

EN SERVICIO EL PRIMER TRAYECTO DE LA LÍNEA DE VELOCIDAD ALTA TERUEL-ZARAGOZA

El pasado sábado día 9 de octubre y con una semana de antelación sobre la fecha prevista por el Ministerio de Fomento, se reanudó el servicio ferroviario en el trayecto Muel-Zaragoza, en el que se han invertido 33 millones de euros. De esta forma y desde esa misma fecha quedaron finalizados los transbordos por carretera que se han venido realizando entre Cariñena y Zaragoza desde el pasado día 21 de junio. Con la apertura al tráfico de este tramo, queda en servicio el primer trayecto de la línea de velocidad alta Teruel-Zaragoza, encontrándose actualmente en obras otros dos tramos en la provincia de Teruel (Cella-Villafranca y Villafranca-Caminreal).

Entre las actuaciones más significativas realizadas en este trayecto destaca la construcción de un viaducto de 90 metros de longitud, en sustitución del terraplén existente hasta ahora, para salvar el barranco «El Salado» en el término municipal de María de Huerva, lugar en el que se tiene constancia de la existencia en su día de un puente metálico perteneciente al antiguo FECC de vía métrica Cariñena-Zaragoza (1887-1933) y que fue demolido con la construcción de la línea Caminreal-Zaragoza, quedando transformada la zona en el citado terraplén, lo que demuestra las diferentes maneras utilizadas a lo largo de la historia por el ferrocarril para salvar la mismo desnivel orográfico.

Otras de las actuaciones más importantes realizadas ha sido la construcción de una nueva estación en Cuarte, que dará servicio a la fábrica de vidrio VICASA, para lo que ha sido preciso ampliar el paso superior de acceso a la Ciudad Deportiva del Real Zaragoza. Además se ha construido un nuevo paso superior y se ha mejorado el gálibo y accesibilidad de diferentes pasos a distinto nivel con la demolición y realización de 5 nuevos pasos superiores y 8 inferiores, mejorando la permeabilidad de la línea.

Por otra parte, se ha mejorado la superestructura del trayecto mediante la ejecución de 16'5 kilómetros de nueva vía con parámetros de alta velocidad, con rectificaciones y mejora del trazado, además han sido construidas nuevas obras que mejorarán el drenaje de la nueva infraestructura.

El primer tren comercial que circuló por el nuevo trazado fue el regional nº 33.841 (Zaragoza-Delicias a Valencia) formado por el automotor «tamagochi» 596.008, que, curiosamente, fue el mismo automotor que pasó por segunda vez en servicio comercial por el nuevo trayecto circulando como tren regional 33.450 (Teruel-Zaragoza). Esto fue debido a que, por motivos de operatividad, en Cariñena los citados trenes transbordaron sus viajeros, siendo el automotor 592.212 que llegó hasta Cariñena como tren regional 33.450, el que regresara hasta Valencia realizando el servicio de tren regional 33.841, ya que con motivo del corte de vía que se inició el pasado 21 de junio, los automotores de la serie 596 quedaron en Zaragoza, siendo los de la serie 592.2 del depósito de

Valencia los que se han encargado durante todo este tiempo de realizar todos los servicios entre Valencia y Teruel hasta Cariñena y viceversa.

Siguiendo con las obras de mejora que se están actualmente ejecutando en el corredor ferroviario Zaragoza-Teruel, recientemente el Ministerio de Fomento y con un plazo de ejecución de 18 meses, ha adjudicado el tramo

Muel-Cariñena a la empresa Vías y Construcciones. Un trayecto de 18'3 kilómetros en el que se invertirán 32'33 millones de euros, la obra comprende la construcción de una nueva plataforma y vía afectando a los términos municipales de La Muela, Mozota, Muel, Longares y Cariñena, llegando hasta las inmediaciones de esta última localidad.

El acceso y paso por Cariñena de la nueva línea férrea forma parte del siguiente tramo Cariñena-Villarreal, que se encuentra actualmente en estudio informativo. Con la finalización de las obras en el tramo Zaragoza-Muel y la próxima ejecución de las actuaciones previstas en el tramo Muel-Cariñena, la Comarca Campo de Cariñena quedará más cerca de Zaragoza, con una sustancial ganancia en el tiempo de viaje y un notable incremento en confort y seguridad, gracias también a la probable puesta en servicio de los automotores TRD de la serie 594 prevista para próximas fechas.



TRD 598 en pruebas a su paso por la estación de Cariñena

Han sido muchas veces en las que el cine ha utilizado el ferrocarril como principal argumento de multitud de películas: «Asesinato en el Orient Express», «El Puente de Casandra», «Extraños en un tren», «El maquinista de la General», por citar algunos casos. Pero han sido muy pocas veces, quizá solamente la que nos ocupa, en la que se ha relacionado al ferrocarril con una actriz o actor de la pantalla grande. Este es el caso particular de la locomotora ALCO diesel-eléctrica matriculada en RENFE con el número 1615 y que fue retirada del servicio en el año 1978, tras 23 años de servicio y con 2.808.847 km. recorridos.

Sin duda alguna la incorporación de esta locomotora al ferrocarril español, formando parte de la primera serie de locomotoras diesel-eléctricas introducida en España a partir del año 1955, supuso un salto cualitativo en la tracción de los ferrocarriles españoles. A principios de los años 50 del siglo pasado, RENFE elaboró un informe sobre la conveniencia de la incorporación de la tracción diesel a la Red. La divulgación de este informe a diversos fabricantes, llevó a la empresa norteamericana ALCO-GE a presentar en el año 1953 su nueva locomotora diesel-eléctrica modelo 1953-DL, que desarrollaba una potencia de 1.620 CV, apta para la mayoría de los ferrocarriles del mundo.

Gracias a la relación existente entre esta empresa y nuestro país, a través del ex-tenista español Manuel Alonso, por aquellas fechas vicepresidente de ALCO-GE, esta locomotora llegó a España para ser probada antes que a ningún otro país. Por aquellas fechas nuestro país se estaba beneficiando económicamente de los créditos aprobados por la Administración de las Operaciones Económicas Exteriores de los EE.UU por valor de 11 millones de dólares, equivalentes a 443 millones de pesetas de la época, por lo que España se encontraba en un momento favorable para hacer frente a una importante compra de material motor ferroviario que, según el informe elaborado, contemplaba la adquisición de 20 locomotoras diesel.

Sin embargo RENFE antes de materializar la compra quería comprobar en sus líneas el comportamiento de esta novedosa locomotora, por lo que se estableció un contrato de cesión por

seis meses con ALCO-GE, tras los cuales sería devuelta sino cumplía las exigencias de RENFE. Para ello esta locomotora fue trasladada desde EE.UU hasta nuestro país por vía marítima a bordo del buque «Wendover», siendo desembarcada el día 10 de Junio de 1954 en el puerto de Santurce, bajo la denominación de locomotora DL-500.

Tras su puesta a punto en los talleres de Euskalduna, fue trasladada en régimen de pruebas remolcando un tren de mercancías de 600 Tm. hasta Miranda de Ebro. Tras salvar alguna incidencia de tipo mecánico subsanada en Madrid, esta locomotora llegó a la estación de Linares-Baeza, en donde comenzó a realizar diversas pruebas por diferentes líneas, principalmente a través del paso ferroviario de Despeñaperros. En las pruebas realizadas, esta locomotora demostró un extraordinario comportamiento, remolcando trenes de 650 Tm. en la mitad de tiempo que lo hacían las locomotoras de vapor con 450 Tm. Además, en una de las pruebas realizadas con esta locomotora supuso, por primera vez en un tren de RENFE, el recorrido de un trayecto de más de 700 Km. con la misma locomotora, hecho que sucedió en la prueba realizada con un tren pescadero entre Cádiz y Madrid, llegando incluso a destino con casi tres horas de adelanto sobre su horario oficial.

Ante estas satisfactorias pruebas, RENFE no tardó en solicitar 14 unidades más de este modelo, pero dotadas de cabinas de conducción en ambos testeros, ya que la DL-500 disponía de una sola cabina de conducción, lo que condicionaba su operatividad al tener que ser invertida en destino, bien en placa giratoria o a través de un triángulo, lo que suponía un claro inconveniente para su explotación.

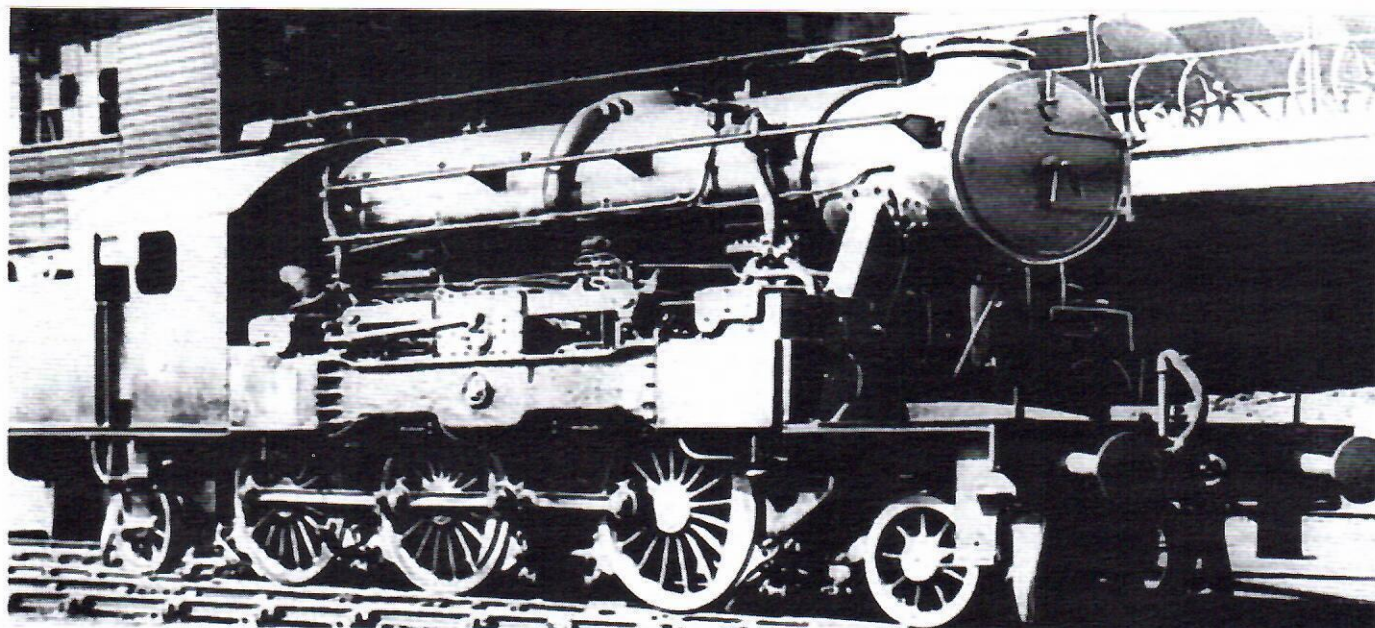
La presencia de esta locomotora por primera vez en nuestro país llamó poderosamente la atención a todos los ferroviarios, por su prominente cabina aerodinámica, alegre marcha y característico balanceo al ralentí, por lo que fue apodada «Marilyn», dado su origen americano y el éxito, por aquellos años, de la famosa estrella de cine.

Tras finalizar las pruebas, oficialmente esta locomotora se incorporó al parque motor de RENFE en el año 1956, siendo abonado a ALCO-GE en tres anualidades (1954-1956), la cantidad de 6.500.000 pta, valor inferior al resto de locomotoras de la serie. Tras su incorporación fue matriculada con el número 1615, ya que las 14 locomotoras encargadas ya se habían recibido con anterioridad, habiendo sido matriculadas con la numeración 1601 a 1614, numeración impuesta por RENFE en aquella época, que obedecía a la relación existente entre el número de serie (1600) con la potencia en CV de estas locomotoras. Posteriormente RENFE adquirió dos locomotoras más (1616 y 1617) completando la serie en 17 locomotoras. Actualmente la «Marilyn» se encuentra expuesta en el Museo Nacional del Ferrocarril en la madrileña estación de Delicias, como símbolo del importante avance que supuso la incorporación de tracción diesel a nuestros trenes.



La 1615, con sus colores originales, dando tracción al expreso Barcelona-Sevilla en Vadollano. Agosto de 1958.

Foto: Cuenca. Archivo Grupo Alcófilo Sevillano



Ya que el ferrocarril nació en la Gran Bretaña, aunque luego se perfeccionara en Alemania, no deja de ser lógico que allí se idearan nuevos tipos de locomotoras, que en unos casos resultaron formidables avances muy útiles de cara al futuro, y en otros grandes fracasos, como en sus primeros balbuceos en la alta velocidad. Por inventar, los ingleses inventaron hasta el tren feria, por cierto más antiguo que el genuino y al que se subía con traje de domingo y hasta sombrero de copa.

Pero vayamos ahora a 1924, hace ochenta años, y precisamente en Inglaterra, en la incierta época entreguerras nos encontraríamos ante la venerable Kitson-Still, en apariencia una no muy poco agraciada locomotora de vapor con una rodadura poco usual en Europa, la Prairie, de un eje bisel, tres ejes motores y uno más de bisel, sin tender y por lo tanto tanque, diseñada para un ancho de vía de 1.435 milímetros.

Aunque no especialmente potente, con sus casi ochenta y nueve toneladas podía desarrollar sin carga excesiva una velocidad de sesenta y nueve kilómetros por hora, que pasaron a ochenta y ocho más adelante, tras las oportunas mejoras. Y eso a cuarenta y cinco revoluciones por minuto, es decir, sin derrochar combustible ni forzar en exceso la maquinaria.

Por aquel tiempo, las locomotoras de vapor eran las reinas indiscutibles del ferrocarril, pero seguidas de cerca por las eléctricas y encontrándose ya más que probados los iniciales prototipos diesel.

Lo curioso de las Kitson-Still fue que siendo de vapor se alimentaban mediante gasoil en vez de carbón, de modo que venían a ser un híbrido entre ambos sistemas, que sirvió para apoyar un poco a la tracción diesel y así demostrar que el futuro, aunque muy a la larga todavía, no sólo estaba en la electricidad.

Un mantenimiento menor del habitual, una puesta en marcha no tan desesperadamente larga, capacidad para una progresiva aceleración nada más arrancar, una eficacia del cuarenta por ciento... poco faltó para que el carbón saliese desahuciado del mundo ferroviario ya entonces.

La mayor hazaña de una Kitson-Still fue arrastrar cuatrocientas toneladas arrancando en una rampa de treinta milésimas. Y eso ahorrando combustible, si bien el gasóleo costaba entonces menos que el carbón, por lo que tal virtud no fue debidamente valorada según resulta fácil comprender. La firma Kitson de Leeds obtuvo la patente del ingenio, dándole un nombre que hasta entonces no había tenido, y el principio mecánico Still sirvió para darle el apellido.

Los gases de escape mantenían caliente la caldera en las paradas, que así podían ser prolongadas, y en condiciones favorables se lograba arrancar sólo con vapor, dando gran eficiencia a su motor diesel sin tener que complicarse mucho la vida, a base de engorrosos cálculos, sus ingenieros.

Ahorradora, adelantada en su época, no muy elegante de línea y eficaz, sobre todo eficaz, la Kitson-Still no tuvo muchas unidades en funcionamiento por aquello de que lo novedoso tarda en encontrar acogida; y, para colmo de males, una fuerte depresión industrial llevó a la quiebra a la empresa Kitson y a otras muchas de su estilo, lo que empezaba a insinuar que tras la Gran Guerra quizá fuese inevitable otra de sus características.

Como consecuencia de la caída de las Kitson-Still así de bruscamente, sin siquiera decadencia de por medio, el vapor siguió adelante de la ennegrecida mano del carbón, cediendo poco a poco terreno a sus primas ya que no hermanas las locomotoras eléctricas; pero la tracción diesel siguió adelante y daría mucho que hablar, en cuestión de automotores, en la Alemania de la década de los treinta, en época hitleriana; y sería una gran ingratitud no dedicar en este párrafo un breve recuerdo al magnífico Hamburgués Volador.

Cuando bastante después los ferrocarriles británicos estuvieron en condiciones de tomarse en serio la cuestión diesel, ya nadie se acordaba de las Kitson-Still, viejas sin serlo en realidad aún, y el ferrocarril perdió más que ganó con esa circunstancia.

LOS DESASTRES DEL VAPOR, LA ELECTRIFICACIÓN DE LA TERMINAL GRAND CENTRAL DE NEW YORK Y LAS LOCOMOTORAS DE LAS CLASES S Y T

VERÓNICA SÁNCHEZ CORONAS

Un siglo antes de la hecatombe de las Torres Gemelas, New York vivía de sobresalto en sobresalto a causa de las humaredas que las locomotoras de vapor dejaban en los túneles urbanos, sobre todo bajo Park Avenue y sus casi cuatro kilómetros de trazado, y que por ocultar semáforos y señales daban lugar a casi continuos accidentes. Incluso podría hablarse de catástrofes, como la que tuvo lugar en enero de 1902, cuando un tren embistió a otro estacionado en la Grand Central, originando quince víctimas mortales y numerosísimos heridos. Naturalmente, los titulares de los diarios serían enormes, y con toda la razón, ¡faltaría más!

La legislatura avanza siempre muy despacio; y así, desde el 1 de julio de 1908, bastante tiempo después, se prohibió ya para siempre el uso del vapor al sur del río Harlem, que por cierto no se utilizaba desde un año antes.

Ya se venían empleando locomotoras eléctricas desde finales del siglo XIX en el ferrocarril Baltimore&Ohio, de modo que la medida sirvió para potenciarlas y, claro está, remodelar la terminal Grand Central, tantas veces aparecida en las pantallas cinematográficas a modo de enorme templo civil, verdadera catedral laica para cualquier enamorado del mundo ferroviario.

Técnicamente los norteamericanos suelen tomarse las cosas con más seriedad que a nivel político, justo es reconocerlo, y no tardaron en poner en servicio unas locomotoras específicas para la zona, por supuesto eléctricas, a las que se dio el poco imaginativo nombre de Clase S, para pasar a Clase T una vez optimizadas no mucho después.

Acostumbrados nosotros a los diseños europeos, muchas veces estéticos y casi siempre armónicos, las locomotoras neoyorquinas de las Clases S y T no dejarían de asombrarnos por una fealdad casi siniestra, si bien relativa, que lo compacto de su línea acrecentaba, dándoles un aire como de fortaleza medieval e incluso carro de combate sin cañón en su amplia monocabina, por cierto negra y un poco siniestra.

Sus casi cien toneladas de peso descansaban sobre seis ejes, de apoyo el primero y el último, y cuatro centrales de tracción, alimentados por otros tantos motores de 550 CV montados sobre el bastidor.

Hay que tener en cuenta que hace un siglo conseguían una velocidad punta de 113 kilómetros por hora, y que fueron las primeras en poder operar por parejas con un solo maquinista.

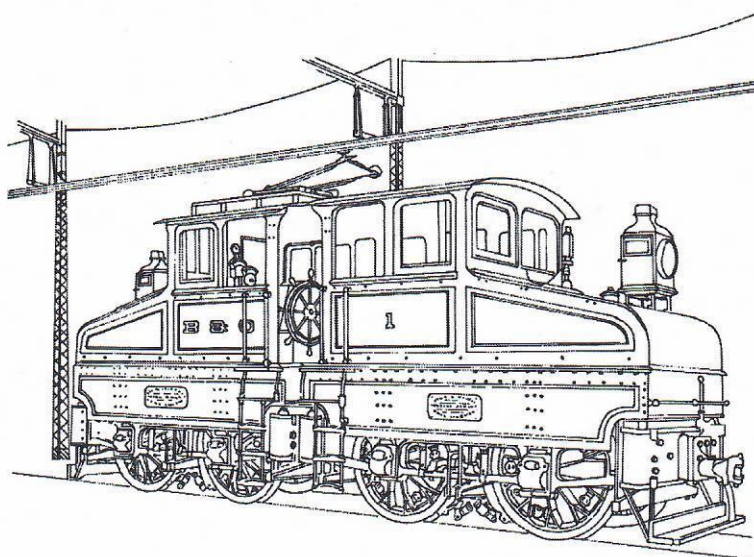
Ya desde 1907 se contaba con el suficiente kilometraje electrificado como para que las locomotoras de vapor empujasen a ver su reinado bajo cierta sensación de amenaza, pero por aquel tiempo un tren de pasajeros arrastrado por dos Clase T en doble tracción descarriló en una curva sin que hasta la fecha se hayan esclarecido las circunstancias, y aquello costó la vida a veintitrés personas, lo que empañó el buen

nombre de las poco agradadas protagonistas de este artículo, que sin embargo se mantuvieron en servicio por espacio de medio siglo, terminando luego su honrosa existencia como tractores de maniobras en estaciones y playas de vías. Larga decadencia, por cierto, pues se prolongaría durante otros veinte años, allá por la década de los setenta, nada lejana según como se mire.

Uno de tales ingenios, sólo uno, el número 6000, que sirvió de prototipo ini-

cial, se conserva en un museo ferroviario que por lógica cabe suponer próximo a New York. Y no es un honor inmerecido, a pesar de aquel accidente de la primera época y de una estética desacertada. Supusieron una serie de innovaciones nada desdeñables, algunas de las cuales llegarían a Europa, ya ahí quedan tantos años de servicios y desvelos innegables.

Pero, amigos, quien ama como nosotros todo lo ferroviario, desde una imponente Vulkan 7700 al humilde silbato de un jefe de estación, todavía amamos más lo clásico, el vapor, aquellas magníficas abuelas de impersonal AVE, bisabuelas ya del Tren Magnético japonés, y no podemos evitar sentir como un leve rencor hacia sus competidoras antiguas, las precursoras de los nuevos tiempos, entre ellas, claro, las de las Clases S y T.



Locomotora eléctrica del Baltimore&Ohio Railroad, en 1895