



ESTACIÓN DE CARIÑENA

VÍA ESTRECHA

Actualmente la estación de Cariñena se halla inmersa en una importante reforma que cambiará sustancialmente el aspecto de una de las principales terminales de la línea Zaragoza-Valencia. Las obras se centran principalmente en la reforma de las vías, con una nueva distribución de las mismas, adaptándose a las nuevas necesidades que tendrá la estación en un futuro, construcción de nuevos andenes, que quedarán unidos por un nuevo paso subterráneo, instalación de marquesinas, iluminación y demás obras complementarias, que mejorarán notablemente el acceso a la estación y a los trenes. Tras quedar previamente habilitadas dos vías secundarias para permitir el paso de los trenes, habiendo construido incluso un andén provisional en una de ellas, actualmente se están realizando las obras correspondientes a la renovación de las vías I y II, construcción de dos nuevos andenes y paso subterráneo peatonal. Posteriormente serán renovadas las vías III y IV, todo ello compatibilizado con el paso de los trenes. Estas obras quedarán complementadas con la instalación de nuevos sistemas de señalización y comunicaciones tanto en la estación como en el resto de la línea, que incrementarán notablemente la seguridad y la fluidez de las circulaciones. Tras 73 años de servicio a la localidad, esta es la primera gran reforma de la estación de Cariñena, una actuación que obedece al plan de mejoras que desde hace unos años está siendo objeto la línea entre Zaragoza y Teruel, tras ser incluida en el corredor noreste de alta velocidad, como conexión de la capital turolense con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa en Zaragoza. Gracias a estas obras de mejora ya han sido reformadas otras estaciones de la línea como Santa Eulalia y Monreal del Campo (de nueva construcción) en la provincia de Teruel y María de Huerva y Cuarte (de nueva construcción) en la de Zaragoza. Actualmente también están siendo objeto de reforma los apeaderos de Longares y Encinacorba, este último nuevamente volverá a ser estación con dos nuevas vías, estando previsto próximamente obras de mejora en el apeadero de Arañales de Muel, en donde quedará construida una nueva estación. Todas estas obras quedarán incluidas en un futuro en el corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo de altas prestaciones que actualmente se encuentra en fase de estudio informativo.



ANIVERSARIO DE LOCOMOTORAS *GARRATT* Y *MALLET* DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGÓN

ALFONSO MARCO

Este año es un año de efemérides sonadas para las locomotoras del antiguo Ferrocarril Central de Aragón (FCA). En 2006 se cumplen 100 años de la puesta en servicio de las locomotoras articuladas *Mallet* y 70 del modelo también articulado *Garratt*.

El Ferrocarril Central de Aragón, explotaba la línea de Valencia-Alameda a Calatayud por Teruel y, con la apertura del Camínreal, la línea directa a Zaragoza-Delicias. Las líneas del FCA se caracterizaban por sus durísimas rampas que van desde el nivel del mar en Valencia hasta los inhóspitos parajes turolenses, que alcanzan su cima en los 1.218 m del Puerto de Escandón, uno de los puntos más altos de los ferrocarriles españoles. En tales condiciones era obligada la especialización de sus máquinas, que puede apreciarse perfectamente al analizar el parque de material motor de la compañía, más aún al avanzar el siglo XX y poder ofrecer la industria ferroviaria modelos cada vez más avanzados. Un análisis del parque de

Esta clase de locomotoras es peculiar, además, por tratarse del primer material rodante de origen suizo en circular en España. Es una locomotora "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.

• Las locomotoras *Garratt* son una de las locomotoras españolas de vapor más veloces y espectaculares, por su tecnología y dimensiones. Su diseño articulado se debe a la necesidad de incrementar la potencia ofrecida por el anterior parque de locomotoras del FCA. 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



material motor de la compañía permite un recorrido por la historia de esta singular compañía y entender mejor las peculiaridades y dificultades en la explotación de unas líneas de la complejidad operativa de las del Central de Aragón.

Dentro de esta familia de locomotoras merecen una mención especial las *Mallet* y las *Garratt*, al cumplirse respectivamente 100 y 70 años de la puesta en servicio de estas locomotoras

• Las locomotoras *Mallet* 0-6-0 fueron uno de los primeros modelos articulados en España y también uno de los más peculiares, al tratarse de una locomotora articulada de acuerdo con el sistema ideado por el ingeniero suizo Mallet, con un diseño específico para el remolque de trenes pesados de mercancías. Es la *Mallet* una locomotora doble con dos rodajes tipo 0-3-0, cuyo sistema de articulación permitía incrementar la potencia y el peso, posibilitando la inscripción en las curvas de la línea.

estructuras que disponían de sus rodajes y depósitos de agua y carbón. Es pues, de hecho, una locomotora doble *Pacific* (2-3-1, 1-3-2) que reparte su peso, mejorando sensiblemente las prestaciones. Este sistema de articulación solía utilizarse para el remolque de mercancías, por lo que la singularidad de esta clase de locomotoras es su concepción como máquina de viajeros, tanto por la disposición de los ejes como por el elevado diámetro de las ruedas motoras. Su misión como locomotora de viajeros la realizó eficazmente hasta 1967, primero en las líneas del *Central de Aragón* y, en tiempos de RENFE, en la línea Valencia y Tarragona. Junto a estas locomotoras *Garratt* de viajeros el FCA y luego Renfe también contaron con locomotoras *Garratt* de mercancías. 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 del Mediterráneo y 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, en los tiempos coloniales.

Un ejemplar de cada una de estas series dependen del museo del ferrocarril de Vilanova i la Geltrú. En la ciudad catalana se encuentran las locomotoras *Mallet* 060-4013 (FCA-53 en los tiempos del Central de Aragón) y 462F-0401 (FCA-101). Esta última se encuentra en Lérida, en donde está siendo restaurada por la ARME.

Además de estas dos locomotoras, el museo de Vilanova

dispone de otras dos máquinas de aquella singular compañía:

- La locomotora n.º 1 del FCA, en Renfe matriculada 030-2471. Fabricada por Couillet (Bélgica) en 1902.
- La locomotora n.º 74, *Tubize*, en Renfe 240-2074, fue el primer modelo de gran locomotora encargado por el Ferrocarril Central de Aragón en 1927 a la compañía belga *Tubize*.

Son estas locomotoras del FCA una pequeña parte de la excepcional colección de locomotoras de vapor del museo de Vilanova i la Geltrú que sin duda es de obligada visita.

LA LOCOMOTORA MONOCABINA 1.000 DE PONFERRADA A VILLABLINO

CONCEPCIÓN CORONAS CERESUELA

Uno de los más notables logros de la tracción diesel-eléctrica para vía métrica en España, donde siempre ha predominado con gran diferencia a su favor el llamado ancho ibérico, lo constituyeron sin lugar a ninguna duda las locomotoras conocidas simplemente por la serie 1.000, que han prestado y prestan todavía muy buenos servicios para el ferrocarril minero de El Bierzo, en León. En principio fueron sólo cuatro unidades, de la 1.001 a la 1.004, siendo posteriormente complementadas por unos cuantos tractores alemanes Krupp de maniobras, que se utilizaron por tanto, como locomotoras de línea.

Las máquinas de la serie 1.000 empezaron su andadura en las siempre evocadoras tierras leonesas, tan cargadas de mitos y leyendas, pero nacieron mirando al Mediterráneo, en Valencia. Construidas por Macosa, que formó luego parte de Meinfesa y después de GEC Alsthom Transporte, que pasaría a ser simplemente Alstom desde hace unos cuantos años, ya sin hache intercalada quizá por aquello de que las cosas evolucionan sin cesar.

A medida que las 1.000 iban haciéndose valer como muy eficaces cabezas de pesadas composiciones mineras, sin desdeñar otros servicios de mayor o menor envergadura, las siempre entrañables locomotoras de vapor, todavía en servicio, fueron declinando de manera paulatina e inexorable, hasta que en 1989 desaparecieron completamente a pesar de su estrecha e innegable relación con el mundo minero, del que recibían el necesario combustible.

Las 1.000, con librea verde adornada con vistosas franjas amarillas al más puro estilo Renfe, eran ingenios de diseño típicamente norteamericano, más inclinado por naturaleza a la eficiencia que a la estética, lo que no presupone que fueran poco agradadas. Estas locomotoras con cabina sólo a un lado (eso sí, amplia y cómoda), y un largo capó por el otro, poseen una potencia de 810 Kw, suministrados por un, para aquel entonces bastante avanzado, motor diésel de la serie 645-E, de ocho cilindros, que le permiten mover con holgura sus cuatro sólidos ejes a una velocidad de crucero, sobre terreno y con una carga razonable, de 96 km/hora, muy adecuada en líneas generales para los duros cometidos que se les asigna.

Entre Ponferrada y Villablino, estas locomotoras se ganaron con todo merecimiento un puesto de honor en el paisaje, siendo de destacar su pequeño tamaño, de poco más de doce metros y medio, en concreto dos menos que los potentes tractores de maniobras 311 de Renfe, que ni siquiera pueden ser considerados locomotoras de línea aunque a veces lo sean, según demandas del servicio.

Hay que reconocer que nuestro boletín ha tardado bastante tiempo en rendir este pequeño pero muy merecido homenaje a unas locomotoras que, desde su aparente sencillez (en realidad sólo aparente), forman parte de la historia siempre palpitante e inquieta del ferrocarril español.



UN BONITO SUEÑO: EL FERROCARRIL QUE PUDO PASAR POR ALMONACID DE LA SIERRA

JOSÉ LUIS LÓPEZ CASAMAYOR
Concejal de Cultura. Ayuntamiento de Almonacid de la Sierra

A los habitantes de Almonacid de la Sierra, una localidad de la D.O. Cariñena, nos parece de lo más normal trasladarnos a las vecinas estaciones de Cariñena, para acceder al ferrocarril vía Valencia, o bien a Ricla, cuando deseamos viajar por la de Madrid.

Sin embargo en un tiempo no tan lejano, estuvimos a punto de conseguir una estación propia en nuestra localidad, que además pasaría por los cercanos pueblos de La Almunia, Alpartir, Cosuenda y Aguarón, uniendo la línea de Madrid en Ricla, con la de Zaragoza-Cariñena. Efectivamente, según se desprende de la documentación depositada en los Archivos Municipales, hace 120 años empezaron las tentativas para que el ferrocarril pasara por las localidades indicadas.

La necesidad del ferrocarril para nuestra localidad era evidente, y así lo vieron nuestros más preclaros vecinos, ya que poder enviar la producción más rentable que entonces era el vino, los productos de la ganadería y la alfarería, hacia toda España sin rodeos innecesarios, era una magnífica idea que nos reportaría innegables beneficios, tanto de orden económico como social.

Las primeras gestiones municipales para hacer realidad el sueño, comienzan con una reunión en la ciudad de Cariñena a principios del año 1885, donde participa un vecino nuestro llamado Julián Martínez, y que según el recibo firmado el 1-2-1885, gasta la suma de cincuenta reales de vellón para tratar sobre el ferrocarril.

El siguiente recibo del que tenemos constancia lo emite el alcalde de Cosuenda José Valero con fecha 29 de abril 1889, e indica haber *recibido del Sr. Alcalde de Almonacid de la Sierra la cantidad de ochenta y dos pesetas con cincuenta céntimos, para completar el pago de las mil doscientas cincuenta pesetas a que asciende el importe de la tercera parte de los trabajos practicados por el Sr. Pella, para la continuación del ferrocarril de Cariñena a Almonacid.* Hay que aclarar que el Sr. Pella era D. Pedro Pella y Forés, Ingeniero Industrial Químico y Mecánico, al que la Sociedad Catalana de Crédito encarga en el año 1895, la realización de un trazado de ferrocarril económico entre las localidades de Cariñena y Ricla.

Desgraciadamente la acertada idea de un ferrocarril que recorra la vertiente norte de la Sierra de Algairén, se retrasa debido a que en los años 1891 y 1892 ocurren catástrofes agrícolas producidas por el pedrisco que destruyen las cosechas de la zona, y hace inviable su construcción.

Posteriormente y según carta de fecha 13 junio de 1908, se vuelve a retomar el tema del ferrocarril. Para ello el Ayuntamiento de Almonacid nombra a D. Francisco Cerdán, y el de Cosuenda a D. Ángel Romanos, para que ambos estudien el nuevo proyecto que está depositado en las oficinas de la Compañía Catalana, y que ha sido realizado por el Ingeniero D. Antonio Lasierra Purroy, que fue en los años treinta director de la Caja de Ahorros de Zaragoza y también director de la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País.

En todo el trayecto de esta línea no se contemplaban grandes obras, tan sólo un tramo metálico de 19 metros de luz que tenía por misión salvar el río Fraseo en el Km 31.915, en las cercanías de Cariñena.



Automotor "Zaragoza".

De nuevo debemos decir que desgraciadamente esta segunda oportunidad también se trunca, debido a la terrible plaga de la filoxera que en pocos años arruinó a los agricultores de la zona, y anuló la viabilidad económica de proyecto.

La tercera oportunidad para llevar a cabo la obra tan deseada surge como consecuencia del Anteproyecto del Plan General de Ferrocarriles, que se publica por Real Orden en la Gaceta Oficial del 13 de marzo 1923 y que tiene fecha del mismo mes y año. En dicha Real Orden se encuentra el trazado del ferrocarril que nos ocupa.

En los años veinte ya corrían malos vientos para las economías del Estado como de las localidades españolas, debido sobre todo a la recesión de la economía mundial que afectaba a todos los grupos sociales y que trajo como consecuencia final además de las guerras y conflictos en el ámbito general, que en nuestra localidad por tercera vez, no se pudiera construir el ferrocarril tantas veces deseado.

Nota: Destacar mi agradecimiento a la Asociación de Amigos del Ferrocarril "Pro Esla 10" de Cariñena, y en especial a D. Antonio Galindo, por su amabilidad.