

60 aniversario del ferrocarril minero Andorra-Escatrón

Redacción
Fotos: JAP

El pasado mes de junio se cumplieron 60 años de la inauguración del ferrocarril minero Andorra-Escatrón, que estuvo en servicio hasta el 3 de agosto de 1984. Día en que se realizó, hace ya casi 30 años, el último viaje –en esta ocasión entre Andorra y su central térmica– y día que marca realmente el fin de la tracción vapor en ancho ibérico en España.

Se trata de un hecho histórico de relevante importancia en la historia reciente de Andorra y su comarca que la Asociación Cultural Pozo San Juan (entre cuyos objetivos se encuentra la recuperación de la memoria histórica de Andorra y comarca en lo relativo a su pasado minero-industrial) no quería dejar pasar por alto. Es por ello que decidieron promover la celebración de unas jornadas conmemorativas, a las que se suman el CELAN y la Comarca Andorra-Sierra de Arcos como gestora del Parque Minero, sede de las jornadas, además de la Fundación ENDESA como principal patrocinadora de las mismas.

Las actividades organizadas se aglutinan en dos momentos diferentes, el pasado mes de junio, coincidiendo con el aniversario de la inauguración del ferrocarril, y de cuya crónica nos hacemos eco en este artículo; y este mes de diciembre coincidiendo con la celebración de la festividad de Santa Bárbara y las jornadas de puertas abiertas del MWINAS.

El silbato de una locomotora japonesa dio la señal de inicio de las jornadas en la sala de máquinas del Pozo San Juan. Jornadas que se abrieron, tras la correspondiente presentación oficial con la participación del presidente de la Comarca y del presidente de la asociación Pozo San Juan, con una charla a cargo de José María Valero Suárez, Primer Premio Brumel de Estaciones, presidente de los Amigos del Ferrocarril de Zaragoza y arquitecto del equipo que diseñó la estación Delicias de Zaragoza. A continuación Carles Salmerón i Bosch, escritor y especialista en ferrocarriles europeos, hizo un recorrido por los históricos ferrocarriles de Europa que actualmente están funcionando como atractivo turístico y animó a los allí presentes a luchar por conseguir que el de Andorra-Escatrón sea uno más de estos ferrocarriles. Francisco González Alcalde, ferroviario de profesión y de corazón, presentó a los ponentes y aportó innumerables anécdotas de su larga trayectoria como ferroviario.

Los asistentes, entre los que destacaban los apasionados de los trenes, también pudieron disfrutar de la proyección del NODO que recoge la noticia de la inauguración del ferrocarril por Franco y de la exposición *La estación de Andorra. Edificios, trenes y elementos ferroviarios*. Fotografías del día de la inauguración; documentos históricos como el artículo del periódico *Pueblo* donde se recogía la noticia, conservado por Ángel García Cañada; el parte del último viaje y numerosas piezas, la mayoría de ellas cedidas por Francisco González, como placas identificativas, un reloj de estación, gorras, silbatos, focos, etc. componen esta exposición albergada en la sala de máquinas del Pozo San Juan. Entre todas las piezas cabe destacar la maqueta de la estación de Andorra, realizada por Antonio Meseguer y donada al museo, y la locomotora Teruel, procedente del circuito ferroviario-turístico de los Amigos del



(De izda. a dcha.) José María Valero, José Juárez, Carles Salmerón y Antonio Meseguer.

Ferrocarril de Farchá (Benicasim); aunque esta última solo estuvo durante el fin de semana, pues se está utilizando en Benicasim para un circuito turístico.

Las jornadas sirvieron, además, para inaugurar las obras realizadas con cargo a IberCaja y finalizadas la primavera pasada en el edificio de máquinas del Pozo San Juan. Obras que han consistido en el saneamiento y acondicionamiento del tejado, fachadas y cristalerías; y han supuesto, además de la mejora considerable del aspecto del edificio y por tanto del espacio museístico, poder disponer de un nuevo espacio expositivo en la sala de máquinas de dicho edificio, estrenado como tal para estas jornadas.



Antonio Meseguer, un apasionado del ferrocarril

La realización de maquetas es un entretenimiento para usted. ¿De dónde le viene esta afición?

Esta afición me viene desde muy pequeño, pues desde edad muy temprana ya me construía trenes con latas de sardinas, latas de espárragos a modo de locomotoras y me hacía estaciones con cajas de cartón.

Se pueden realizar maquetas prácticamente de todo, pero usted se ha centrado en las maquetas ferroviarias. ¿Cuál es su relación con el mundo del ferrocarril?

Nunca he tenido relación alguna con el mundo del ferrocarril, más allá del recuerdo de los viajes en tren a vapor realizados a lo largo de mi infancia. En realidad no podría explicar cómo me vino la afición, solo sé que me emocionaban mucho los trenes desde muy pequeño, sobre todo las locomotoras de vapor.

¿Cuál es la historia de la maqueta de la estación de Andorra, de la que podemos disfrutar desde el pasado mes de junio en el museo del Pozo San Juan? ¿Conocía el museo? ¿Cuál es su vinculación con la Asociación Cultural Pozo San Juan? ¿Y con el ferrocarril andorrano?

La maqueta de la estación de Andorra la construí en agradecimiento a los ferroviarios andorranos, en especial a Paco González y su fogonero, que me permitieron durante varios años fotografiar y filmar todas las instalaciones y locomotoras de ese ferrocarril.

No conocía el museo, tuve noticias de su existencia cuando un amigo de Andorra, residente en Gavà, me habló de que se estaba trabajando en recuperar parte de las instalaciones del Pozo San Juan y en la realización de un museo. Este amigo fotografió mi maqueta y colgó las fotos en internet. A partir de ahí, los emprendedores Juárez y Pizarro se pusieron en contacto conmigo y convinimos en que lo mejor



Antonio Meseguer junto a la maqueta de la estación de Andorra que ha donado al museo.

sería hacer todo el complejo ferroviario de la desaparecida línea, con el fin de poder ser expuesto en el museo y que se pudiera percibir de una manera más tangible.

¿Tiene previsto ampliar la maqueta?

Tengo la intención de hacer un circuito completo por el que puedan circular los trenes, el problema es el tiempo y la distancia, pues su construcción requiere tomar muchas medidas y construir una serie de elementos que otorguen el realismo deseado para la maqueta (montañas, trincheras, instalación de vías...). Todo se verá.

Realizar maquetas requiere, además de paciencia y mucha habilidad, encontrar los materiales adecuados para cada reproducción, un espacio donde proceder a su montaje, etc. Cuéntenos cual es el proceso que sigue.

El proceso que sigo para la creación de una maqueta es bastante simple. Normalmente no dispongo de los planos originales, por lo cual fotografío el edificio u objeto a reproducir, luego calculo las medidas aproximadas y es tan simple como transformar dichas medidas a la escala deseada. En mi caso uso la escala 1:87 (H0), escala muy conocida dentro del mundo del maquetismo ferroviario. Una vez obtenidas las medidas deseadas, confecciono los planos y a trabajar. Utilizo mate-

riales de lo más diverso, desde cartón, cartón pluma, plástico, yeso, papel y un sinfín de materiales que no acabaría nunca de enumerar. En muchos casos el reciclaje sirve para conseguir productos prefabricados, como puede ser desde el palo de un helado hasta el palo de un chupa-chup para simular una canal.

¿Dónde pueden verse sus maquetas?

En ninguna parte, la única maqueta que he construido para alguien que no sea yo es la que podéis visitar en el Pozo San Juan. En la maqueta que estoy construyendo ahora llevo trabajando alrededor de dos años y medio, aparte de estas solo he construido alguna cosa de poca importancia para mis nietos.

¿Cuáles son sus próximos proyectos?

Mi próximo proyecto es intentar encontrar tiempo y materiales para la ampliación y terminación de la maqueta de la estación que tenéis expuesta en el museo.



Maqueta de la estación de La Puebla de Híjar, en la que Antonio está trabajando actualmente.