



# LA TRISTE HISTORIA DEL IV VIADUCTO FERROVIARIO DEL MATARRAÑA

Antonio Gómez Bernal

## **Agradecimientos:**

Este artículo no podría haber sido elaborado sin las desinteresadas y expertas contribuciones documentales y gráficas de numerosas personas e instituciones.

En particular, quiero expresar mi gratitud a las siguientes:

A **Pompeyo Pascual Casanova**, coronel director de la Academia de Ingenieros del Ejército de Hoyo de Manzanares (Madrid), así como al brigada **Francisco Javier Regidor López**, auxiliar del Museo, y a **María del Carmen Prado Calvete**, auxiliar de la Biblioteca.

A **Francisco Ramos Soto**, comandante de Artillería retirado.

A **José Antonio Martín Peiro**, suboficial mayor del Regimiento de Pontoneros y Especialidades de Ingenieros número 12 de Monzalbarba (Zaragoza).

A **Miguel Blas Hernández**, subteniente del Regimiento de Especialidades de Ingenieros número 11, *General Arroquia*, de Salamanca.

A **Ángel Navarro Cacho** y a **Jesús Barrado Calle**, del Instituto de Historia y Cultura Militar.

A **Miguel Ferragut**, secretario de la *Asociación Memoria Histórica Militar de la Batalla del Ebro* (MHMEBRO) y del centro expositivo de Fayón "Ebro 1938, la batalla".

Al **Archivo General Militar** de Ávila.

Al **Centro de Documentación** de la Subdirección General de Publicaciones y Patrimonio Cultural del Ministerio de Defensa.

Al **Servicio de Información Administrativa** del Ministerio de Defensa.

Al **Cuartel General del Ejército**.

A la **Oficina de Relaciones Públicas y Protocolo** del Departamento de Comunicación del Ejército de Tierra.

A **Elsa Blasco Cutrona**, responsable de comunicación del camping *PortMassaluca* de la Poble de Massaluca (Tarragona).

Y a **Carlos Olimpio Sá Mayoral**, por su apoyo y asesoramiento.

Antonio Gómez Bernal

**LA TRISTE HISTORIA  
DEL IV VIADUCTO  
FERROVIARIO  
DEL MATARRAÑA**

Salamanca, 2013

#### Algunas publicaciones del mismo autor:

- Acercamiento de conjunto a la figura de Prudencio (1989)
- Actividades complementarias en la enseñanza secundaria (1992)
- Breve semblanza del hombre perfecto según Castiglione (1989)
- Calamares a la romana (1994)
- *Calculator*, un viaje por la Hispania romana (1993)
- Clasificación decimal universal de los contenidos de Cultura Clásica y Latín I/II (1992)
- Cómo aprender a jugar al mus y no morir en el intento (1991)
- Cómo corregir treinta exámenes en tres minutos (1995)
- El acta de Cipriano, un estudio formal e ideológico del texto (1992)
- El estilo aticista en la opinión de las *Institutiones Oratoriae* (1992)
- El puente romano de Salamanca. Planimetría básica (1993)
- *Enciclofurgo*, los bricos más prácticos para tu furgoneta camper (2008)
- *English practical cards* (1989)
- Generalidades en la actitud de Cicerón ante el problema religioso (1989)
- Gramática latina en cuadros-resumen (1989)
- *Hispania romana* (1993)
- Introducción a las figuras retóricas en Quintiliano (1989)
- Latín a la carta, cartas sinópticas de lengua, literatura y civilización romanas (1992)
- Latín tipo test. Trescientos cuestionarios (1993)
- La triste historia del IV viaducto ferroviario del Matarraña (2013)
- Notas al cautiverio de Quevedo en San Marcos de León (1989)
- Sexología General (1985)
- Sobre los juegos de contrarios en la prosa de Jerónimo (1992)
- Una aproximación al refranero popular en *El Quijote* (1989)
- Una de romanos (1992)

© Antonio Gómez Bernal, 2013  
Apartado 832  
37080 SALAMANCA  
antoniogomezbernal@gmail.com  
+34 6 202 202 44

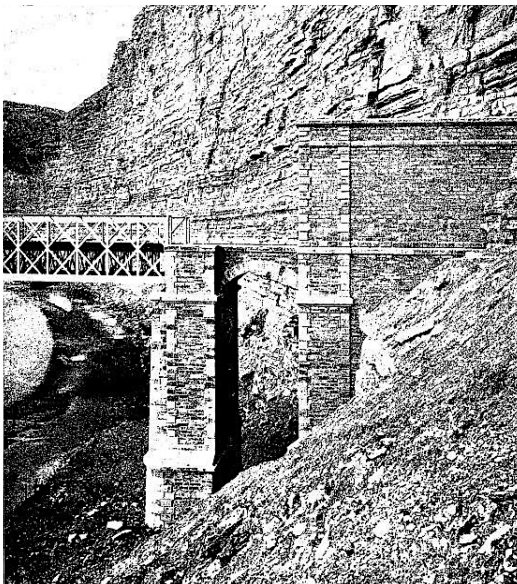
**Depósito Legal S.344-2013**  
**ISBN 978-84-88501-16-5**

#### Printed in Spain

Impreso en España por  
REPROGRAFÍA SIGNO SL  
Sierpes 3  
37002 SALAMANCA  
923 262761  
923262761@infonegocio.com  
Impreso en Xerox 700/3527551705

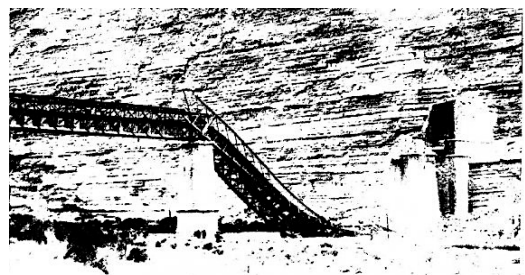
# LA TRISTE HISTORIA DEL IV VIADUCTO FERROVIARIO DEL MATARRAÑA

Apasionante la historia de este paso ferroviario, **inaugurado el día 15 de julio de 1894**.

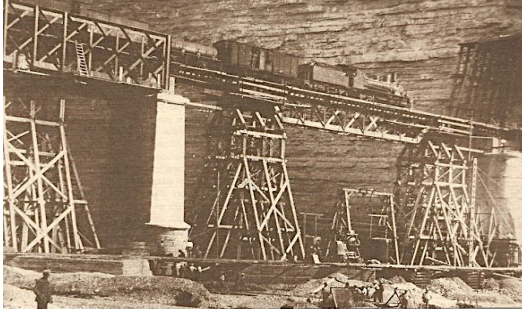


Uno de los viaductos españoles con un devenir más azaroso fue éste **sobre el río Matarraña, en Fayón (Zaragoza)**, muy cerca de su desembocadura en el Ebro, en la **línea de Madrid a Barcelona** (pk 489,481).

La mala fortuna persiguió durante toda su vida útil a esta infraestructura, que sufrió, para empezar, una avalancha **el 20 de julio de 1931**, con sólo treinta y siete años de antigüedad, en el que una **enorme roca** desprendida del acantilado **de casi cuarenta toneladas** destrozó la visera del túnel y los dos tableros de la ribera norte, en celosía mixta de sistema *Pratt* y *cruc de San Andrés* reforzada con montantes.

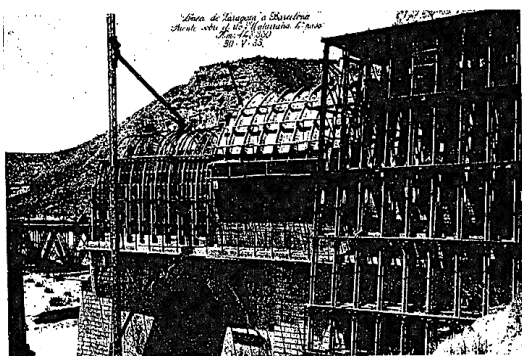
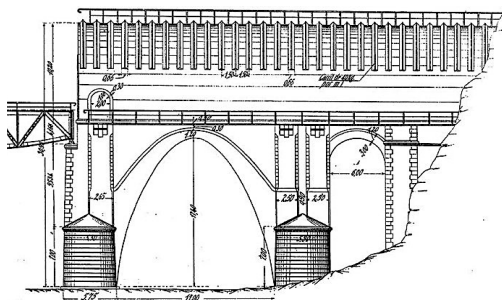


En su inmediata reconstrucción para restablecer el servicio que prestaba, se reemplazaron las vigas colapsadas por un **tablero provisional asentado en castilletes** y se apuntaló el del lado sur, que sólo había sufrido daños menores, con otro.



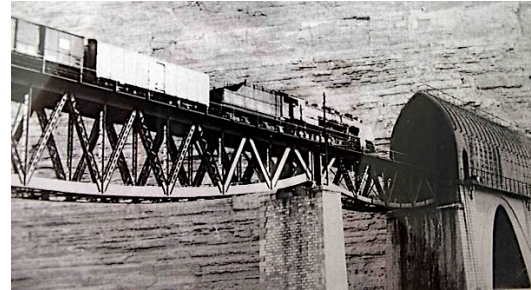
En el transcurso de los dos años siguientes se planificó una reestructuración de toda la obra basándose en dos medidas:

Por un lado se proyectó y ejecutó un **adelantamiento notable de la boca sur**, un túnel de defensa único en su clase de más de treinta metros de longitud, **sobreelevando** la bóveda de medio cañón de la galería con una **ojiva maciza deflectora** capaz de sufrir en el futuro nuevos y eventuales desprendimientos del farallón.

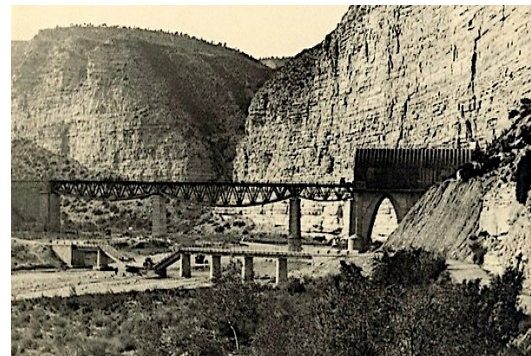


En la imagen anterior, del 30 de mayo de 1933, las obras estaban bien avanzadas.

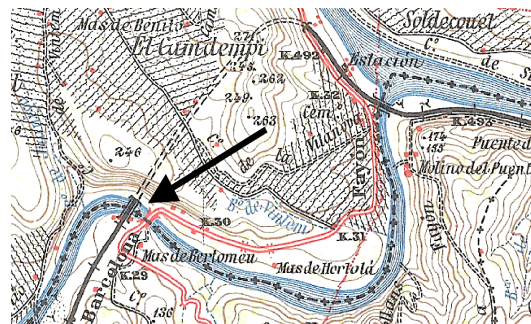
El segundo aspecto fue el replanteo de las vigas, que **se cambiaron al más robusto sistema Warren con montantes**, en forma de vientre de pez, con lo que el paso ferroviario quedó resuelto con esta configuración:



En esta otra se muestran también, destruidos, a los hoy sumergidos **punto y carretera antigua de Fayón a la Poble de Massaluga**, hechos volar en 1938 cuando estaban siendo atravesados por una columna de camiones del bando Nacional,



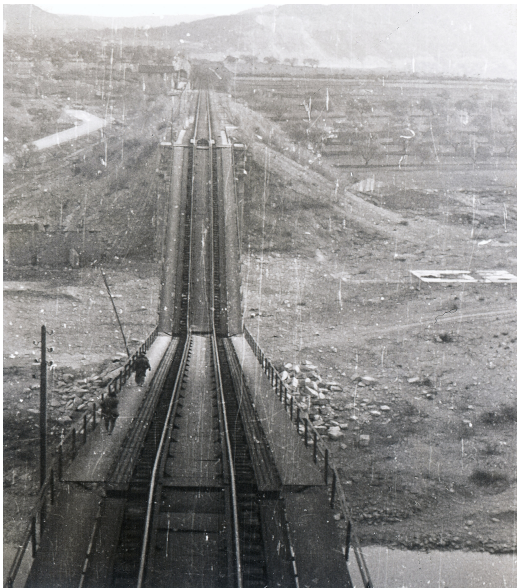
que aún se representaban en el mapa topográfico nacional de 1952 (hoja 443 Fabara).



También durante la Guerra Civil, el batallón de destrucciones número 1 del **bando republicano**, al mando del **Camaradín** asturiano, **voló controladamente la pila central en la última semana del mes de marzo de 1938**, muy probablemente el día 27, coincidiendo con la del cercano puente de **Mequinenza**, sólo cuatro meses antes de la batalla del Ebro (25 de julio al 16 de noviembre de 1938). Nació así la más famosa imagen de la triste singladura de este puente.




La caída de los dos tableros **vista desde el techo de la boca del túnel ojival**:



En el marco de las ofensivas habidas en la guerra y de los estragos de las distintas operaciones sobre las vías de comunicación de los respectivos enemigos, es abundante la

correspondencia entre los responsables de obras públicas e ingeniería militar con sus autoridades, como manifiestan estas comunicaciones:


  
 9 11 APR 1938  
 -9 APR 1938  
**MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**  
*Arreglo Carreteras*  
 Excmo. Sr.

En virtud del amable Oficio de V.E. requiriendo con urgencia la reparación de las carreteras siguientes:

- Zaragoza - Teruel
- Zaragoza - Calatayud
- Carriena - Belchitè - Azaila - Escatrón
- Escatrón - Caspe
- Calamocha - Cortes de Aragón
- Caspe - Alcañiz
- Muniesa - Calanda
- Vivel - Cortes - Muniesa - Léocera - Belchitè - Mediana a la carretera general.
- Léocera - Albalate - Andorra - Alcorisa
- Botorrita - Puendetodos
- Puendetodos - Azuara - Moyuela - Muniesa
- Caminreal - Montalbán - Alcorisa - Alcañiz
- Zaragoza - Huesca - Jaca
- Almudévan - Alcalá - Ardisa - Ayerbe
- Alcalá - Montmesa - Lupiñán
- Pamplona - Liédena - Berdún - Jaca

tengo el honor de manifestarle que, inmediatamente de recibido el Oficio, requerí al Sr. Ministro de Hacienda la aprobación de los créditos que teníamos pedidos y pendientes de las provincias de Zaragoza, Huesca y Teruel, que en estos días pasados han sido aprobados ya y despachados, con arreglo a nuestro pedido.

Con gran urgencia hemos celebrado conferencia telefónica con los Ingenieros Jefes de las tres Provincias a que afectan estas carreteras, ordenándoles que, con un grado de urgencia ex-

trenado y el mayor celo, dispongan todo el personal y medios necesarios para que las carreteras de la relación que V.E. indicaba, se dejen en el mejor estado de conservación posible, dados los medios de que disponemos. A tal efecto, hemos destinado personal supletorio en la Jefatura de Teruel, y hemos dado la orden también a los Servicios para que, a medida que se requiera por los sucesivos y gloriosos avances y queden nuevamente liberadas otras carreteras, nos comuniquen las necesidades que a tal efecto surjan, remediándolas a la mayor brevedad.

No obstante, cuando V.E. tenga algún interés, por necesidades del servicio que reclamen especial atención, en alguna de las carreteras de esa o de otras Zonas, ruego a V.E. se sirva comunicarlo para disponer al efecto todos los medios necesarios.

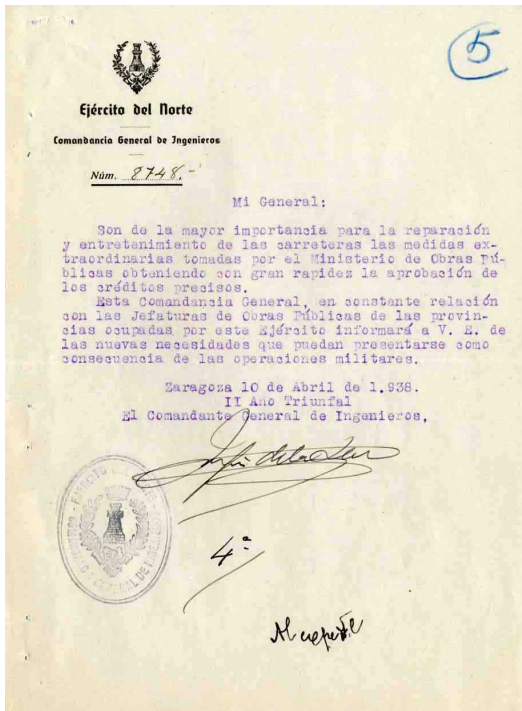
Dios guarde a V.E. muchos años.

Santander, 31 de marzo de 1938.  
(24. Año Triunfal)

*M. P. Real*

9 Abril 1938  
 al Comdte Gral de Ma<sup>o</sup> para que con desvelo  
 con me informe - Ac. G. de D.  
*Informante*

Excmo. Sr. General en Jefe del Ejército del Norte.-E.M.  
 Sección 4ª  
 Ministerio de Defensa Nacional.-BURGOS.



Inmediatamente, en su consecuencia, por su valor estratégico, fue **reconstruido** este **IV viaducto del Matarraña** con la adición de dos castilletes, esta vez de traviesas ferroviarias añadidas poco a poco al tresbolillo por izado hidráulico en un tiempo récord, entre los días 9 de abril al 8 de mayo de 1938 **por dos compañías de ingenieros zapadores** de la 105ª División al mando del general Yagüe, en las que estaban integradas las fuerzas marroquíes, apoyadas por un batallón de prisioneros republicanos, ingenieros civiles y vecinos de Fayón.



El túnel, por su parte, se empleó durante semanas de la contienda para el abrigo de **trenes-almacén de víveres**, sobre todo latas de conservas.

Otra perspectiva de la **reconstrucción con castilletes** de traviesas, y detalle de los escasos daños que ocasionó en la estructura metálica la voladura de la **pila central**, que luce ahora flamantemente reedificada a la izquierda, sobre cuyos escombros había caído aplomadamente hacia el cauce casi seco del río.



Se conserva incluso **copia de una invitación-acreditación de prensa para asistir a la reinauguración.**

**Viaje del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, con motivo de la visita a las reconstrucciones de los puentes en la línea M. Z. A. de Madrid a Barcelona y a las obras de la nueva vía de Alcañiz a San Carlos de la Rápita.**

Sr. D. *Redactor de "El Noticiero"*.....

Viaje hasta Alcañiz en el coche *A*.....del Tren especial

Regreso de Alcañiz en el coche *A*.....del *2.º*.....especial

**ITINERARIO:**

Salida de Zaragoza M. Z. A. el día 16-5-38, a las... 9.00

Llegada al Km. 489 de la línea a Barcelona, a las... 12.00

En Caspe, visita a la reconstrucción del puente sobre el Guadalupe. En el Km. 489, visita y bendición por el Ilmo. Sr. Obispo de Lérida de la reconstrucción del cuarto paso Matarraña.

Salida del Km. 489 de la línea a Barcelona, a las... 12.30

Llegada a Alcañiz, a las... 14.45

(Durante este viaje se servirá el almuerzo.)

**REGRESO:**

**1.º Tren especial con el coche B**

Salida de Alcañiz, a las... 16.00

Llegada a Zaragoza, a las... 18.00

**2.º Tren especial con los coches P y A**

Salida de Alcañiz, a las... 22.00

Llegada a Zaragoza, a las... 24.00

Los señores viajeros para el segundo tren de regreso visitarán, en automotor y automóviles, las obras de la nueva vía de Alcañiz a San Carlos de la Rápita.

Zaragoza, 16 - Mayo - 1938, II Año Triunfal.

TIP. HERALDO



A los fastos de ese día 16 de mayo **asistieron importantes autoridades civiles, militares y eclesiásticas** de la región. Se distingue de espaldas, caminando por el **terraplén sur** hacia el puente, al gobernador civil de Zaragoza (sin tocado), al obispo de Lleida (con solideo) y a los **generales Francisco Franco y Juan Yagüe** (con gorro isabelino).



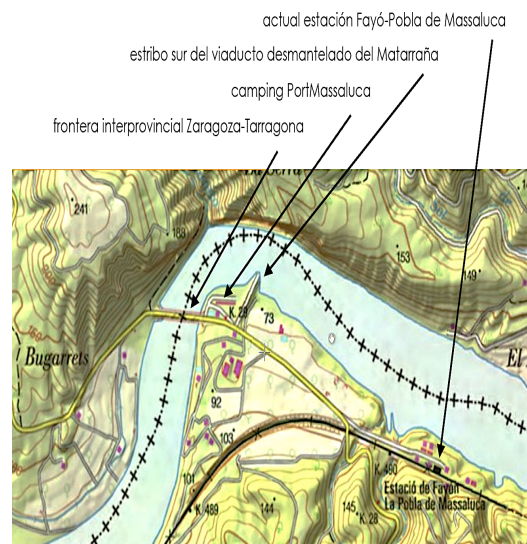
El **triste final** del IV viaducto del Matarraña **ocurió entre 1964 y 1969** con ocasión de la inundación de ambos valles (desolador el aspecto del **campanario de la iglesia de Fayón**, en la vista aérea del Ebro)



por el taponamiento del **embalse de Riba-roja d'Ebre** (210 hm<sup>3</sup>), que precipitó su desmantelamiento y refundición en altos hornos.

El trayecto se reorganizó por una variante que se emplea actualmente

por la **Pobla de Massaluga**, abajo a la derecha del plano.



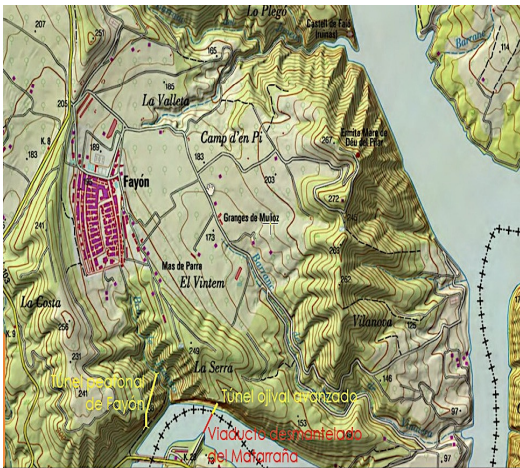
Desgraciadamente, el **acceso actual al túnel está restringido al uso de barca** puesto que la boca contraria en condiciones de embalse normales está sumergida por las aguas, como es natural en un segmento de la línea que va en pendiente hacia Cataluña descendiendo de cota.



En época de desembalses puede entrarse al túnel en barca desde el Ebro, muy cerca de la vieja ubicación del pueblo de Fayón, hoy sepultado por el agua. Y en todo momento también con barca y escalada ligera desde la **boca ojival** del Matarraña.



A unos cien metros al oeste hay también **otro túnel peatonal** que está en desuso desde la mejora de la carretera y que permitía a los vecinos del Fayón reconstruido en alto acceder por un empinado vallejo (el barranco de Juanito) hasta el Matarraña salvando un peligroso tramo del camino lleno de desprendimientos.

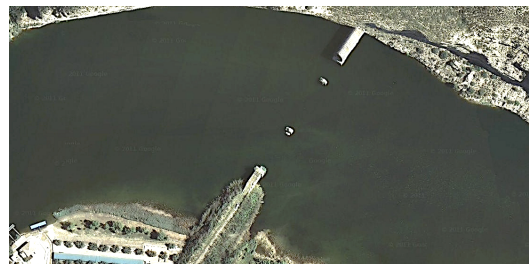


La obra en la actualidad, que se puede visitar desde su estribo sur **pidiendo permiso en el camping PortMassaluga**, nada más entrar en Cataluña

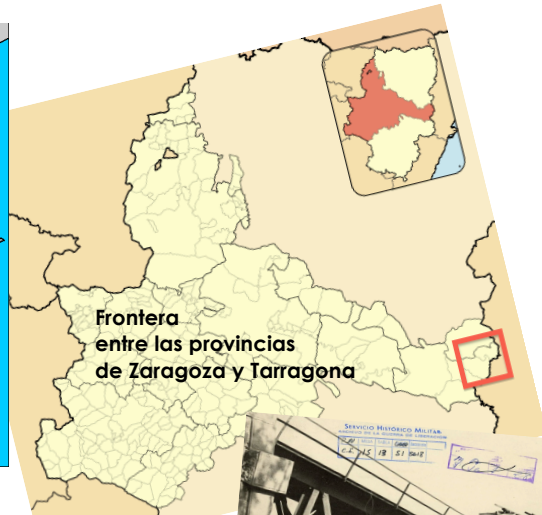
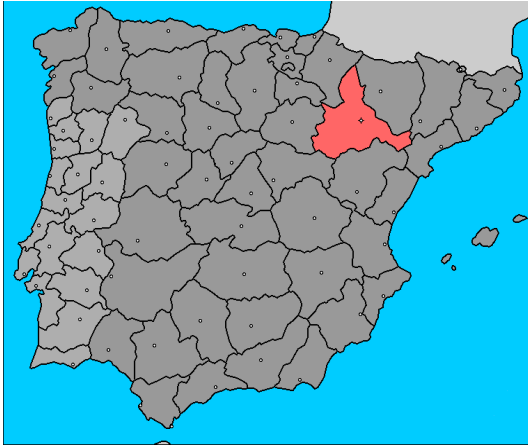


por la carretera Z-V-7231 / TV 7231 que une el nuevo pueblo de **Fayón** con la

**Pobla de Massaluga**, se encuentra en este estado:



## Ubicación del los viaductos ferroviarios sobre el río Matarraña:



**I viaducto** pk 475,645; **II viaducto** pk 476,615; **III viaducto** pk 482,436;  
**IV viaducto** pk 489,481 antiguo; **V viaducto** (volado, en la imagen) pk 492,500 antiguo.



Probablemente, el **túnel de defensa** más célebre de los ferrocarriles europeos.

ISBN 978-84-88501-16-5