



EL TRANSPORTE DEL CARBÓN

710

Uno de los mayores obstáculos para el desarrollo del sector carbonífero turolense fue la ausencia de buenos medios para su transporte. Solo había dos sistemas económicamente eficientes para el carbón: el ferrocarril y la navegación de cabotaje. A diferencia de la ciudad de Zaragoza, que se benefició de una rápida comunicación ferroviaria, la provincia de Teruel iba a quedar excluida de las grandes líneas nacionales, a pesar de que en el siglo XIX relevantes personajes idearon proyectos para tratar de trasladar el carbón hasta determinados puntos neurálgicos. Como en aquella época se consideraba viable la navegación por el río Ebro desde Escatrón hasta la desembocadura, varios trazados tenían como destino esta población, desde la que el mineral podría alcanzar el Mediterráneo. Esta idea resultó casi profética, puesto que un siglo después Escatrón se convirtió en destino del combustible, procedente de Andorra, que debía alimentar la central térmica.

A principios de los años 1940 el problema del transporte se hizo más evidente que nunca en las explotaciones carboníferas de la provincia. El lignito de la cuenca de Val de Ariño recorría a lomo de mulos o en carros más de 30 kilómetros, que incluían elevadas pendientes en las que era preciso doblar el tiro y donde en los días de lluvia la tierra de los caminos se convertía en un

gran barrizal. El objetivo era la estación ferroviaria de La Puebla de Híjar, donde se cargaba en vagones con destino a Zaragoza o Barcelona, o era consumido en la azucarera de la localidad. Sin embargo, con la relativa mejora de las infraestructuras, el transporte por carretera fue ganando terreno: en 1950, en Andorra había once camiones dedicados al carbón como mercancía principal y una década después eran más de cincuenta.

Pero el gran protagonista de los viajes del carbón de la cuenca de Val de Ariño desde 1953 fue el ferrocarril minero construido entre las poblaciones de Andorra y Escatrón por la Empresa Nacional Calvo Sotelo. El trazado, de más de 45 kilómetros, se iniciaba en Escatrón en los terrenos de la zona destinada a las fábricas, que determinaban la cota más baja de todo el trayecto (128 metros de altura sobre el nivel del mar). Empezaba, por tanto, a orillas del Ebro, continuaba por la margen izquierda del río Martín, atravesaba el arroyo de Val Primera y los ferrocarriles de Madrid a Barcelona y de Val de Zafán hasta Samper de Calanda, y a partir de aquí, por la zona denominada Cabeza Gorda, llegaba hasta Andorra, donde alcanzaba 680 metros de altitud. La circulación ferroviaria evolucionó de forma paralela a las necesidades de carbón de la central térmica de Escatrón. En los años cincuenta, cada con-

voy llevaba unos 14 vagones de 36 toneladas y se realizaban tres viajes diarios. Un hito en la historia de estos convoyes lo marcó la fuelización desde 1966 de las máquinas que hasta entonces consumían gran cantidad de carbón. La competencia de nuevas fuentes de energía no podía quedar más patente.

En el interior del entramado minero, en 1959 empezó a funcionar un cable o ferrocarril aéreo para transportar el carbón extraído de las explotaciones Innominada (distante unos ocho kilómetros) y La Oportuna (a unos cuatro kilómetros) hasta las tolvas de la mina Andorrana. Tenía 7308 metros de longitud total, descansaba sobre 83 caballetes metálicos, salvaba un desnivel de 118 metros y tenía una capacidad de transporte de 120 000 kilos por hora. Los vagones del ferrocarril se cargaban en las inmediaciones de esta última y llegaban hasta la estación de Andorra a través de un ramal de un kilómetro de longitud. Cuando aumentaron las necesidades de carbón para abastecer la nueva Central Térmica Teruel, el cable aéreo fue sustituido por una red de cintas transportadoras que incrementaban la capacidad de transporte hasta 500 toneladas por hora. Este nuevo procedimiento también fue definitivamente reemplazado desde 1984 por el transporte con camiones por carretera.

< 1. Camión para transportar carbón. 2. Cable aéreo, tramo intermedio. 3. Tren minero.