

Presentación

Hace casi medio siglo que desapareció "El Escachamatas", que era para la comarca algo más que un tren, era una forma de comunicar toda la comarca.

Muchas han sido las anécdotas, que nuestros abuelos nos han contado de este peculiar tren, incluso Florián Rey lo retrató en su película **Nobleza Baturra**.

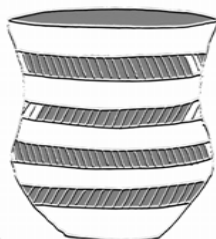
Los restos de este tren en Mallén han desaparecido, solo ha quedado el recuerdo de quienes un día lo conocieron .

Quizás fuera bueno para La Comarca del Campo de Borja el contar con un medio de comunicación entre todos sus pueblos.

Para la elaboración de este tríptico hemos contado con la colaboración de **Javier Ibáñez Cabrejas**, una de las personas que más saben a de este tema en todo el área de influencia del *Borjica*.



AYUNTAMIENTO
DE
MALLÉN
(ZARAGOZA)



**ASOCIACIÓN
CULTURAL
BELSIMON**
MALLÉN (ZARAGOZA)

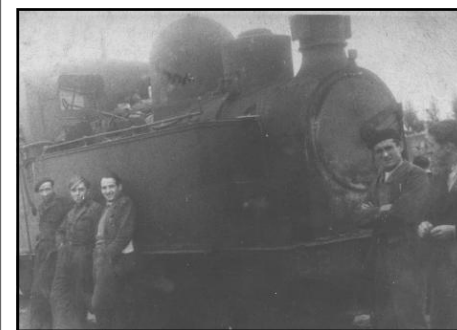
www.terra.es/personal8/tomas88

MALLÉN

Nº 19 NOVIEMBRE 2002

EL BORJICA

A las 7,30 de la mañana del 27 de mayo de 1889, salía de la estación de Cortes el tren inaugural con seis coches profusamente adornados con guirnaldas, escudos, banderas nacionales, y crespones negros, en duelo por la muerte de Don Juan Alonso, primer presidente de la compañía, muerto un año antes en accidente de tráfico en el término de Mallén.



En todos pueblos hubo misas, cohetes, vacas, comidas y honores generales. Solo hubo una justificada excepción: Mallén

En Mallén, enfadados por que la parada estaba muy lejos del pueblo, solo fue a recibir a la comitiva el juez del pueblo, señor Ena, algunas mujeres, y chiquillos curiosos.

En efecto, hasta casi un año después, no se construyó el apeadero, (en la actual calle Sauce), que correspondía al tercer pueblo en habitantes de los nueve que recorría la línea de ferrocarril de vía estrecha.



En 1900, Mallén tenía 2400 habitantes, (mas que Cortes), pero nuestra estación era de inferior categoría, ya que en 1892, había sido transformada en un simple apeadero.

Durante casi 70 años por Mallén pasaron a diario entre seis y diez trenes.

Tantos años, colmaron a más de una generación, de anécdotas, como las del estraperlo, el rodaje de las dos versiones de "nobleza baturra", o los poco frecuentes vuelcos de los vagones y máquinas cuando se les descompensaba la carga.

Este tren tuvo una importancia relativa para Mallén, ya que se había construido con la finalidad de enlazar el área del Moncayo, con las grandes vías férreas entre Zaragoza y Pamplona.

Hasta principios de 1930, la línea se mantenía bien económicamente dentro, de un austero funcionamiento .En ese periodo Mallén, aportó un importante número de pasajeros en ambas direcciones, pero desgraciadamente al tratarse de un apeadero, se contabilizaban como viajeros de Cortes.



Hasta principios de 1930, la línea se mantenía bien económicamente dentro, de un austero funcionamiento .En ese periodo Mallén, aportó un importante número de pasajeros en ambas direcciones, pero desgraciadamente al tratarse de un apeadero, se contabilizaban como viajeros de Cortes.

En los primeros años un billete de Mallén a Cortes, en tercera valía 0,15 pesetas y en primera 0,25 pesetas; por transportar un caballo, 0,45 pesetas; por un lechón 0,04 pesetas.

En 1946 comenzó el declive de la línea .Todo el mundo se unió en la protesta, menos Mallén, que tampoco participó en la junta que se creó para evitar el cierre.

Todavía duró la agonía del tren hasta el 10 de abril de 1955. Multitud de problemas, como impagos, combustible defectuoso, material obsoleto, y la competencia de los autobuses que cobraban fuerza, acabaron con un pequeño trozo de nuestra historia, del que solo quedan los pilastros del puente sobre la Huecha.

Todavía duró la agonía del tren hasta el 10 de abril de 1955. Multitud de problemas, como impagos, combustible defectuoso, material obsoleto, y la competencia de los autobuses que cobraban fuerza, acabaron con un pequeño trozo de nuestra historia, del que solo quedan los pilastros del puente sobre la Huecha.

Retazos de Historia

Dada la cercanía entre Mallén y Cortes, el tránsito de personas en el apeadero de Mallén nunca fue muy importante, salvando las épocas de vendimia en la zona de Borja, de la siega en la zona del Huecha, fiestas locales ,ferias y mercados .

De la importancia económica de la línea basta con unos pocos datos. La construcción del tren costó 1.124.000 pesetas. (Año 1889).

Esperaba transportar mercancías, el primer año, por valor de 170.000 pesetas, con unos beneficios previstos de unas 71000 pesetas.

En sus mejores momentos, llegó a transportar 150000 viajeros por año.

Llegó a tener hasta 55 empleados. Hasta 1939, había tres locomotoras de vapor, 7 vagones para viajeros y 41 para mercancías.

Después se sumaron dos automotores de gasolina.

Cuando los trenes llegaban a Mallén, solo habían salvado un desnivel de 11 metros, de los 178 que ascendía hasta su llegada a Borja.

En un recorrido total de una hora. (Si la carga era excesiva, enganchaban dos máquinas tractoras) ¡Que espectáculo en aquellos tiempos!

