

M<sup>a</sup> Consolación Campos Martínez

# EL TREN EN ÁGREDA



El tren adornado. Foto cedida por Manolo «el Bayo»

A lo largo de la historia, los medios de transporte han sido una importante fuente de riqueza. La aparición del tren para llevar mercancías y pasajeros generó una revolución industrial, económica, social y cultural. Contar con una estación de tren era por tanto un polo de desarrollo y mantenerla un signo de prosperidad, pero esto no siempre ha sido posible.

La línea férrea Soria-Castejón de Ebro, en la que se sitúa Ágreda, se puso en funcionamiento el 21 de septiembre de 1941<sup>1</sup>, siendo su inauguración oficial unos días más tarde el 30 del mismo mes y año<sup>2</sup>. Se suspendieron sus servicios el 14 de diciembre de 1996, previamente se había cerrado la estación aunque los trenes efectuaban parada. El 31 de diciembre de 1992<sup>3</sup> se jubiló el penúltimo jefe de estación de Ágreda, Ángel González Cubillo, que lo había sido desde 1972, pero fue al año siguiente cuando se cerró la estación siendo jefe de estación José Luis Cacho Pinilla.

Una existencia de poco más de cinco décadas denota las especiales dificultades que tuvo este tramo, incluso desde su origen. El primer documento en el que se menciona la línea Soria-Castejón de Ebro data de 1870<sup>4</sup> y su construcción estaba prevista en el Plan<sup>5</sup>, consecuencia a la Ley de ferrocarriles de 1877<sup>6</sup>. Tomando este último año como referencia, son 64 años los que tarda el tren en llegar a Ágreda. Las especiales dificultades orográficas de separación de las cuencas del río Duero y del río Ebro, además de las dificultades económicas

transporte, contando con trenes que llevaban mercancías y viajeros. Las mercancías, provenían de la mina de oligisto de la cercana población de Ólvega, que se transportaban en un "tolvero" hasta Castejón de Ebro, donde se procedía a su distribución. Los trenes de pasajeros eran de dos tipos: un Ter y un automotor, al que se denominaba "camello" por el diseño del techo que recordaba a las gibas del rumiante. No era raro ver al Ter, que unía Logroño con Madrid, llegar en llamas a Ágreda, debido a la potencia que tenía que desarrollar la máquina para salvar el desnivel entre Navarra y Castilla. Una vez alcanzada la estación agredana, se procedía a la extinción de las llamas en la máquina que tiraba de los vagones.

Los túneles son también otra característica de esta línea férrea, especialmente, a partir de Ágreda. Hay dos, ambos de gran longitud de trazado: uno a la salida de la villa y otro a partir de la estación de la Nava. Era frecuente que las personas los utilizasen para acortar los tramos que les separaban de sus parcelas y realizar las labores agrícolas.

Al trascurrir la vía férrea paralela al parque de la Dehesa, el tren fue una fuente de entretenimiento para niños y adolescentes. En el otoño cuando los castaños de indias daban su fruto, los chicos recogían las castañas y las ponían encima de los raíles y esperaban, emocionados, el paso del tren para ver como desaparecían bajo su peso. Las monedas de bajo valor también eran objetos propicios para colocarlas en las vías del tren y contemplarlas, totalmente planas, después del paso del último vagón. Junto al antiguo instituto "Margarita de Fuenmayor", emplazado en el parque de la Dehesa, existe un puente pequeño ("el puentecillo") que conecta el parque con el barrio de la Alegría, más popularmente conocido como "las casas baratas"; los estudiantes, en su tiempo de recreo, se ponían debajo para sentir las vibraciones de los trenes que pasaban.

Después de que el tren abandonaba la villa y llegaba al término de Valdemoro, cuando todavía no estaban construidas las piscinas municipales, los adolescentes acostumbraban a bañarse en las pozas situadas cerca del trazado ferroviario. Animados por el ruido del tren, los jóvenes salían de su lugar de baño, desnudos, y provocaban que el maquinista les lanzase hollín, en repuesta los bañistas arrojaban piedras.

Esta fuente de entretenimiento llevaba implícita un alto riesgo, como sucedió, al menos en dos ocasiones bien conocidas entre los habitantes de la villa. La primera fue en el año 1958 cuando Presentación Rubio Sarnago, que estaba lavando en el pilón de la Dehesa, vio como su hijo Donato Ruiz Rubio de dos años de edad, que jugaba con un caldero cerca de la vías, se tendía en las traviesas

Billete del tren inaugural, cedida por M<sup>a</sup> Teresa Ibáñez Ruiz para evitar que el tren le arrollase. Tal fue el susto de la madre que al acercarse presurosa para ayudarlo, se cayó y se rompió el brazo, mientras que el niño estaba sano y salvo. La segunda sucedió el 1 de septiembre de 1982 cuando se produjo un accidente mortal en el paso a nivel sin barrera. Era por la tarde, en torno a las 17:30, tres niños cogían moras junto a las vías del tren y no advirtieron su llegada. Lamentablemente, dos de ellos murieron: Virginia Gallego Omeñaca y David Ducay Aliaga, ambos tenían tres años. A partir de entonces las medidas de seguridad aumentaron y se vallaron las vías del tren por la zona urbana.

Una vez cerrada la estación y, posteriormente, suspendido el servicio ferroviario, a lo largo de los años se han estado barajando distintos proyectos para su uso, sin resultado. En la actualidad, la antigua estación de tren y el trazado de las vías

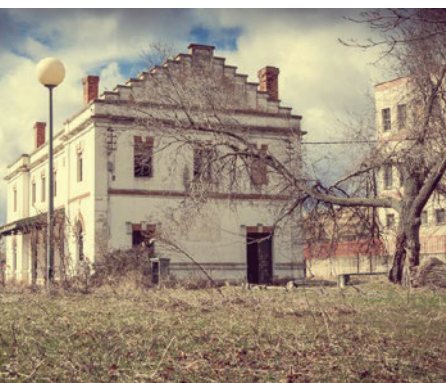


Estación, julio de 1932. Foto cedida por Jesús Sevillano Aroz.

sirven como fuente de inspiración fotográfica para reportajes, fundamentalmente, de novios por el fotógrafo local Manuel Vera Pérez. El antiguo paso a nivel ha desaparecido completamente: ahora es una calle.

Gracias a RENFE la línea férrea Soria-Castejón de Ebro se puso en funcionamiento, después de estar sobre las mesas de muchos despachos de empresas que no se decidían a su construcción, pero las innumerables dificultades mencionadas con anterioridad la llevaron a su cierre. Sirva este artículo de tributo y homenaje a todos los que la pusieron en marcha, a los trabajadores y familias de la estación de Ágreda, a los viajeros que la utilizaron, a la riqueza económica que generó, pero sobre todo a los niños Virginia y David y sus familias.

\*Quiero expresar mi agradecimiento a las siguientes personas por facilitarme los datos y las experiencias que he incluido en el artículo, así como las fotografías que lo acompañan. A Santiago Calavia Ledesma, actualmente ayudante de ferrocarril, a mi amigo Ángel González Alonso, a mi madre Purificación Martínez Cintora, a M<sup>a</sup> Jesús Omeñaca Calvo (madre de Virginia), a Ángel Lucas Ortega, a la nieta de Juan Ruiz Molero (M<sup>a</sup> Teresa Ibáñez Ruiz), a Jesús Sevillano Aroz y Manuel Vera Pérez.



Edificio abandonado de la Estación. Foto cedida por Manuel Vera Pérez.

y políticas son las que jugaron en su contra, no solamente para su construcción y puesta en marcha, sino también para su mantenimiento. Conviene destacar que la declividad que existe entre Cervera del Río Alhama y Ágreda es una de las más altas del trazado ferroviario español: 17 milésimas. Los pasajeros recuerdan su proverbial lentitud subiendo a Ágreda, de hecho en algunos tramos podían caminar y su velocidad era mayor que el tren.

Durante cincuenta y cinco años, la villa de las tres culturas se benefició de este medio de

1. Información obtenida del especialista de estaciones de Ágreda, Santiago Calavia Ledesma, de 1981 a 1986.

2. GARCÍA SEGURA, M<sup>a</sup> Concepción; Historia de la Diputación Provincial de Soria. Siglo XX, años 1902 - 2005 (Tomó III). Soria. Exc.ª. Diputación Provincial de Soria. 2005. Pág. 157.

3. Información procedente de Ángel González Alonso, hijo del jefe de la estación de Ágreda Ángel González Cubillo

4. www.spanishrailway.com/2012/03/09/soria-a-castejon-de-ebro-y-pamplona-soria-a-navarra

5. Plan de ferrocarriles complementarios de la red general española.

6. GARCÍA SEGURA, M<sup>a</sup> Concepción; Op. cit. Pág. 83.