



## 70º ANIVERSARIO DE "EL CAMINREAL"

M. A. CAMPOS



Foto: Revista Ferrocarriles y Tranvías, número especial de marzo de 1933.

El próximo día 2 de abril tendrá lugar el 70º aniversario de *El Caminreal*, así era conocida, durante su construcción y por los ferroviarios que la vieron nacer, la nueva línea Caminreal a Zaragoza Delicias de 120 kilómetros de longitud, que enlazaría directamente la "línea madre" de la Compañía Central de Aragón (Calatayud-Valencia) con Zaragoza. Como ya se comentó en el nº 10 de VIA ESTRECHA, la ceremonia inaugural se desarrolló con muchos honores, con la circulación de un tren conmemorativo que recorrió toda la línea con las máximas autoridades valencianas y de la compañía constructora entre otras personalidades, pero además, la prensa aragonesa de la época, sabedora de la importancia de la nueva línea, no escatimó recursos para sus ediciones de tan señalado día. Ya en la edición del día 1 de enero de 1933, año en el que tendría lugar la inauguración, el diario *Heraldo de Aragón* dedicó un amplio reportaje de seis páginas referente a las características del nuevo ferrocarril, estaciones, trazado, material motor y móvil etc., también fueron incluidos artículos de opinión y una curiosa copla de jota referente a la nueva línea. Las informaciones referentes al nuevo ferrocarril se vinieron sucediendo en este diario de manera regular incluso en ediciones posteriores a su inauguración, apareciendo reportajes hasta el día 5 de abril. Por su parte el diario *El Noticiero* siguió la misma línea que el *Heraldo de Aragón*, abriendo edición el día de la inauguración con un grabado a toda portada, en donde se podía contemplar entrelazadas por sus manos, las figuras de tres mujeres ataviadas con los trajes regionales representativos de Valencia, Aragón y sur de Francia (Bearn) sobre el mapa ferroviario de la nueva línea, con la prolongación de la misma hasta Canfranc, representando la culminación de la unión internacional a través del ferrocarril de Canfranc, inaugurado cinco años antes, con la región valenciana mediante la nueva línea de *El Caminreal*. Las más importantes casas comerciales de la época prove-

charon las páginas de ambos rotativos para insertar sus publicaciones, incluso aprovechando páginas enteras, mencionando al nuevo ferrocarril en sus mensajes publicitarios, también y por su parte, la revista *Ferrocarriles y Tranvías*, especialista en estos temas durante aquella época, editó en el mes de marzo un número especial con un amplísimo informe con todos los detalles de *El Caminreal*.

Hoy en día y cuando se acerca la fecha de su 70º aniversario, la línea está a la espera de una profunda remodelación, muy necesaria por otra parte, al haber quedado incluida en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento como enlace de Teruel con la línea AVE Madrid-Barcelona mediante una línea de velocidad alta, cuando esté totalmente finalizada esta actuación, poco o salvo determinadas estaciones, nada quedará que nos recuerde *El Caminreal* tal y como fue concebido, las nuevas tecnologías ferroviarias se apoderarán de esta línea, que fue considerada en su día como la mejor y más completa de España, prueba de ello y de la sabiduría que atesoraban los ingenieros de la Compañía Central de Aragón es que dos grandes infraestructuras que actualmente se están construyendo en Aragón hayan tomado ejemplo de *El Caminreal*, por un lado tenemos la gran estación intermodal que dará servicio al AVE que se está ejecutando en el mismo sitio en donde la Compañía Central de Aragón ya ubicó la estación de Zaragoza-Delicias como terminal de su nueva línea en tan populoso barrio zaragozano y por otro lado, todo parece indicar que otra gran infraestructura que va a vertebrar Aragón de norte a sur como va a ser la autovía Somport-Sagunto va a ser construida prácticamente por el mismo trazado que en su día ya fue proyectado *El Caminreal*, atravesando el Campo de Romanos, desestimando otras alternativas que en su día ya tuvo que excluir la Compañía Central de Aragón para su ferrocarril. ¿Casualidades? o ¿el saber hacer bien las cosas?



Foto: Apolo, Estación Unquera (Cantabria)

La vía métrica no es la hermana pobre de la vía de ancho ibérico que RENFE gestiona, al igual que nuestro vecino Portugal, sino un necesario complemento que viene muy bien para cubrir huecos, antes de que los llenen con autobuses y camiones que congestionen aún más nuestras carreteras.

Aparte de trenes convencionales de pasajeros y mercancías, FEVE dispone desde 1966 de los famosos automotores diesel denominados Apolo, de la clase 2300, que fueron adquiridos directamente a Alemania, en concreto a la factoría MAN, formados por dos unidades unidas entre sí, con cabina de conducción a ambos lados.

Esos primitivos Apolo, modificados en 1983, eran blancos con zócalo amarillo oscuro sobre otro gris, e igualmente amarillas las puertas. Cada unidad doble ofrecía 72 asientos, pero de pie cabían muchísimos viajeros porque servían más bien como trenes de cercanías, aunque estaban adscritos a estas líneas no precisamente de corto recorrido: Ferrol-Gijón-Santander, Santander-Bilbao-Balmaseda, León-La Roda-Balmaseda y Cartagena-Alicante-Denia.

A continuación vinieron los Apolo de la serie 2400, entre 1983 y 1986, que se construyeron íntegramente en Barcelona por La Maquinista Terrestre y Marítima y por MACOSA, hoy Gec Alsthom Transporte (ALSTHOM, según nueva denominación), y se los destinó principalmente a las líneas Oviedo-Ferrol y Oviedo-Santander-Bilbao, cubriendo por tanto toda la cornisa cantábrica.

Los nuevos Apolo constan de tres unidades, motoras las de los extremos y remolque la central, y presentan una estética desde luego no tan lograda como la de los 2300, con líneas rectas donde antes fueron curvas que no mejoraron su aerodinámica. Las plazas sentadas pasaron a 101, eso sí, pero la velocidad ha seguido siendo de 80 km/hora, igual que en la anterior gama, de todos modos suficiente dadas las notables dificultades orográficas de sus campos de actuación.

En cuanto al color, predominando el blanco, lucen también dos líneas de amarillo pálido por arriba y por abajo, más delgada la inferior que la superior. En resumidas cuentas, los 2400 nunca tuvieron la personalidad tan acusada de sus antecesores, pero hacia 1995 se les sometió a una modernización que por de pronto modificó los poco agraciados testeros, que eran de dos ventanillas con puerta en medio, pasando a ostentar un parabrisas panorámico y ganándose de paso algunos puntos en el terreno aerodinámico.

Con mucha más utilización en FEVE que los ferrobuses alemanes en RENFE, los Apolo de vía métrica desempeñaron, desempeñan y desempeñarán un gran servicio a sus usuarios, y aunque se sustituyan por otros en el futuro o se vuelvan a reformar, hay que suponer que seguirán manteniendo esos colores suyos blancos y amarillos tan característicos.

Zaragoza, la sexta ciudad española en población y un importante nudo de comunicaciones, es lamentable que no posea una red de trenes de cercanías en el año 2002. Muchas veces tenemos que retroceder en el tiempo para encontrarlos que nuestros antepasados tenían una mentalidad de futuro superior a la nuestra, sin poseer ni por asomo los medios de que hoy disponemos en nuestra sociedad.

En el año 1891, la Compañía del F.C. de Cariñena a Zaragoza se propuso establecer un servicio especial diario de varios trenes, que recorrían el trayecto que media entre Zaragoza y Casa-Blanca y viceversa. Resultó un proyecto que fue acogido con muchísimo agrado por el público de Zaragoza, ya que servía a muchas familias de distracción y recreo.

La empresa de tranvías estudiaba completar las comodidades de esos viajes recreativos para aumentar su rentabilidad cuanto fuera posible, prolongando el ramal, que terminaba en el Campo del Sepulcro, hasta la estación de Cariñena, que así vería acrecentarse diariamente los ingresos de aquella sección.

El 8 de marzo de 1891, martes, se inauguró el apeadero de Casa-Blanca, del que por desgracia no quedaría luego ni rastro, aunque parece ser que estuvo a la altura de las exclusas del Canal Imperial, saliendo desde por la mañana hacia allí seis trenes en cada dirección, según el cuadro resumen siguiente:

Zaragoza ↓ Casa-Blanca	Casa-Blanca ↓ Zaragoza
9,00 h	8,31 h
11,00 h	11,15 h
14,00 h	14,15 h
15,00 h	15,15 h
16,43 h	16,26 h
18,00 h	18,45 h

Según puede verse con meridiana claridad, todo un servicio de cercanías, aunque hoy necesitaría ampliar tales horarios por arriba y por debajo.

En cuanto a la venta de billetes, se realizaba en el Despacho Central y también, por facilitar las cosas, en el Gran Hotel del Universo. El precio era de 35 céntimos de peseta, en primera clase, y 20 céntimos en tercera. No consta el precio de la segunda clase, pero podemos aventurar la cifra de 25 céntimos como la más probable, según equivalentes en los viajes de largo recorrido.

En enero de 1891, la Compañía de Tranvías de Zaragoza había remitido al Ayuntamiento, para su informe, el proyecto relativo a la prolongación hasta la estación de Cariñena del ramal que terminaba en el Campo del Sepulcro. El 27 de mayo de ese mismo año la prensa de la ciudad se preguntaba dónde estaba el proyecto, ya que era de gran importancia para los intereses urbanos.

Basándonos en todo lo anterior, que queda ya a más de 110 años de distancia en el tiempo, hay que preguntarse cómo es posible que no se estén poniendo en la actualidad todos los medios posibles para conseguir que Zaragoza cuente, como el resto de las principales ciudades españolas y europeas, de al menos dos líneas de cercanías dotadas de modernos convoyes eléctricos que por un precio competitivo ofrecieran a sus usuarios seguridad, rapidez, comodidad y, en definitiva, eficacia.

Realizados los pertinentes estudios al respecto, los expertos consideran que bastaría con dos de esas líneas: la norte-sur, entre Zuera y María de Huerva, y la este-oeste, entre El Burgo de Ebro y Figueruelas. Cada una de ellas contaría en el casco urbano metropolitano con tres o cuatro apeaderos, sencillos y funcionales, y se cruzarían preferentemente en el centro neurálgico de la ciudad, en el entorno de la plaza de Basilio Paraíso.

Utilizando el viejo trazado ferroviario de la línea Madrid-Barcelona, que el AVE infrautilizará sobre modernas vías, tendríamos ya los túneles urbanos precisos para el eje este-oeste. En cuanto al norte-sur, ciertamente más problemático, el cauce del Huerva, cuyo escaso caudal habría sido desviado, serviría de túnel a lo largo de la avenida de La Constitución y la Gran Vía, y fuera de esa zona seguramente no necesitaría otros, pudiendo circular a nivel del suelo.

Lo malo es que, demasiado acostumbrados los aragoneses a ceder, dándolo todo por bueno, no parece muy probable que se vayan a ejercer grandes presiones para conseguir lo que no es un privilegio sino un derecho, y seguro que la Compañía que gestionara tales servicios no tardaría mucho en conseguir beneficios.



Foto: Apolo, Estación Unquera (Cantabria)

• **La locomotora nº 53**, 060-4013 en Renfe es uno de los primeros modelos articulados en España y también uno de los más peculiares: una locomotora articulada sistema "Mallet", para el remolque de trenes pesados de mercancías. Se trata, además, del primer material rodante de origen suizo en España. Su articulación permitía incrementar la potencia y el peso, posibilitando la inscripción en las curvas. Esta "Compound" -algo inusual para una locomotora de mercancías- dispone de un grupo delantero motor con sus ejes y cilindros unido por medio de una articulación al grupo posterior, con sus propios cilindros y ejes. Desde su incorporación a Renfe en 1941, dejaron las líneas del FCA para pasar a circular entre Valencia y Utiel y, por el sur de Valencia, hasta Alicante. Al comienzo de los años sesenta pasaron al depósito de Murcia, circulando en aquella región.

Compañías propietarias: FCA 53 (51-54) (1906) y Renfe 4013 (4011-14) (1941)

- Constructor: SLM Winterthur (Suiza) (1906)
- Locomotoras construidas: 4
- Distribución: Cilíndrica
- Esfuerzo de tracción: 11.603 kg (114 kN)
- Potencia: 950 cv (699 kW)
- Timbre de la caldera: 13 Kg/cm<sup>2</sup>

- Frenos: Manual y vacío
- Diámetro ruedas motoras: 1.200 mm
- Masa en vacío: 77.200 kg
- Masa en servicio: 102.900 kg
- Longitud entre topes: 17,761 m
- Alumbrado: Petróleo
- Velocidad máxima: 60 km/h

• **La locomotora nº 74**, en Renfe 240-2074, fue el primer modelo de gran locomotora encargado por el Ferrocarril Central de Aragón en 1927. Estas "Tubize" fueron adquiridas para reemplazar a las locomotoras 0-3-0 1 a 8 de viajeros en los trenes más rápidos, ante la necesidad de mejorar sus prestaciones. Estas Mastodontes fueron el último tipo de locomotora no articulada comprada por el FCA. Es la locomotora con mayor diámetro de rueda de todas las de la clase 240 que han circulado en los ferrocarriles españoles, siendo por ello y por su comportamiento, una máquina con buenas aptitudes para la velocidad. Su rodaje, ya implantado con éxito en el decenio anterior en otras compañías, las capacitaba para afrontar los duros perfiles del Central de Aragón y, al mismo tiempo, gracias a su diámetro de ruedas podía mantener las velocidades más altas alcanzadas en las líneas del CA. A mediados de los años cincuenta fueron transferidas al depósito de Tarragona, área en que realizaron servicios de viajeros y mercancías.

Compañías propietarias: FCA 74 (71-74) (1927) y Renfe 2074 (2071-74) (1941)

- Constructor: Tubize (Bélgica)
- Locomotoras construidas: 4
- Distribución: Cilíndrica
- Esfuerzo de tracción: 10.590 kg (103 kN)
- Potencia: 1.350 cv (994 kW)
- Timbre de la caldera: 12 Kg/cm<sup>2</sup>

- Frenos: Manual y vacío
- Diámetro ruedas motoras: 1.750 mm
- Masa en vacío: 90.175 kg
- Masa en servicio: 125.375 kg
- Longitud entre topes: 20,675 m
- Alumbrado: Eléctrico
- Velocidad máxima: 115 km/h

• **La locomotora nº 101**, 462F-0401 "Garratt", la "Garratt" es una de las piezas estrella del museo. Especial por su tecnología y dimensiones, esta locomotora articulada, sistema *Garratt* fue diseñada para incrementar la potencia de las locomotoras convencionales. Para aumentar su rendimiento, permitiendo su inscripción en curva y sin dañar la vía, se pensó en una única caldera unida en sus extremos a dos estructuras que disponían de sus rodajes y depósitos de agua y carbón. Es, pues, una locomotora doble que repartía su peso y mejoraba sensiblemente las prestaciones. Este sistema de articulación solía utilizarse para el remolque de mercancías, por lo que la singularidad de esta "Garratt" es su concepción como máquina de viajeros, misión que realizó eficazmente hasta 1967, primero en las líneas del *Central de Aragón* y, en tiempos de RENFE, en la línea Valencia y Tarragona. Siempre pertenecieron a los depósitos valencianos de Alameda y Término y remolcaron trenes de viajeros hasta la completa dieselización de los trenes de viajeros de la línea en 1967. Desde entonces y durante cuatro años continuaron remolcando trenes de mercancías en la misma línea. Sus características hacen de ella una pieza única en todo el mundo, junto a otro modelo francés que rodó en Argelia.

Compañías propietarias: FCA 101 (101-106) (1931) y Renfe 0401 (0401-0406) (1941)

- Constructor: Euskalduna (Bilbao) (España)
- Locomotoras construidas: 6
- Distribución: Cilíndrica
- Esfuerzo de tracción: 18.540 kg (182 kN)
- Potencia: 1.800 cv (1.325 kW)
- Timbre de la caldera: 14 Kg/cm<sup>2</sup>

- Frenos: Manual y vacío
- Diámetro ruedas motoras: 1.750 mm
- Masa en vacío: 143.200 kg
- Masa en servicio: 184.000 kg
- Longitud entre topes: 28,54 m
- Alumbrado: Eléctrico
- Velocidad autorizada: 100 km/h
- Velocidad conseguida: 115 Km/h