ferrocarril. Val de Zafán a San Carlos de la Rápita. Asamblea de Valderrobres. La Provincia Diario independiente 12 de enero de 1922 (En línea) [prensahistorica.mcu.es](https://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/registro.do?id=3144) Disponible en: <https://prensahistorica.mcu.es/es/consulta/registro.do?id=3144> (Consultado 21 de mayo de 2023)

³⁷ Gaceta de Madrid: núm. 229, de 17/08/1922, página 682 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1922/229/A00682-00682.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

³⁸ Nuestro voto en contra. De nuestro ferrocarril. El eco de la Comarca. Periódico semanal. Defensor de los intereses de la Región. Amposta 19 de marzo de 1922. pág. 2-3. (En línea) Disponible en: https://prensahistorica.mcu.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=1001506756 (Consultado 21 de mayo de 2023)

Así, en los tres años siguientes, comenzaron a publicarse en la Gaceta de Madrid las subastas y adjudicaciones de las obras del tramo pendiente. Con la finalidad de facilitar las adjudicaciones, dicho tramo se dividió en diferentes secciones y a su vez en trozos. La sección primera fue la comprendida entre Alcañiz hasta el río Algars, desde ese punto a Xerta se clasificó como la sección segunda, y la tercera desde Xerta hasta Sant Carles de la Ràpita (Moreno 2017b: 4).

En el mes de febrero del año 1923 se publicaron las subastas del trozo entre Alcañiz a Val de Redolmos³⁹ y del comprendido entre el denominado perfil 237 y Roquetas.⁴⁰ Seguidamente, entre los meses de abril y mayo se publicaron las correspondientes adjudicaciones.^{41,42}

A finales del año 1923, ya bajo la dictadura de Primo de Rivera se publicaron las subastas de los trozos entre Val de Redolmos y Valdealgorfa, y el comprendido entre Xerta y el perfil 237.⁴³ Es importante destacar, que la dictadura de Primo de Rivera, declarada en el mes de septiembre de ese mismo año (con un periodo de vigencia entre los años 1923 - y1930), supuso un punto de inflexión en las obras de la línea, ya que implicó el impulso fundamental para su consecución irreversible (Moreno 2017a: 19).

Bajo la dictadura, el tramo entre la Puebla de Híjar y Alcañiz estuvo gestionado por un nuevo organismo estatal creado en julio del año 1926 denominado Jefatura de Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE)⁴⁴ dependiente de la Dirección general de Ferrocarriles y tranvías. Así, bajo esta nueva gestión, en dos años se fueron publicando y adjudicando los trozos de las diferentes secciones de la línea. En enero del año 1924 se adjudicó el trozo entre Val de Redolmos y Valdealgorfa⁴⁵ y en el mes de febrero del año 1925 se publicó la subasta de las obras que tenían que empalmar la línea en Tortosa con la de Almansa a Valencia y Tarragona.⁴⁶ Durante los meses de marzo y mayo de ese mismo año, se publicó la subasta de las obras del cuarto trozo de la primera sección⁴⁷ y la

³⁹ Gaceta de Madrid: núm. 41, de 10/02/1923, página 511 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1923/055/A00688-00689.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁴⁰ Gaceta de Madrid: núm. 55, de 24/02/1923, página 686 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1923/055/A00688-00689.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁴¹ Gaceta de Madrid: núm. 116, de 26/04/1923, página 387 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1923/116/A00387-00387.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁴² Gaceta de Madrid: núm. 121, de 01/05/1923, página 468 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1923/121/A00468-00468.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁴³ Gaceta de Madrid: núm. 295, de 22/10/1923, página 291 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1923/295/A00291-00291.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁴⁴ Gaceta de Madrid: núm.191 de 10/07/1926, página 219 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1926/191/A00218-00219.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁴⁵ Gaceta de Madrid: núm. 19, de 19/01/1924, página 328 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1924/019/A00328-00328.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁴⁶ Gaceta de Madrid: núm. 35, de 04/02/1925, página 911 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1925/136/A00911-00912.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁴⁷ Gaceta de Madrid: núm. 87, de 28/03/1925, página 1583 (En línea) Disponible en: <https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1925/087/A01583-01584.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

adjudicación de las obras del empalme de Tortosa con la línea del Norte.⁴⁸ En julio de ese mismo año se adjudicaron las obras del cuarto y tercer trozo de la primera sección.^{49,50}

Finalmente, durante el año 1926 se fueron publicando y adjudicando las obras de los trozos restantes, destacando los trozos quinto, sexto y séptimo de la sección primera,^{51,52} con sus correspondientes adjudicaciones.^{53,54}

Como conclusión de esta etapa, al final de este período político dictatorial, puede afirmarse que se había acabado un sesenta por ciento de la infraestructura de la línea, incluyendo los tramos entre Alcañiz y Valjunquera y entre Xerta y Tortosa (Pàmies 2016a). Sin embargo, la línea continuaba siendo funcional solamente desde La Puebla de Híjar a Tortosa.

Hechos destacables en la Guerra de España y posguerra

Los acontecimientos históricos en referencia a la línea de Val de Zafán y la Guerra de España, pueden relatarse en tres períodos (València, Moreno i Escudè 2004: 24). Un primer periodo que incluye los acontecimientos referentes a su construcción y progreso de la línea, inmediatamente antes del acontecimiento bélico. Un segundo período, que se corresponde con los hechos documentados sobre el papel específico que tuvo la línea en la batalla del Ebro. El último período ocurrió en la postguerra y el triste protagonismo de los presos republicanos como obreros forzados en los denominados batallones de castigo, la depuración del personal ferroviario y las acciones de sabotaje generadas por los maquis.

La utilización de la línea por parte del ejército republicano es escasa, básicamente hace referencia hasta el momento, al transporte de la columna *Macià Companys* en el trayecto Puebla de Híjar a Alcañiz. También se ha referenciado la utilización de la línea por parte de obreros para el mantenimiento del aeródromo situado en la pedanía de Puigmoreno, en la que se encontraba un apeadero. Este aeródromo se utilizó por ambos bandos; en la época republicana era la base de cazas rusos y posteriormente, lo utilizó la aviación italiana perteneciente al ejército sublevado (Maldonado 2007).

Cabe destacar, que se ha documentado mucha más información respecto a la utilización de la línea por parte del ejército sublevado. Tras la toma de Alcañiz el 14 de marzo de 1938, por parte de las tropas italianas “Corpo Truppe Volontarie” (CTV), se solicitó que

⁴⁸ Gaceta de Madrid: núm. 136, de 16/05/1925, página 555 (En línea) Disponible en:

<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1925/035/A00555-00555.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁴⁹ Gaceta de Madrid: núm. 203, de 22/07/1925, página 535 (En línea) Disponible en:

<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1925/203/A00536-00536.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁵⁰ Gaceta de Madrid: núm. 203, de 22/07/1925, página 536 (En línea) Disponible en:

<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1925/203/A00536-00536.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁵¹ Gaceta de Madrid: núm. 86, de 27/03/1926, página 1590 (En línea) Disponible en:

<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1926/086/A01590-01590.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁵² Gaceta de Madrid: núm. 228, de 16/08/1926, página 1048 (En línea) Disponible en:

<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1926/228/A01048-01048.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁵³ Gaceta de Madrid: núm. 194, de 13/07/1926, página 296 (En línea) Disponible en:

<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1926/194/A00296-00296.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

⁵⁴ Gaceta de Madrid: núm. 220, de 08/08/1926, páginas 919-20 (En línea) Disponible en:

<https://www.boe.es/datos/pdfs/BOE/1926/220/A00919-00920.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

el ingeniero Mariano Cortés, el encargo de la construcción de los tramos de la línea pendientes, que se seguiría realizando tras la ocupación (Moreno 2017b: 10).

Debe recordarse que, en el periodo previo, cuando la Segunda República llegó al poder, ya se habían realizado todas las obras de acondicionamiento de la vía desde Alcañiz a Horta de Sant Joan.⁵⁵ Así, la Segunda República decidió continuar con las obras en la zona más montañosa, concretamente entre Horta de Sant Joan y Xerta. También se licitaron las obras de las estaciones de Valdealgorfa y Valjunquera juntamente con la instalación de la vía en la primera sección entre Valjunquera y el río Algars. De ahí hasta Xerta ya estaba la explanación casi terminada y entre Xerta a Sant Carles de la Ràpita faltaban los 15 km centrales y la superestructura. En los dos primeros tramos citados, aún no se habían construido las estaciones correspondientes (Peris Torner, 2012).

Volviendo a la toma de la línea por parte del ejército sublevado, el 17 de abril del año 1938 ya controlaba todo el territorio circundante y sus tropas se dirigieron hasta Sant Carles de la Ràpita. El frente se estabilizó en la ribera del río Ebro. En este escenario, la Segunda República perdió definitivamente la línea, no sin destruir algunas infraestructuras como viaductos y puentes ya construidos. De los puentes, destaca la voladura del puente del ferrocarril, que iba a ser necesario para la línea de Val de Zafan, sobre el río Ebro en Tortosa por parte del Batallón número 1 de destrucciones, del Ejército de la República, dejando su lado izquierdo casi intacto (Caralt 2017).

Hay que destacar, que el CTV se desplazó por la línea, que en esos momentos solo estaba construida la explanación en su mayor longitud. Concretamente, fue bajo la bandera de la División XXIII de Marzo, según referencia el autor J. L. de Mesa en el capítulo «La llegada al mar» de su libro *El regreso de las legiones* (De Mesa, 1994: 117). Estas tropas dejaron una inscripción, a mediados del mes de abril del año 1938, en uno de los edificios adyacentes a la estación del Pinell del Brai (imagen 3).



Imagen 3. Inscripción de la División XXIII Marzo en uno de los edificios auxiliares de la estación de Pinell de Brai: «La División XXIII Marzo da qui passando sconfisse le orde marxiste Aprile XVI E.F»

⁵⁵ Concretamente las de explanación y asentamiento del terreno, para posteriormente depositar las vías y el balasto.

(‘La División XXIII Marzo que pasaba por aquí derrotó a las hordas marxistas. Abril XVI E.F’) 18 de junio de 2021. Fotografía del autor.

Se ha comentado anteriormente que la línea pasó a ser controlada por el ejército sublevado en el mes de abril del año 1938. Así, se ordenó la frenética construcción de la gran mayoría de tramos pendientes. Se empezó por la construcción de los tramos entre Alcañiz y Valjunquera -entrando en circulación el 12 de abril de 1938- para seguir hasta la Torre del Comte y prácticamente en un mes se llegó Valderrobres, concretamente el 30 de abril de ese mismo año (Moreno 2017b: 11). El 20 de mayo se realizaron los primeros transportes militares a la estación de Bot y el 22 de junio de ese mismo año, se abrió el tránsito convencional entre Alcañiz y Bot, con servicio exclusivo a los trenes militares hasta el Pinell del Brai con un total de 73 km activos militarmente. La explotación la realizó la Compañía Nacional del Oeste, quedando funcional hasta el Pinell del Brai. Cabe destacar que la construcción tan rápida de la infraestructura de la vía generó problemas importantes de circulación, en una vía única, sin balasto y en un terreno poco asentado y muy accidentado. Además, el trazado presentaba numerosas curvas de radio inferior a 300 metros y rampas constantes de 30 milésimas. A pesar de ello, se cita hasta un transporte de 3000 toneladas de material bélico con más de 150 agentes para dirigir el tráfico durante la batalla del Ebro.⁵⁶ Sin duda, fue en este escenario bélico donde la línea tuvo un mayor protagonismo, destacando su utilización para el transporte de las tropas rebeldes. Así, una de las unidades más famosas que se ha documentado hasta el momento que utilizó la línea en plena batalla, fue el Tercio de Requetés de Nuestra Señora de Montserrat, perteneciente en aquel momento a la 74.^a División Nacional (Nonell 1992). También destacó la utilización de la estación de Bot como eje logístico, ubicándose en sus alrededores artillería antiaérea alemana de 88 mm (Mezquida 1997). En este último aspecto, se citados huellas de los ametrallamientos de los cazas republicanos en algunas de las infraestructuras cercanas a Bot (Juárez 2023: 121). Por otro lado, se han documentado diversas escaramuzas en la vía y el asalto a los trenes militares. En algunos casos los túneles fueron utilizados como botiquines de campaña por parte de los rebeldes y también se produjeron operaciones de sabotaje realizadas por el ejército republicano (Valencia, Moreno y Escudé, 2004: 27).

Durante el periodo de la posguerra, se produjo una represión sobre los vencidos se materializó en los trabajos forzados y la propia depuración del personal ferroviario. Los trabajos forzados se organizaron en los denominados Batallones de Trabajadores (BBTT) y posteriormente en Batallones Disciplinarios de Soldados trabajadores (BDST). La orden de la Secretaría de Guerra del 25 de agosto de 1937 estableció la creación de los BBTT, que incluyó a los prisioneros realizados en pleno acontecimiento bélico, además de los desafectos en edad militar. Los segundos se formaron una vez acabada la guerra, a partir del año 1940 y durante el año 1941, que incluyeron la reconversión de algunos BBTT, además de desertores capturados y condenados. Se ha descrito que cuatro batallones trabajaron durante la guerra en la línea de Val de Zafán. Inicialmente, los BBTT 66 y 68, incorporándose posteriormente el BBTT 163 y el BDST 18, que participaron ya en su apertura (Mendiola, 2013: 26). También se ha citado el BBTT 69, que tenía su sede en Horta de Sant Joan y realizó

⁵⁶ La compañía Nacional del Oeste durante la guerra de liberación. Ferrocarriles y tranvías 1940; (7) 73: 289-90. Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid.

actividades durante el año 1939 relacionadas con la extracción de piedra para balasto de la vía (Moreno, 2017b: 15). Debe destacarse la figura de Joan Llarch, sargento republicano, preso en uno de los BBTT y escritor. Este autor describe en su libro titulado *Batallones de Trabajadores* cómo eran las infraestructuras del ferrocarril en relación con la cantera que se ubicaba cercana al apeadero de Puigmoreno. De la línea principal, como se muestra en la imagen 4, salía un ramal hacia el campo de aviación anteriormente citado (Llarch, 1978: 30-31).

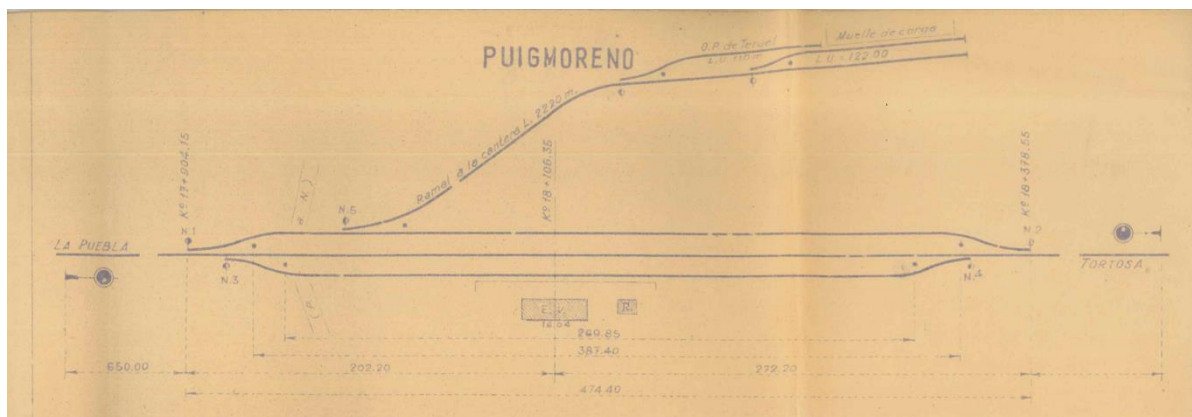


Imagen 4. Plano del Apeadero/Estación de Puigmoreno, con el desvío a la cantera. RENFE. Línea de Puebla de Híjar a Tortosa. De Huerta de Samper a Cretas. Croquis de Estaciones. Año 1943. Arxiu Històric Ferroviari del Museu del Ferrocarril de Catalunya. Fundació de los Ferrocarriles Españoles.

En lo que se refiere al proceso de depuración, a partir de los datos de Polo Muriel F. (2015) se pueda realizar una cierta aproximación cualitativa y cuantitativa del impacto que tuvo sobre el personal ferroviario de la zona. Se han documentado que treinta y dos trabajadores (treinta hombres y dos mujeres) residentes en La Puebla de Híjar presentaron una ficha abierta de depuración. Tres de ellos fueron cesados cinco reingresaron con una sanción y veintidós reingresaron sin ningún tipo de represalia. Por parte de los trabajadores con ficha abierta y residentes en Alcañiz, se contabilizaron solamente cuatro: tres hombres y una mujer. Un trabajador fue cesado definitivamente, otro reingresó con sanción y dos reingresaron sin ningún tipo de sanción. Hay que destacar, que los datos hacen referencia a los trabajadores residentes en Puebla de Híjar y Alcañiz, y no directamente a los empleados en la línea. A pesar de ello, es de suponer que el que residía en un municipio concreto trabajaba en la línea de ferrocarril que transcurría por ese territorio.

Otros de los hechos asociados al periodo de la posguerra, durante la década de los años 40, fueron las acciones de los maquis de la zona sobre la línea de ferrocarril. Hasta el momento, se ha documentados tres acciones (Juárez 2023: 135). Hay que destacar que, durante esa década, la línea ya estaba funcional la línea hasta Tortosa. Una primera acción, está datada del 29 de marzo del año 1947⁵⁷, en el que un comando de la Guardia Civil encontró un bulto que contenía 24 cartuchos de dinamita camuflado en el kilómetro 77,2 de la línea, en el término de Lledó. Fue retirado y no generó daños. La segunda

⁵⁷ Encuentro y retiro de una carga explosiva en la línea de ferrocarril en el km 77 del ferrocarril Valderrapin-San Carlos de la Rápita (Lledó), 1947. ES/AHPTE - GC/001085/000072. Archivo Histórico Provincial de Teruel. (En línea) Dara.aragon.es Disponible en: <https://dara.aragon.es/dara/> (Consultado 22 de mayo de 2023)

acción, está datada del día 15 de noviembre de ese mismo año a las 21 h⁵⁸. Se trata de la explosión de un artefacto en el kilómetro 60 de la línea, justo a la entrada del viaducto que cruza el río Matarraña en el término municipal de Torre del Compte. La explosión, levantó el carril derecho y tres traviesas con afectaciones del muro del puente. No hubo daños físicos ni personales. Finalmente, la última acción de los maquis sobre la línea, fue el incendio de una autovía y el robo a sus viajeros en la estación de Valdeltormo. Los hechos se remiten a las 20 h del día 28 de diciembre del año 1947 y se describen en diversos documentos oficiales de la comandancia de la Guardia Civil y en diversas notificaciones realizadas al gobernador civil de Teruel y al ministro de la Gobernación⁵⁹.

Actividad de la línea y cierre definitivo

En la posguerra, se reanudaron las obras de la línea en los tramos finales, siendo gestionado por la EFE y, se utilizó como un acto de propaganda por parte del régimen franquista con la finalidad de «facilitar las comunicaciones de Aragón con el litoral cantábrico y mediterráneo».⁶⁰ Los trabajos forzados facilitaban la ejecución de las obras, pero la finalización de los mismos aletargó su ejecución. En el año 1939, se dio un impulso importante. La prensa local del régimen del mes de marzo de ese mismo año, comentaba que ya se acercaban a Roquetas. En el mes de diciembre, una comisión de representantes de Alcañiz se reunió con la Diputación para comunicar la próxima finalización de la línea⁶¹ hasta Tortosa y poder empalmar con la Compañía del Norte.⁶² En el mes de marzo del año 1940 se abrió la oficina del ferrocarril de la Val de Zafán en la calle Campomanes de Tortosa,⁶³ además de incorporarse al trabajo más de 400 miembros de un BBTT.⁶⁴ En el mes de mayo del año 1940, ya se acercan a Xerta,⁶⁵ y el 10 de julio, a Aldover.⁶⁶ A finales de septiembre se están colocando los raíles de la vía

⁵⁸ «Explosión de un petardo en la vía férrea Val de Zafán a San Carlos de la Rápita 1947». ES/AHPTE - GC/001086/000005. Archivo Histórico Provincial de Teruel. (En línea) Dara.aragon.es Disponible en: <https://dara.aragon.es/dara/> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁵⁹ *Incendio de la autovía de Zaragoza a Tortosa en la estación por unos bandoleros 1947-48*. ES/AHPTE - GC/001085/000019. Archivo Histórico Provincial de Teruel. (En línea) Dara.aragon.es Disponible en: <https://dara.aragon.es/opac/app/item/ahpt?p=7&q=Bandoleros&ob=df:1&vm=nv&i=418772> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁶⁰ «Actividad en el ferrocarril de Val de Zafán». *Diario Español*, 26/3/1939, pág. 4. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁶¹ Una información del *Heraldo de Aragón*. «Están a punto de terminar las obras del ferrocarril de Val de Zafán a Tortosa». *Diario Español*, 12/12/1939, pág. 4. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁶² «Las obras del ferrocarril de Val de Zafán». *Diario Español*, 25/2/1940, pág. 5. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁶³ Oficina de Ferrocarril de Val de Zafán. *Diario Español*, 5/3/1940, pág. 3. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁶⁴ Batallones de Trabajadores para las obras del Ferrocarril de Val de Zafán. *Diario Español*, 31/3/1940, pág. 7. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁶⁵ Ferrocarril de Val de Zafán. *Diario Español*, 10/7/1940, pág. 3. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁶⁶ Ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita. *Diario Español*, 11/5/1940, pág. 3. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

entre el Pinell del Brai y Xerta.⁶⁷ A mediados del mes de marzo del año 1941, se produce la inspección y visita a la alcaldía de Tortosa de los ingenieros de ferrocarriles, Federico Hierro y Rafael Devilla, juntamente con el ayudante Emilio Polo, realizando un acto de propaganda del régimen por la inminente inauguración de la línea y el hecho de mejorar la comunicación y la pronta llegada al mar en el tan deseado puerto de los Alfaques en Sant Carles de la Ràpita.⁶⁸ El 25 de marzo del año 1941 un autovía de la Compañía del Norte con distintas personalidades locales y de la prensa surcó el trayecto ya acabado entre Bot y Tortosa.⁶⁹ En la mañana del 3 abril de ese mismo año de 1941, los ingenieros realizaron una inspección del tramo recién estrenado, ya que se preveía la potencial visita del ministro de Obras Públicas del momento.^{70,71} Al día siguiente, el ministro, tras la inauguración del puente sobre el río Ebro en Tortosa, realizó un trayecto en autovía hasta Bot,⁷² el cual no pudo llegar a su destino por un desprendimiento de tierras causado por las lluvias y tuvo que detenerse en Prat del Compte.⁷³ El día 1 de septiembre de ese mismo año, se inauguró la línea en servicio diario desde Zaragoza hasta Tortosa,⁷⁴ en un trayecto de unas 5h de duración. Fue el 10 de septiembre de ese mismo año 1941, cuando se realizó la inauguración oficial, con la salida de un automotor especial, transportando las autoridades locales y nacionales, incluyendo gobernador civil⁷⁵.

Cabe destacar que, en el mes de febrero del año 1941, se fundó RENFE a partir de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y de Transportes de Carretera⁷⁶. Así, se considera que la línea de la Val de Zafán fue la primera línea inaugurada por la propia RENFE, sobre todo en lo que se refiere al tramo entre Bot y Tortosa, que se había puesto en marcha el 4 de abril del año 1941 (Pàmies, 2016a).

⁶⁷ El Ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita. Rápido avance de las obras. *Diario Español*, 26/9/1940, pág. 1. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁶⁸ Una visita de importancia. *Diario Español*, 16/3/1941, pág. 3. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁶⁹ «El Ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita. Normalidad en las comunicaciones de Bot a Tortosa». *Diario Español*, 26/3/1941, pág. 1. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁷⁰ «Viaje de inspección de los ingenieros de Val de Zafán». *Diario Español*, 3/4/1941, pág. 4. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁷¹ «En Tortosa, el ministro de Obras Públicas inauguró ayer solemnemente el Puente del Generalísimo». *La Vanguardia*, 5 de abril de 1941, pág. 2. (En línea) hemeroteca.lavanguardia.com Disponible en: <http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1941/04/05/pagina-2/33112809/pdf.html>. (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁷² «El ministro irá a Bot por el ferrocarril de Val de Zafán». *Diario Español*, 4/4/1941, pág. 1. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁷³ «El ministro de Obras Públicas inauguró ayer en Tortosa el puente sobre el Ebro». *Diario de Barcelona*, 5/4/1941.

⁷⁴ «Inauguración del ferrocarril de Val de Zafán a Tortosa». *Diario Español*, 30/8/1941, pág. 2. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁷⁵ «Se inaugura oficialmente el trayecto hasta Tortosa del ferrocarril de Val de Zafán. Información Nacional». *La Vanguardia*, 11 de septiembre de 194, pág. 4. (En línea) hemeroteca.lavanguardia.com Disponible en: <http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1941/09/11/pagina-4/33105642/pdf.html>. (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁷⁶ Boletín Oficial del Estado: núm. 28 del 28/1/1941, págs. 634-643. (En línea) Disponible en: [https://www.boe.es/eli/es/1/1941/01/24/\(1\)/dof/spa/pdf](https://www.boe.es/eli/es/1/1941/01/24/(1)/dof/spa/pdf) (Consultado 22 de mayo de 2023)

En cuanto a los servicios ferroviarios, en el mes de marzo del año 1940, aún no finalizada la línea hasta Tortosa, se resumían en dos correos y uno mixto, en cada sentido. Por las mañanas salía un correo desde La Puebla de Híjar destino a Alcañiz, y otro en sentido contrario. También salía uno mixto desde Bot hasta Alcañiz. Por las tardes, había un correo en dirección a Bot, otro que salía de Alcañiz a La Puebla de Híjar, y el mixto, que hacía el sentido contrario (Valencia, Moreno y Escudé, 2005: 40).

En enero del año 1942 se citan un automotor entre Zaragoza y Tortosa, un correo mixto entre La Puebla de Híjar hasta Tortosa, además de un correo y cuatro servicios de mercancías entre La Puebla de Híjar a Alcañiz, y diversos trenes militares (Valencia, Moreno y Escudé, 2005: 40) (Pàmies, 2016b).

En el mes de junio del año 1945 se convoca la subasta de la estación de Sant Carles de la Ràpita con el enlace al puerto⁷⁷ y durante el mes de noviembre se interrumpe el tráfico de trenes en la línea por desprendimientos de tierra entre Bot y Horta de Sant Joan.⁷⁸

A finales del mes de abril del año 1949 se inicia la construcción de algunas de las estaciones aun pendientes, como la de Bot, Prat del Compte, Pinell del Brai y Benifallet, y las carreteras de acceso a las estaciones del Pinell y Benifallet⁷⁹. En el mes de agosto del año 1950 se inicia la estación de Tortosa Ferrerías⁸⁰. Para la finalización de algunas infraestructuras, se utilizaron materiales de otras compañías, concretamente, en la estación de Bot pueden encontrarse su emblema de la compañía del Norte en forma de una estrella de 5 puntas en una de las vallas de los edificios adyacentes al edificio de viajeros (imagen 5) (Juárez, 2023: 149).

⁷⁷ «Se saca a subasta el Emplazamiento de la Estación de San Carlos de la Rápita y su enlace con el puerto». *Diario Español*, 7/6/1945, pág. 3. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁷⁸ «Ha quedado restablecida la circulación de trenes por la línea de Val de Zafán». *Diario Español*, 29/11/1945, pág. 3. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁷⁹ «Va a començarse la construcción de varias estaciones. Ferrocarril de Val de Zafán a San Carlos de la Rápita». *Diario Español*, 28/4/1949, pág. 7. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁸⁰ «La estación de Ferrerías en Tortosa». *Diario Español*, 2/8/1950, pág. 8. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

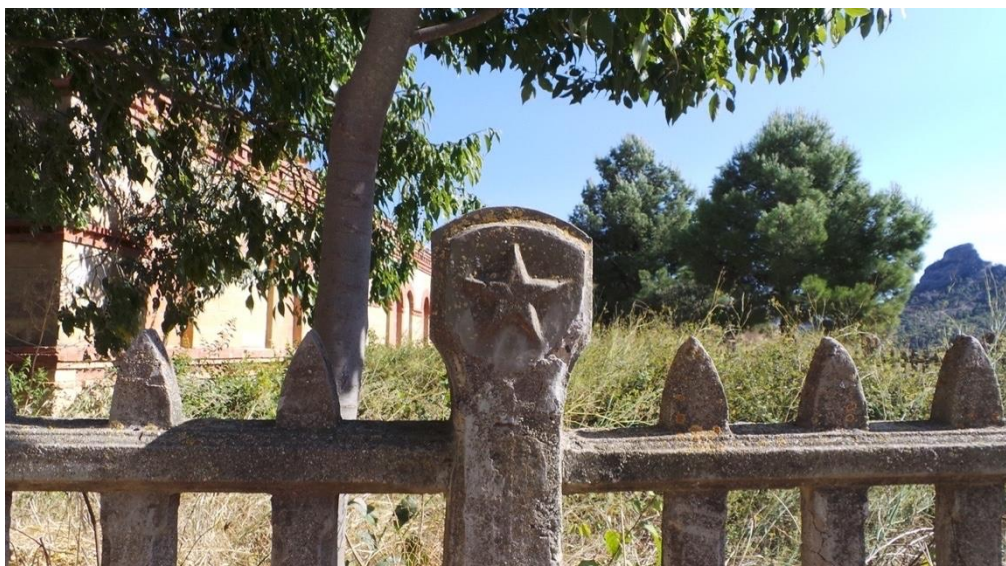


Imagen 5. Detalle donde se aprecia claramente el emblema de la Compañía del Norte en la valla de uno de los edificios de la estación de Bot en la actualidad. 11 de octubre de 2020. Fotografía del autor.

En los años 50 se presentan problemas de financiación, además de escasez de material para finalizar el último tramo,⁸¹. Se consideró finalizada la línea en cuanto a infraestructuras en el año 1954, y es en ese mismo año cuando se traspasó la línea desde el Ministerio de Obras Públicas a RENFE. Habían pasado 13 años desde aquella inauguración del año 1941 (Moreno, 2017b: 19). También en esos años, se produjo un incremento importante del tráfico y servicio de la línea, creciendo sustancialmente todos los servicios de viajeros entre Alcañiz y Tortosa. También se utilizaron trenes de mercancías que combinaban el transporte de pasajeros en 3.ª clase. Más concretamente, pueden referenciarse en un libro de itinerarios del año 1950 los siguientes servicios⁸²:

- Un rápido automotor, Tortosa-Zaragoza y viceversa, con un trayecto de 201 km y una duración de 4 h 35 min.
- Un correo, Tortosa-La Puebla de Híjar y viceversa, con un trayecto de 129 km y una duración de 4h 50 min.
- Un ómnibus, Alcañiz - La Puebla de Híjar y viceversa, con un trayecto de 31 km y una duración de 55 min.
- Un tren mensajería, Tortosa-La Puebla de Híjar y viceversa, con un trayecto de 129 km y una duración de 7h 40 min.
- Tres trenes de mercancías, Alcañiz-La Puebla de Híjar y viceversa, con un trayecto de 31 km y una duración de 1h 30 min.
- Un tren de mercancías, Tortosa-La Puebla de Híjar y viceversa, con un trayecto de 129 km y una duración de 10h 5 min.

⁸¹El conde de Vallellano expuso su interés por los problemas que tiene planteados esta ciudad, entre los que figura el ferrocarril de Val de Zafán. *Diario Español*, 31/5/1952, pág. 5. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁸² *Libro de itinerario*, n.º 5, fascículo III. Línea de Zaragoza-Valencia, Caminreal-Calatayud Jalón, Puebla de Híjar Tortosa. 19050. Arxiu Històric Ferroviari del Museu del Ferrocarril de Catalunya.

En cuanto a la evolución de la explotación de la línea, en la revisión realizada por el autor Adrià Pàmies se estimó que, entre los años 1950 y 1964 hubo una media de 133 518 pasajeros/año, con un incremento del 9,9 % al 22,24 % en los dos últimos años, según las estadísticas de los billetes vendidos (Pàmies, 2016b). Destaca que solo faltaban 22 km del tendido de la vía para llegar a Sant Carles de la Ràpita, pero no se ofrecían soluciones inmediatas, mostrándose muy poco interés en su finalización.⁸³

En el año 1962 se publicó un informe del Banco Mundial, que incluyó recomendaciones para realizar acciones para la modernización económica del país. Entre las diferentes directrices, en el apartado de comunicaciones, destacó el evitar inversiones en nuevas líneas de ferrocarril y en aquellas que no fueran rentables —como era el caso de la línea de Val de Zafán— centrándose siempre en mejorar la red existente (Millán y Roca, 1997). Además, a este informe negativo sobre la viabilidad de la línea hubo que sumarle la política del Gobierno franquista, que emulaba el modelo americano de transportes. Se trataba de potenciar el uso del automóvil y el consecuente impulso a la red de carreteras, generando la correspondiente marginación del transporte ferroviario (Verdejo y López, 2017). Muy posiblemente, estos factores influyeron para que no solo se paralizaran las obras y finalizara definitivamente la línea en Tortosa, sino que también acabara clausurándose años después, aprovechando una incidencia en su estructura. Cabe destacar que se llegaron a realizar infraestructuras para la salida al mar mediterráneo, como el asentamiento del terreno y la planificación de las estaciones de Amposta, Vilallop, La Intermedia y Sant Carles de la Ràpita.⁸⁴ No parece que se haya documentado una causa específica, para que no cristalizara esta salida marítima, aunque podría atribuirse a diferentes variables, como la falta de presupuesto para continuar las obras, el informe del Banco Mundial o la baja explotación que presentaba la línea en las secciones ya construidas, que no justificaría la continuación de la misma (Baijet, 2006).

Finalmente, su rentabilidad había ido decreciendo a lo largo de los años, ya que atravesaba territorios con escasa demografía, además de una orografía difícil. Este último hecho, implicó un diseño en el que las curvas del trazado eran en su mayor parte de radio inferior a 300 metros y con un perfil tan accidental que incluyó rampas y pendientes casi constantes de 30 milésimas (30 metros de ascenso por cada 1000 metros recorridos).⁸⁵ Desde el escenario de la explotación de los viajeros, la línea era utilizada por los vecinos de la zona para compras y visitas médicas, sobre todo a Tortosa (Juárez, 2023: 167). Así, con un máximo número durante los años 1963 y 1964, se produjo una pérdida de casi un 24 % al otro año, concretamente en el 1965 (Pàmies, 2016b). Prácticamente ocurrió lo mismo con el transporte de viajeros, que básicamente no fue tanto por la decisión de los usuarios, sino por la disminución del servicio que ofreció RENFE. Hubo intentos por las autoridades de la zona y por la propia prensa del momento de evitar el cierre.⁸⁶ Sin

⁸³ «Visita del Ministro de Obras Públicas en nuestra provincia. Detenida revista de realizaciones y proyectos». *Diario Español*, 13/1/1966, pág. 5. (En línea) Prensa digitalizada tarragona.cat Disponible en: <https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁸⁴ Plano General del proyecto original. Proyecto de Ferrocarril de Val de Zafán por Alcañiz. Hermenegildo Gorriá. Madrid 20 de octubre de 1880. Archivo municipal de Alcañiz. Ayuntamiento de Alcañiz. Teruel.

⁸⁵ La Compañía Nacional del Oeste durante la guerra de liberación. *Ferrocarriles y tranvías*, 1940; (7) 73, págs. 289-290.

⁸⁶ «Tortosa. La promoción del ferrocarril y el desarrollo socio-económico del Bajo Ebro. Con la mejora del tendido ferroviario ya existente se logrará revitalizar el brazo que va de Aragón a la Mar». *La Vanguardia*, 1 de junio de 1967, pág. 37.

embargo, el hundimiento del túnel número 28, entre Pinell del Brai y Prat del Compte en el año 1971 producido por las lluvias torrenciales de una gota fría⁸⁷ fue la excusa



Imagen 6. Trabajadores de la Estación de Valdeltormo en tareas de mantenimiento de la vía. Año 1964. <https://bit.ly/3ebILHQ> (Cedido de la página web del Ayuntamiento de Valdeltormo. Fotografía aportada por Sr. Salvador Sancho).

para que el 3 de septiembre del año 1973, RENFE publicara una circular donde se anunciaba el cierre de la línea para el día 17 de ese mismo mes. También dejó de funcionar la línea de autobuses que realizaba el trasbordo por el hundimiento del túnel. En la circular, se cita que la decisión de cierre y desmantelamiento fue tomada en la reunión del Consejo de Ministros del 7 de marzo de 1969 (Juárez, 2023: 172). Por tanto, es de suponer que el hundimiento del túnel no fue la causa definitiva, sino una circunstancia más que ayudaría a consolidar la decisión.

Transformación en vía verde

Con el programa nacional de Vías Verdes, inaugurado en el año 1993, hay que esperar al año 1995 para que en la prensa se publique una propuesta de la recuperación de la línea para finalidades turísticas y de conservación del patrimonio (Millán 1997). Posteriormente, en el año 1999 se publicó un trabajo sobre el acondicionamiento del tramo correspondiente a la Terra Alta extraído de *Estudi de condicionament del traçat de ferrocarril Arnes-Lledó el Pinell de Brai per al seu ús com a via verda* (Pallisa, 1999).

⁸⁷ «Las inundaciones causaron más de cien millones de pérdidas a la red ferroviaria de la región. Recuperación de las comarcas siniestradas por las inundaciones». *La Vanguardia*, 3 de octubre de 1971, pág. 33. (En línea) hemeroteca.lavanguardia.com Disponible en: <http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/1971/10/03/pagina-33/34273779/pdf.html> (Consultado 22 de mayo de 2023)

En el año 2008 un artículo en la prensa destaca la reconversión en trazado de vía verde del tramo de la Terra Alta, contabilizándose hasta 20 000 ciclistas al año, con la correspondiente revitalización turística de la zona⁸⁸. El primer tramo de la denominada Vía Verde de Val de Zafán fue el de la Terra Alta, de 23 km, inaugurado oficialmente en el año 2013. Posteriormente, se inauguró el tramo de 23 km del Baix Ebre, y, finalmente, fue el tramo de Teruel, inaugurado en el año 2020 (Itinerarios de Vías Verdes, 2023). Cabe destacar que, en la actualidad, queda un tramo de la línea de Val de Zafán que aún no se considera como vía verde, concretamente el del km 18,7 cercano a la antigua estación/apadero de Puigmoreno y Alcañiz y entre este municipio y Valdeatorrada, aunque recientemente se ha publicado en la prensa local una partida presupuestaria para su acondicionamiento.⁸⁹



Imagen 7. El trazado de la línea transformado en vía verde cercana a la estación de Benifallet. Noviembre de 2022. Fotografía del autor.

La transformación en vía verde ha supuesto un impulso turístico, con un incremento de usuarios a lo largo del tiempo,⁹⁰ generando la implantación de nuevos negocios y empresas asociados a la explotación de las vías verdes y el consecuente impacto socioeconómico en los territorios. Se han rehabilitado antiguas estaciones en hoteles y

⁸⁸ «A pedales por la Terra Alta». *La Vanguardia*. Edición de Tarragona. 18 de abril de 2008, pág. 13. (En línea) hemeroteca.lavanguardia.com Disponible en:

<http://hemeroteca.lavanguardia.com/preview/2008/04/18/pagina-13/69893779/pdf.html?search=Terra%20Alta> (Consultado 22 de mayo de 2023)

⁸⁹ El Gobierno central adjudica la obra de la Vía Verde de Alcañiz a Valdeatorrada. Comarca. Periódico del Bajo Aragón Histórico. 24/04/2023. Disponible en: <https://www.lacomarca.net/gobierno-central-adjudica-obra-via-verde-alcaniz-a-valdeatorrada/> (Consultado 21 de mayo de 2023).

⁹⁰ Estudio sobre el nivel de uso e impacto socioeconómico de los Caminos Naturales y Vías Verdes españolas incluidos en el Programa Nacional de Desarrollo Rural (2019). (En línea) [viasverdes.com](http://www.viasverdes.com/publicaciones/publicacion.asp?id=114) <http://www.viasverdes.com/publicaciones/publicacion.asp?id=114> (Consultado 21 de mayo de 2023)

albergues. También, cabe destacar que se ha generado la potenciación de la cultura, con la publicación de diversos libros inspirados en la historia de esta línea de ferrocarril (Juárez 2023: 173-180).

Conclusiones

El presente trabajo muestra la historia de la línea de ferrocarril Val de Zafan, desde que se ideó hasta la transformación en una vía verde. Tras 50 años de su cierre, se puede deducir que su historia está profundamente ligada a la propia historia de nuestro país, tanto en la que hace referencia a la evolución histórica ferroviaria como a los acontecimientos históricos generales, como fueron: la Guerra de España, la difícil posguerra, el periodo autárquico y la posterior modernización priorizando el transporte de carretera sobre el ferroviario. Su transformación en vía verde ha facilitado el interés en conocer su historia, y es de esperar que la publicación de más datos, permita aún conocer más profundamente los acontecimientos revelados o nuevos hechos históricos aún por determinar.

Relación de archivos virtuales y físicos consultados

- Arxiu Històric Ferroviari del Museu del Ferrocarril de Catalunya. Fundación de Ferrocarriles Españoles. Vilanova i la Geltrú. (Barcelona).
- Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid. Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- Archivo Municipal de Alcañiz. Ayuntamiento de Alcañiz. Teruel.
- Archivo General de la Administración. Alcalá de Henares. Madrid.
- Archivo Provincial. Archivo fotográfico Sandri-Schrefler. Amministrazione. Provincia Bolzano (Italia). (https://bildarchiv.prov.bz.it/SLA_images/categories)
- Archivo General Militar de Ávila (Ávila).
- Archivo de Fotos Antiguas de Valdeltormo. Ayuntamiento de Valdeltormo. Matarraña (Teruel). (<http://valdeltormo.com/fotos-antiguas-de-valdeltormo-mas-de-450-imagenes-en-internet/>)
- Ayuntamiento de Bot. Terra Alta (Tarragona).
- Biblioteca Digital de Castilla y León. (<https://bibliotecadigital.jcyl.es/es/inicio/inicio.do>)
- Biblioteca virtual de Aragón. Gobierno de Aragón. (<https://bibliotecavirtual.aragon.es/es/inicio/inicio.do>)
- Biblioteca Virtual de Defensa. Gobierno de España. Ministerio de Defensa. (<https://bibliotecavirtual.defensa.gob.es/BVMDefensa/es/inicio/inicio.do>)

- Biblioteca Virtual Ramón Berenguer IV. Diputació de Tarragona. (<https://www.dipta.cat/RBIV>)
- Biblioteca Virtual de Prensa Histórica. Gobierno de España. Ministerio de Cultura y Deporte. (<https://prensahistorica.mcu.es/es/inicio/inicio.do>)
- CRAI Biblioteca del Pavelló de la República UB. Centre d'Estudis Històrics Internacionals (Barcelona).
- DARA (Documentos y Archivos de Aragón). Archivo Histórico de la Provincia de Teruel. (<https://dara.aragon.es/dara/>)
- Fundación Quílez Llisterri. Fomento de Arte y Cultura en el Bajo Aragón. (<http://www.fqll.es/>)
- Gaceta: Colección histórica. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado. Gobierno de España. Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática. (<https://www.boe.es/buscar/gazeta.php>)
- Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional de España. (<https://www.bne.es/es/catalogos/hemeroteca-digital>)
- Hemeroteca digital de *La Vanguardia*. (<https://www.lavanguardia.com/hemeroteca>)
- Repositorio digital del Butlletí del Centre d'Estudis de la Terra Alta. (<https://raco.cat/index.php/ButlletiCETA/issue/archive>)
- Premsa Digitalitzada. Servei d'Arxiu i Documentació Municipal. Ajuntament de Tarragona. (<https://www.tarragona.cat/patrimoni/fons-documentals/arxiu-municipal-tarragona/presentacio>)

Bibliografía

Baijet, José María (2006) *El ferrocarril del Val de Zafán*. En: *Hobby Tren*. Barcelona Núm. 147, p. 38 - 45.

Caralt, Andreu. *Guerra Civil en Catalunya/Baix Ebre/Montsià*. Disponible en: <https://bit.ly/2KriQkL>.(Consultado: 21 de mayo de 2022).

De Mesa, José Luis (1994) *El regreso de las legiones. Voluntarios italianos en la guerra civil española*. Granada: García Hispan, Editor. SL.

Fernández Clemente, Eloy (1987) *Historia del ferrocarril Turolense. Cartillas Turolenses Nº10*. Teruel: Diputación de Teruel.

German Zubero, Luis (1990) 'La industrialización de Aragón atraso y dualismo interno'. En: *Pautas regionales de la industrialización española (siglos xix y xx)*. Barcelona: Ariel, p. 185-218.

Itinerarios de las Vías Verdes. Disponible en <http://www.viasverdes.com> (Consultado 21 de mayo de 2023).

Juárez Giménez, Juan Carlos (2023). 'La Batalla del Ebro. La Importancia de la Estación de Bot' En: *Historia del Ferrocarril de Val de Zafán. De un camino de Hierro a una vía verde. 50 años del cierre de una mítica línea*. Albacete: UNO editorial, p. 113-123.

Llarch, Joan. (1978) 'Batallón de trabajadores nº69 4ª compañía. Cantera de Puigmoreno (Alcañiz)' En: *Batallones de trabajadores*. Barcelona: Plaza & Janes editores, p. 30-31
Maldonado, José María. (2007) *El frente de Aragón. La Guerra Civil en Aragón (1936-1938)*. Zaragoza: Mira Editores.

Maldonado, José María (2007) *El frente de Aragón. La Guerra Civil en Aragón (1936-1938)*. Zaragoza: Mira Editores.

Mezquida y Gené, Lluís María (1997) *La batalla del Ebro. Asedio y defensa de Gandesa en sus aspectos militar, económico, demográfico y urbanístico III Edición*. Disponible en: <https://www.dipta.cat/RBIV/batalla-del-ebro-la-asedio-y-defensa-de-gandesa-en-sus-aspectos-militar-economico-demografico-y6> (Consultado 21 de mayo de 2023).

Mendiola Gonzalo, Fernando. (2013) 'El trabajo forzado en las infraestructuras ferroviarias bajo el franquismo (1938-1957): una estimación cuantitativa' *Transportes, servicios y telecomunicaciones*. 2013, núm. 25 p. 1-26. Disponible en: <https://academica-e.unavarra.es/xmlui/bitstream/handle/2454/20614/DT1204.PDF?sequence=1&isAllowed=y> (Consultado 21 de mayo de 2023)

Millán i Roca Lluís (1997) 'El Tren que no va arribar al final'. En: *L'Algadir dels Alfachs*. Sant Carles de la Ràpita Núm. 1, p. 21-98.

Moreno i Guallar Antoni (2003) 'La construcción del ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1880 y 1906' Comunicación numero 61. Ayuntamiento de Gijón y Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *III Congreso de Historia Ferroviaria*: Gijón 23-26 de septiembre de 2003. Disponible en: <https://bit.ly/37FzvKi> (Consultado 21 de mayo de 2023)

Moreno i Guallar Antoni (2017a) 'La construcción del ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita entre 1906 y 1923' Sesión VIII: General. Ayuntamiento de Valencia y Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *VII Congreso de Historia Ferroviaria*: Valencia 18-20 de octubre de 2017. Disponible en: <http://www.asihf.org/comunicaciones/Moreno1.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

Moreno i Guallar Antoni. (2017b) 'El Ferrocarril de Val de Zafán a Sant Carles de la Ràpita durant la Guerra Civil 1936-1939' Sesión VIII: General. Ayuntamiento de Valencia y Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *VII Congreso de Historia Ferroviaria*. Valencia 18-20 de octubre de 2017. Disponible en: <http://www.asihf.org/comunicaciones/moreno22.pdf> (Consultado 21 de mayo de 2023)

Mur, Ramón (2011) 'Nicolás Sancho' Aragón turístico y monumental Vol. 86 (núm. 37) p. 45-69. Disponible en: https://bibliotecavirtual.aragon.es/es/catalogo_imagenes/grupo.do?path=3713408 (Consultado 21 de mayo de 2023)

Nonell i Bru, Salvador (1992) *El laureado Tercio de Requetés de Nuestra Señora de Montserrat. Hermandad del Tercio de Requetés de Ntra. Sra. de Monserrat*. 2.ª edición Barcelona: Molagraf SL.

Pallisa, Montserrat (1999) Condicionament del traçat de ferrocarril Arnes/Lledó/El Pinell del Brai per al seu ús com a via verda». Butlletí del Centre d'estudis de la Terra Alta. 1999, núm. 29, p 27-32. Disponible en: <https://bit.ly/3h9dJ4J> (Consultado 21 de mayo de 2023)

Pàmies Adrià (2016a) *La primera línea de la RENFE (I): Resum Històric*. (En línea) Disponible en: <https://tren.cat/linies/la-primera-linia-de-la-renfe-i-resum-historic/> (Consultado 21 de mayo de 2023).

Pàmies, Adrià. (2016b). *La primera línea de la RENFE (III): Explotació*. (En línea) Disponible en: <https://tren.cat/linies/la-primera-linia-de-la-renfe-iii-explotacio/> (Consultado 21 de mayo de 2023).

Peris Torner, Juan (2012). *Puebla de Híjar a Alcañiz, Tortosa y Sant Carlos de la Ràpita (Ferrocarril de Zaragoza al Mediterráneo)*. Disponible en: <https://www.spanishrailway.com/puebla-de-hijar-a-alcaniz-tortosa-y-san-carlos-de-la-rapita/> (Consultado 16 abril de 2023)

Pinilla Navarro, José Vicente (1996) *La economía aragonesa a mediados del siglo xix. Expansión agraria e integración del mercado nacional. Historia de Aragón, vol. 2,*

1989 (*Economía y sociedad*). Disponible en:
<https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/19/33/16pinilla.pdf> (Consultado 16 abril de 2023).

Polo Muriel, Francisco (2015) La depuración del personal ferroviario durante la guerra civil y el franquismo. Tesis doctoral. Universidad Autónoma de Madrid, 2015. Disponible en: <https://repositorio.uam.es/handle/10486/669730> (Consultado 16 abril de 2023).

Roig Amat, Barto (1970) 'Otros Avatares' En: *Orígenes de la Barcelona Traction (Conversaciones con Carlos E. Montañés)*. Pamplona: Ediciones Universidad de Navarra, p. 349 - 370

Valencia Leonardo, Eugeni, Moreno i Guallar, Josep Antoni, Escudé Monfort, Jaume P. (2004) 'Incidència de la guerra civil: la batalla de l'Ebre'. *Butlletí del Centre d'Estudis de la Terra Alta*. 2004, núm. 41, p. 24-31. Disponible en:
<https://raco.cat/index.php/ButlletiCETA/article/view/216780> (Consultado 21 de mayo de 2023)

Valencia Leonardo, Eugeni; Moreno i Guallar, Josep Antoni; Escudé Monfort, Jaume P. (2005) 'El tren de la Vall de Zafan' *Butlletí del Centre d'Estudis de la Terra Alta*. 2005, núm. 42, p. 33-41. Disponible en:
<https://raco.cat/index.php/ButlletiCETA/article/view/216793> (Consultado 21 de mayo de 2023).

Verdejo Gimeno Pedro; López Patiño, Gracia. (2017). 'La línea Saint Giron-Baeza. Desarrollo histórico y acercamiento a su patrimonio arquitectónico' Sesión VI: Patrimonio. Ayuntamiento de Valencia y Fundación de los Ferrocarriles Españoles. . VII Congreso de Historia Ferroviaria. Valencia 18-20 de octubre de 2017: Disponible en: http://www.asihf.org/comunicaciones/VERDEJO_LOPEZ.pdf (Consultado 21 de mayo de 2023).