

# VIA ESTRECHA

N.º 10 • NOVIEMBRE 2000

BOLETÍN DE LA ASOCIACIÓN  
DE AMIGOS DEL FERROCARRIL  
PRO "ESLA N.º 10"  
C A R I Ñ E N A

## NUESTRA ASOCIACIÓN HA CUMPLIDO 10 AÑOS

Ya han pasado 10 años desde que aquel mes de noviembre de 1990 esta Asociación se fundara, por aquel entonces los socios fundadores, con la idea de poder recuperar para Cariñena aquella vieja locomotora "El Esla 10" que durante años perteneció al "Pequeño Tren" del extinguido ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza (1887-1933), crearon esta asociación, la idea fue muy buena pero no pudo ser ante la negativa de la empresa minera en León, que en la actualidad tiene la locomotora en propiedad, para venderla o cederla y así de esta manera poder acercarla de nuevo al sitio de sus orígenes. Ante tal desilusión no llegamos a desanimarnos del todo y decidimos que desde aquel momento las directrices de la Asociación tenían que estar encaminadas a divulgar el mundo del ferrocarril en nuestra Comarca, para ello han sido organizadas sucesivas semanas del ferrocarril, con exposiciones, jornadas filatélicas los años en que fue posible y publicación de nuestro boletín VÍA ESTRECHA, también, y por tercer año consecutivo, se han editado participaciones de lotería de navidad en postales con instantáneas de diferentes épocas del ferrocarril en Cariñena, las cuales han tenido muy buena acogida. En los últimos años se empezó a gestionar con RENFE la posibilidad de que tuviésemos un local en la estación, pieza esencial para cualquier asocia-

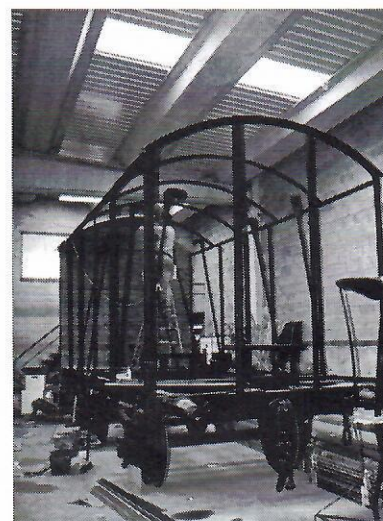
ción, una vez conseguido éste, se centraron los trabajos en su acondicionamiento que todavía siguen, pero lentamente, ya que las subvenciones no nos acompañan en la cuantía que quisiéramos, pero todo llegará y ya por último y recientemente todos nuestros esfuerzos se han centrado en la recuperación para Cariñena de ese emblemático vagón.

Solamente nos resta nuestro agradecimiento a todas aquellas personas y entidades que nos han apoyado en todo momento, principalmente a nuestros socios ya que consideramos que la confianza de la masa social es un pilar básico para cualquier asociación, pero tampoco podemos olvidar aquellas entidades que con su colaboración económica han contribuido también a que hayamos cumplido los 10 años, por ello nuestro agradecimiento a la Caja Rural del Campo de Cariñena, Cooperativa San Valero, Ayuntamiento de Cariñena, Diputación General de Aragón, CAI e Ibercaja, también nuestras sinceras gracias a otras entidades colaboradoras con nuestra Asociación como el Consejo Regulador D.O. Cariñena y RENFE.

A todos muchísimas gracias por haber hecho posible nuestro décimo aniversario.

## SEGUIMOS EN ELLO

La Asociación de Amigos del ferrocarril, de Cariñena continúa con la restauración del vagón foudre o cuba, este trabajo que se encuentra ya prácticamente en su recta final, ha contado con la colaboración económica en principio de la Diputación Provincial de Zaragoza, Ayuntamiento de Cariñena y Consejo Regulador de la D. O. Cariñena, como comentamos, este trabajo está próximo a ser finalizado, habiendo intervenido en las labores de reconstrucción empresas locales tanto de metalurgia, carpintería como de transporte, si bien también han intervenido en el tratamiento de la estructura metálica del vagón, muy deteriorada cuando comenzaron los trabajos, empresas especializadas de Zaragoza, todo ello con la idea, administración, gestión y coordinación de nuestra Asociación. Todos esperamos una vez concluyan los trabajos y cuando sea posible por cuestión de espacio, que este histórico vagón pueda ocupar un lugar en el Museo del Vino de nuestra localidad, como recuerdo del modo de transporte, que durante décadas, nuestros vinos utilizaron para ser conocidos en el exterior de nuestra comarca.



Si bien la línea Caminreal F.C-Zaragoza Delicias prestaba ya servicio de manera regular desde el 9 de marzo de 1933, fecha en que quedó inaugurado el servicio de viajeros, la inauguración oficial de la línea tuvo lugar el domingo 2 de abril del mismo año. A primera hora de la mañana de tan señalado día efectuó la salida de la estación de Valencia el tren inaugural, que tras recorrer el trayecto hasta Zaragoza, daría por inaugurada la nueva línea Caminreal F.C-Zaragoza Delicias.

El citado tren, encabezado por una locomotora vapor "Tubizze"<sup>(1)</sup> tipo 2-4-0, fabricada en Bélgica en el año 1927, estaba compuesto por tres coches de primera clase, dos de tercera (los cinco metálicos y construidos por la zaragozana empresa Carde y Escoriaza expresamente para la Compañía del Central de Aragón), dos coches restaurantes de la CIWL y un furgón. En este tren realizaban viaje diversas autoridades de Valencia como su alcalde Sr. Lambiés, acompañado de cuatro maceros y dos aguaciles, el Presidente de la Diputación Valenciana Sr. Cabot, además también realizaban viaje numerosas personalidades representando a la Cámara de Comercio, Fomento del Turismo en Valencia, Colegio Oficial de Agentes Comerciales, Junta de Obras del Puerto, Cámara Agrícola, Círculo de Bellas Artes, Ateneo Mercantil, Lo Ral Penat y los diputados a Cortes señores Peire, Blanco y Samper. Entre otros también es de reseñar que en esta comitiva formaban parte, ataviadas con sus típicos trajes regionales, "Miss Valencia 1933", "Miss Valencia 1932" y Fallera Mayor de las últimas fiestas, Srtas. Soledad Vela, Leonor Aznar y Gloria Samper respectivamente. A la llegada de este tren a Teruel se unieron al mismo las respectivas representaciones de su Ayuntamiento y Diputación Provincial. Ya en la estación de Caminreal, punto de arranque de la nueva línea a este tren le fue añadido por cabeza un coche salón en el cual se incorporaban al viaje el Sr. Conde de Sierragorda, Secretario de la Compañía del Central de Aragón en representación de la misma y el Sr. Vizconde de Escoriaza, uno de los principales valedores de la Empresa.

Con la salida del tren de la estación de Caminreal daba comienzo el viaje inaugural en sí de la nueva línea, numeroso público se dio cita en cada una de las nuevas estaciones y apeaderos de la línea, donde se intercambiaban los saludos con los viajeros del abarrotado tren, ventanillas bajadas y numerosos brazos y pañuelos agitándose al paso por cada una de las poblaciones, era todo un acontecimiento con todos los pueblos volcados con el nuevo ferrocarril, en algunos casos con largas esperas al tren inaugural desde primera hora de la mañana, los prolongados y potentes pitidos de la "Tubizze" se hacían oír a varios kilómetros. Eran las 14,10 cuando el conmemorativo tren asomó por el puente de "La Platera" de la estación de Cariñena, con todo el pueblo prácticamente en la estación, el tren realizó una parada de unos minutos en los que hubo numerosos intercambios de saludos, abrazos etc..., siendo el coche de las Misses el que mayor número de público concentró, siendo la verdadera atracción del tren a su paso por Cariñena, "¿Dónde van las Misses?, ¡¡¡que van atrás, en la cola!!!" -se oía una y otra vez a lo largo del andén- ya con el tren arrancando todavía se escuchaban los vítores hacia las representantes de la belleza valenciana, los cariñenenses quedaron orgullosos y satisfechos con el nuevo tren que nada tenía que ver con el anterior de vía estrecha que desde aquel día ya era y más que nunca "El pequeño Tren". El tren ya rumbo a Zaragoza ter-

minó su viaje en la nueva estación de Delicias, eran las 15,25 cuando se produjo el recibimiento apoteósico con la llegada del convoy, con toda la estación y explanada adyacente abarrotada de público, en el andén principal esperaban las autoridades zaragozanas, representaciones del Ayuntamiento y Diputación, en corporación, con maceros y estandartes, Gobernador Civil de la provincia, General de la División y Diputados a Cortes entre otros, tras unos primeros momentos de alegría entusiástica fueron descendiendo del tren las autoridades valencianas y turolenses entre los correspondientes aplausos que se multiplicaron al descender del tren las representantes de la belleza valenciana, después de los pertinentes cambios de saludos entre las autoridades y una vez que la banda de música del Regimiento número 5 interpretara el himno nacional, se formó la comitiva que encabezada por una sección de la Guardia Municipal de Caballería, seguida con varios coches descubiertos con las autoridades y misses y varias decenas de coches más con el resto de autoridades y representaciones, se dirigieron por la carretera de Alagón, continuando por la Avenida de Madrid, Paseo de Pamplona, Plaza de Paraíso, Paseo de la Independencia hasta la Plaza de la Constitución donde fueron recibidos en la Diputación, posteriormente y con toques de clarín y timbal tuvo lugar la recepción oficial en el Ayuntamiento donde fueron entregadas medallas conmemorativas a las autoridades allí presentes. La jornada terminó en el Casino de Zaragoza cuya directiva obsequió con un espléndido lunch.

Al día siguiente y desde la estación del Norte se formó un nuevo tren que saliendo a las 7,00 de la mañana condujo a todas las autoridades, vía Huesca, hasta Canfranc llegando a las 11,55, minutos antes había llegado el tren francés en el que hicieron viaje los representantes de los departamentos limítrofes, tras un almuerzo ofrecido en el Hotel de la Estación Internacional hubo numerosos discursos destacando los que realizaron el Alcalde de Zaragoza, el Alcalde de Olorón, El presidente de la Cámara de Olorón y el Vizconde de Escoriaza, que recibiendo una cerrada ovación de los asistentes, cerró el acto. Terminado el banquete las autoridades y representantes de ambos países hicieron una visita a las instalaciones de la estación Internacional, inaugurada cinco años antes, reflejando con esta jornada vivida la verdadera vocación internacional de la nueva línea Caminreal F.C-Zaragoza Delicias.

(1) Ver postal editada con participación de lotería Navidad -2000, de nuestra Asociación.



El público en la Estación de Zaragoza, recibiendo el tren de las autoridades.

Foto extraída del número extraordinario editado por la revista "Ferrocarriles y Tranvías", con motivo de la inauguración de la línea Caminreal F. C-Zaragoza Delicias, marzo 1933.

En bien de la brevedad vamos a pasar por alto que fueron los caballos la energía motriz de los primeros tranvías. Hay que decir, eso sí, que fue Pascal, en 1665, quien ideó algo similar a un tranvía para París, efectuándose algunas pruebas no muy satisfactorias, por lo que el innovador proyecto, lamentablemente, no se llegó a materializar por el momento.

Hacia 1879 circuló por Nantes un automotor urbano de aire comprimido a la presión de 30 a 50 atmósferas, concebido por un tal Mékarski y que parecía todo menos un tranvía, debiendo sin duda ser muy valientes o en extremo curiosos quienes osaron subir a semejante ingenio.

Por fortuna la tracción eléctrica se impuso enseguida, aún antes que en el ferrocarril, y el primer tranvía eléctrico, obra del alemán Werner von Siemens, circuló por Berlín a finales de 1879, con motivo de la Exposición de Artes y Oficios. Poco después, en 1881, fue inaugurada allí mismo, en Berlín, la primera línea comercial, que enseguida resultó rentable y no causó excesivas molestias al escaso tráfico de vehículos; pero París no quiso quedarse atrás dada la tradicional rivalidad francogermana, y ese mismo año encargó a Siemens, sin embargo alemán, como ya se ha dicho, unos cuantos tranvías para su propia primera línea, que ciertamente dio más realce a la Exposición de la Electricidad.

Las unidades hasta ahora citadas más que descritas tomaban la energía eléctrica de los raíles tajados (no podían sobresalir de entre los adoquines para evitar accidentes), pero a partir de 1888 Spragne fabricó en Estados Unidos un ingenio muy perfeccionado, con línea aérea de alimentación, que tuvo un enorme éxito, electrificándose más de cien líneas en todo el país. Precisamente fue Filadelfia la ciudad que contó con la mayor red del mundo, con más de setecientos cincuenta kilómetros de líneas que se entrecruzaban, se conexionaban o nada tenían que ver unas con otras, servidas por alrededor de dos mil tranvías que facilitaban en gran medida los desplazamientos por toda la ciudad.

Visto lo anterior da la impresión de que el europeo tranvía hubiese emigrado a Estados Unidos igual que tantos hombres y mujeres del Viejo Continente, ansiosos de una vida mejor, pero en realidad no fue así porque ya en 1890 circuló uno en Clermont-

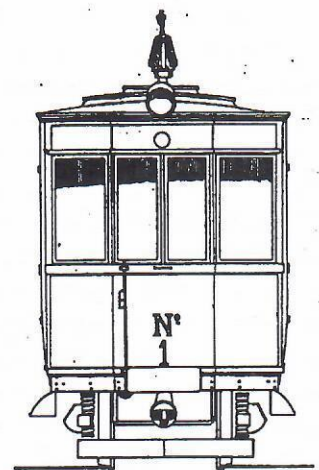
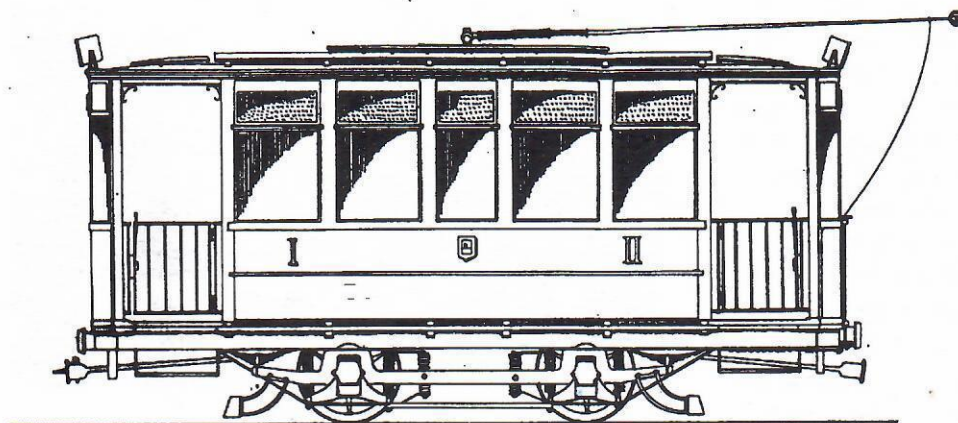
Ferrand, y otro mucho más avanzado en París (sólo nueve años después del de Siemens), ambos con líneas aéreas para darles la necesaria fuerza motriz; algo que, por cierto, sólo a finales de siglo fue aceptado en el centro de las ciudades por los Ayuntamientos, aunque de muy mala gana, pues a juicio de no pocos profetas retrógrados los cables eléctricos suspendidos sobre la calzada se juzgaban antiestéticos y, aún peor, peligrosísimos no sólo por contacto sino por proximidad, presumiéndose en esa última circunstancia que producirían terribles enfermedades nerviosas, aparte de graves alteraciones todavía por descubrir.

Ya en el siglo XX, olvidadas las anteriores zarandajas, tranvías y autobuses urbanos compitieron entre sí sin llegar a estar en guerra abierta, diríamos que intentando complementarse, dándose lugar incluso a una especie de híbrido de ambos, pesado, silencioso y extraño, el trolebús de uno y dos pisos, que en realidad sólo en Alemania llegó a cobrar cierta importancia.

De los años cincuenta en adelante, dejada atrás la postguerra, fue el apocalíptico automóvil particular el que se adueñó malignamente de las vías urbanas en claro perjuicio de tranvías, autobuses, calles, plazas y ciudadanos; y, en lo referente a lo que aquí nos interesa, el tranvía, fue languideciendo y hasta tristemente desapareció casi por completo en Francia y en España, manteniéndose en la Alemania que no estaba para derroches y convirtiéndose, en ciudades de la talla de Amsterdam y Bruselas, en metros ligeros.

Hay que destacar el caso tan especial de Lisboa, donde tranvías tan antiguos como hermosos, llenos de señorío, comparten como la cosa más natural del mundo las líneas ciudadanas de nuevo y viejo trazado, con otros tranvías muy modernos, funcionales y claro está que sin tanto señorío.

En los albores del siglo XXI, felizmente resurge por todas partes el concepto tranvía, y hasta aparece donde nunca los hubo; y no tímidamente, sino por corredores urbanos apartados del agobiante tráfico y bajo formas tan futuristas, más allá del simple aerodinamismo, que en nada envidian a las de sus hermanos mayores, los trenes más modernos, dejando notoriamente atrás a los autobuses, que bastante tienen sus pobres conductores-cobradores con ir abriéndose paso entre los abigarrados dominios de los automóviles.



# EL FERROCARRIL CARIÑENA-RICLA (UN SUEÑO IMPOSIBLE)

ANTONIO GALINDO RUBIO

A finales del siglo XIX la producción vitivinícola francesa quedó mermada por la *filoxera*, lo que llevó a los comerciantes a fijarse en diversas comarcas españolas. En 1880 los almacenistas franceses Violet Frères se establecen en Cariñena y Aguarón, durante varios años acuden a los pueblos de la Comarca para comprar vino y uvas y así mezclarlo con otros vinos menos alcohólicos franceses. Esta época de auge económico, dura muy poco y la demanda francesa disminuye considerablemente a partir del año 1885 en que finaliza el Tratado Comercial con Francia, en 1888 se vende la uva entre 6 y 8 reales la arroba, mientras que en 1887 se pagó a 24 reales. El viñedo conoce la primera gran crisis afectando por igual al transporte ferroviario.

Para paliar esta situación, en 1892, la Sociedad Catalana General de Crédito ubicada en la Plaza del Ángel, n.º 2 - 1.º de Barcelona, presidida por el Ingeniero don German Schierberk, de nacionalidad danesa, encarga al Ingeniero Industrial Químico y Mecánico don Pedro Pella y Forgas, la realización de un trazado de ferrocarril económico que recorra todos los pueblos de la Sierra de Algairén uniendo Ricla y Cariñena.

Las catástrofes de 1891 y 1892, a causa de sendos pedriscos que destrozaron la zona, aconsejan retrasar el proyecto. La idea quedó paralizada hasta que en 1909 de nuevo resurge la necesidad de establecer la comunicación con Ricla, enlace de la línea Madrid-Zaragoza, para hacer posible el transporte de los productos de esta comarca. El ferrocarril fue encargado al Ingeniero D. Antonio Lasierra Purroy, presidente de la Caja de Ahorros de Zaragoza (1931-1937), Director de la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País e Ingeniero del Canal Imperial, pero otras catástrofes recaen sobre la zona. En el año 1905 aparece el *mildiu* y la *filoxera*, y de nuevo se abandona el proyecto.

En 1913 la Compañía Central de Aragón compra el ferrocarril Cariñena-Zaragoza, ya que tiene proyectado construir un ferrocarril de ancho ibérico entre Caminreal y Zaragoza. Este hecho terminó con las ilusiones que muchos habían puesto de convertir a Cariñena en un importante centro ferroviario de vía estrecha y también con la línea Cariñena-Ricla. El 28 de febrero de 1933 desapareció nuestro pequeño tren.

Longitud del trazado: 31,205 km

## Coste de las estaciones de la línea

Cariñena .....	19.084
Aguarón .....	15.486
Cosuenda .....	15.481
Almonacid .....	15.481
Alpartir .....	16.986
La Almunia .....	17.584
Ricla .....	68.589
TOTAL .....	168.702

## Coste del material móvil

3 Locomotoras .....	180.000
2 Furgonetas de equipaje .....	16.000
2 Coches Mixtos de 1. <sup>a</sup> y 2. <sup>a</sup> .....	30.000
6 Coches de 3. <sup>a</sup> clase .....	75.000
10 Vagones cubiertos .....	57.000
3 Vagones jaulas .....	22.000
24 Plataformas .....	120.000
TOTAL .....	500.000

