

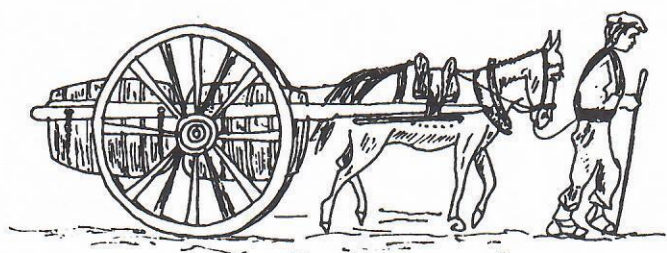
VIA ESTRECHA

N.º 2 • NOVIEMBRE 1992

BOLETIN DE LA ASOCIACION
DE AMIGOS DEL FERROCARRIL
PRO «ESLA N.º 10»
C A R I Ñ E N A

EL FERRO-CARRIL EN LA ECONOMIA DEL CAMPO DE CARIÑENA

Ramón Bielsa



Forma de transporte de los bocoyes desde la bodega a la estación.
Dibujo: Antonio Galindo Rubio.

¿Quién chifla con tanta fuerza?
Dímelo que quíó saberlo
-Eso sirve pa decir
que ahora nos vamos corriendo.
Míalo. ¿Yes? ¡Otra que Dios!
¡Si veo donde me asiento!
¡Cómo corren los árboles!
Mía mi casa. -Ya la veo
-¡Ah! ¡También corre mi casa?
Me voy. Si no la detengo...
en cuanto güerva otra vez
estará en el quinto infierno.

Con estos versos recibía el Campo de Cariñena el ferrocarril de vía estrecha, concedido por Real Orden del 5 de diciembre de 1884 a la Sociedad Catalana General de Crédito e inaugurado el domingo 10 de agosto de 1887.

La diligencia dio paso a un pequeño tren, que con tal de pagar 2,65 ptas. se podía visitar la capital y volver en el día.

Empezaba el progreso para nuestras tierras.

El entusiasmo que reinaba en el ambiente era extraordinario y con tal motivo, nuestros abuelos se prepararon para solemnizar el acto con varios festejos.

Vencidas las dificultades, que no fueron pocas, el tren oficial partió de la estación de Zaragoza. El acto con ser oficial, tuvo algo de sencillez y franqueza, de sincero entusiasmo y satisfacción.

El humo negro y denso, empañaba una atmósfera limpia y transparente. El silencio del campo se veía turbado por la monótona armonía del tren y por las alegres voces de los gañanes y al chirrido incesante de los arados, le sucedían los agudos silbidos de la locomotora.

Por fin nuestros caldos dejaron de ser trasportados de forma arriera.

Este ferrocarril, que habiendo sido un poco más que un juguete, prestó tan excelentes resultados al Campo de Cariñena, contribuyendo a su desarrollo agrícola y comercial, que con los números intentaré demostrar.

Sin entrar en la categoría de los grandes negocios, no puede decirse que el ferrocarril de Cariñena-Zaragoza, haya sido un mal negocio. Algunas cifras con la elocuencia de los números lo demuestran.

El primer año de funcionamiento (agosto-diciembre), la recaudación ascendió a 113.020,22 ptas. y los gastos a

70.165,59 ptas. El año 1924 fue el de mayor recaudación 682.448,31 ptas. En el año 1931, se produjo un gran encarecimiento de la vida, los ingresos fueron de 570.879 ptas. y los gastos de 410.777 ptas.

El beneficio obtenido durante la explotación está calculado en un 6 1/2%.

Transporte de viajeros

Año 1887 (agosto-diciembre)	37.449 personas.
Año 1921	174.501 personas. Promedio de 474 personas/día.
Año 1931	117.210 personas. Promedio de 321 personas/día.

Transporte de vinos

Observando los datos estadísticos del movimiento del ferrocarril de Cariñena, vemos gráficamente las vicisitudes sufridas por nuestros viticultores.

Año 1887 (agosto-diciembre) 2.232.531 kilos de vino, lo que hubiera representado un transporte anual de 4.000.000 de kilos/año.

Cuatro años más tarde, asciende el vino transportado a más de 23 millones de kilos, lo que representa el multiplicar por 6.

El año 1891, al igual que el 92, desciende el transporte a 8 millones, las causas fueron imputables a sendos pedriscos que destrozaron la zona.

En los años siguientes, poco a poco, se rehízo la producción, pero las catástrofes vuelven aparecer. En el año 1908 aparece el mildiu y la filoxera; se transportaron solamente 9 millones de kilos.

Poco a poco, el transporte de vino desciende llegando en el año 1931 a la cantidad de 6.114.646 kilos.

Los datos del primer semestre de funcionamiento de nuestro ferrocarril, indican un transporte de algo más de cinco millones de kilos de mercancía, mientras que en el año 1931, se transportan más de 49 millones.

El aumento de riqueza y progreso lo demuestran las siguientes cifras: En el año 1887, no se transportó abono, en el segundo año fueron 5.980 kilos y en el año 1931 superó los 4 millones.

La maquinaria se encuentra dentro de los mismos parámetros. En el primer año se transportaron 7.671 kilos y en el año 1930, asciende a 344.467 kilos.

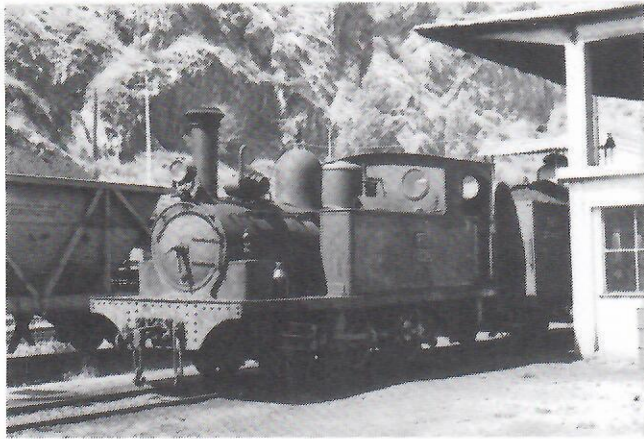
He dicho que los números indican progreso en todos sus órdenes. Como demostración vayan estas cifras, aunque no sean muy recomendables:

Transporte de cerveza

Año 1887. La cantidad no llega a alcanzar los 1.000 kilos.
Año 1930. La cantidad alcanza los 90.934 kilos.

Transporte de tabaco

Año 1887. La cantidad no llega a alcanzar los 9.000 kilos.
Año 1931. La cantidad alcanza 33.464 kilos que se transformaron en humo.



«El Esla 10» en Sabero. Foto: P. L. Laborda.

Coincidiendo con el finiquito de Hulleras de Sabero, se ha desatado una curiosa lucha por la posesión de una locomotora que adquirió en su día la empresa minera para transportar el mineral desde la explotación hasta Cistierna. Se trata de la «Esla 10», bien conocida en toda la comarca por su ir y venir durante cincuenta años cargada de carbón. La máquina, cuya edad supera los cien años, se ha convertido en una cotizada pieza de museo y están pujando por ella desde diversos puntos, comenzando por el Ayuntamiento de Sabero que quiere que se quede en la localidad para ornato de un futuro museo.

Especial ahinco están poniendo los miembros de la Asociación de Amigos del Ferrocarril «Pro Esla 10» de Cariñena (Zaragoza) que tienen en la consecución de la locomotora su objetivo más inmediato. Tienen sus razones: Durante casi otros cincuenta años (desde 1886 a 1933) la máquina cubrió el trayecto entre Cariñena y Zaragoza. Muchos cariñenenses tienen todavía en su retina la imagen familiar de la locomotora arrastrando un convoy repleto de gente, productos agrícolas y, sobre todo, del sabroso vino de la comarca.

No es fácil decir quien tiene más «derecho» sobre esa locomotora. La empresa propietaria mantiene una medida discreción sobre este asunto. Ni ha respondido al Ayuntamiento de Sabero, ni tampoco a los maños que, apoyados en la Administración autónoma, han ofrecido cinco millones por la locomotora.

Con las espaldas en alto y la «Esla 10» aparcada a la espera de su último destino, uno se atreve a considerar este pugilato en positivo. Es decir; ¿por qué no aprovechar esta curiosa coyuntura para hermanar gentes y sentimientos más que para soliviantar los ánimos? Ahora que está tan de moda el hermanamiento entre pueblos y ciudades, ¿por qué no pensar en un hermanamiento entre Cariñena y Sabero siguiendo la estela de la «Esla 10»? Posiblemente, Hulleras dispone de alguna otra máquina y de otras piezas significativas que pueden quedarse en Sabero. Tal vez, la «Esla 10» sería la mejor embajadora de Sabero en tierras aragonesas. Sin que se pierda nada; al contrario, ganando amistades. Es sólo una propuesta.

EL TREN DE LA AUTONOMIA

Miguel Angel Mainar

Cuando este número de Vía Estrecha salga a la luz, estarán a punto de entrar en servicio nuevos trenes que Renfe hará circular por la Comunidad aragonesa desde Canfranc hasta Valencia, todo ello un mes después de que la compañía decidiese terminar con algunas líneas que según afirmaba eran deficitarias.

Los nuevos servicios tienen un artífice indiscutible, la Diputación General de Aragón, que cada año tendrá que pagar 130 millones de pesetas para frenar el proceso de abandono e incomunicación al que buena parte del territorio aragonés parece estar abocado. Viene bien recordarlo en estos tiempos de debate autonomista y puede servir para sacar algunas conclusiones.

Renfe, una compañía estatal sobre la que Aragón apenas puede ejercer influencia alguna, cancela unos cuantos servicios por que no son rentables, contribuyendo con ello a marginar todavía más a los pueblos y comarcas de una amplia zona, es decir, sin tener en cuenta las repercusiones económicas y sociales que la desaparición del tren supone para ellos. Para paliarlo, la DGA se ve obligada a recurrir a un acuerdo con la compañía ferroviaria, pagar un dinero y recuperar así las actividades de esas líneas. Es la propia Comunidad Autónoma la que ha tenido que pensar en sus pueblos y comarcas ante la falta de interés de otras instancias donde imperan criterios economicistas y centralistas.

El ejemplo es trasladable a otras cuestiones de vital importancia para Aragón que no acaban de llegar nunca y que siempre nos harán platearnos, ante la falta de ministros o de grupos de presión aragoneses en la capital de España, si con un mayor grado de autogobierno no estaríamos en mejores condiciones que las actuales.

Parece que así es, al menos por lo que se ve en autonomías que, inexplicablemente en un Estado donde todos somos iguales, gozan de ese privilegiado grado de autogobierno necesario para tomar decisiones sobre sus trenes, su sanidad, su enseñanza, su cultura y sus apuestas de futuro, entre otras cosas.

La Autonomía aragonesa es de tercera y eso nos deja a los aragoneses muy malparados con respecto a los españoles que tienen la suerte de vivir en otros territorios del Estado. Como no tenemos ministros, ni grupos de presión en Madrid, no nos queda otro remedio que trabajarnos el futuro a pelo, y la mejor manera de empezar puede ser conquistar una autonomía que nos saque de una vez por todas del vagón de cola de la España actual.



Enclavamiento Boure en la vía 1.^ª (Estación de Cariñena). Foto: Antonio Galindo.

Cuando Antonio Galindo me propuso, hace ya algunos meses, escribir algo, colaborar en suma, con este boletín editado por los «Amigos del Ferrocarril» de Cariñena, dudé una y mil veces a cerca de cual podía ser el motivo de estas líneas, eso sí, sin salirme de los temas ferroviarios y más en concreto de la vía métrica; después de muchas vueltas he considerado que nada mejor que hablar de una locomotora unida directamente a mí y además, unida también por sus orígenes, a esta ciudad de Cariñena.

Aunque leonés de nacimiento, siento un gran cariño por esta comunidad de Aragón a la que me vinculan lazos afectivos y laborales, y han sido precisamente estos últimos los que me han llevado a los primeros, en el caso de Cariñena.

Eran los primeros días del mes de noviembre del pasado año, recién llegado a Cariñena, he de decir la verdad, me encontraba un tanto despistado; vagaba entre sus calles tratando de conocer la ciudad en la que iba a vivir los meses siguientes; me fijé en un cartel pegado en un escaparate en el que se anunciaba una semana cultural sobre temas ferroviarios, y en su contenido comprobé que había una exposición fotográfica en la sala de la Caja Rural. No lo dudé ni un instante, mi cariño por el ferrocarril se hizo patente, no en vano nació a escasos veinticinco metros de una línea de vía métrica que hoy lucha contra viento y marea por subsistir, como es la línea León-Bilbao o antiguo Ferrocarril de La Robla; yo suelo decir que el primer sonido que tuve oportunidad de escuchar en mi vida, fue el pitido de una locomotora, por cierto, todavía de vapor. Con este bagaje en mi interior me dirigí inmediatamente a visitar aquella exposición.

La sorpresa fue mayúscula, entre las fotografías expuestas estaba la de una pequeña locomotora que yo conocía desde mi infancia y que aún, en contadas ocasiones, tenía oportunidad de ver pasar por delante de mi casa, era la «Esla, n.º 10», para mí como para todos los habitantes del Valle de Sabero o de la comarca de Cistierna «la maquinilla de Sabero», una pequeña locomotora de vapor cuidada y mimada, por quienes durante muchos años han estado a su lado, que día tras día arrastraba largos trenes de carbón entre el lavadero de Vegamediana y la estación de Cistierna; remontándonos unos años más atrás, recuerdo que se encargaba de llevar la comida aún caliente a los trabajadores del lavadero, comida que preparaban las esposas y madres de aquellos mineros y que con absoluta puntualidad llevaban hasta el tren en unas pequeñas cajas de madera, las arquillas.

No puedo menos de decirlo, pasaba una y otra vez por delante de la fotografía en la exposición, y tenía la sensación de estar viendo visiones. No pude menos de dirigirme a Charo que estaba muy ocupada trabajando en una mesa, creo recordar que con cuestiones relacionadas con el matasellos concedido a la exposición. Al preguntarla a cerca del motivo de

encontrarse esa fotografía en la exposición y explicarla mi vinculación con la locomotora, tengo que confesar, se armó un pequeño revuelo, inmediatamente Antonio y Ramón se acercaron a saludarme y a partir de aquel momento nuestra relación se intensificó. Teníamos algo en común, una vieja locomotora por la que la ciudad de Cariñena estaba luchando por ser parte de su pasado, parte de su historia y que a su vez, desde el año 41, también formaba parte de la historia de mi tierra natal. Desde aquel momento, tengo que confesar que gané unos amigos, pero además dejé de sentirme solo en Cariñena, a pesar de que no conocía a nadie ya que apenas llevaba unos días en la ciudad.

Era la «Esla, n.º 10», una vieja locomotora que servía de puente entre mi origen y mi presente; querida y disputada por dos zonas alejadas geográficamente, una en Aragón y otra en León, que lejos de sentirse enfrentadas, y esto lo sé porque he tenido oportunidad de hablar con personas en un sitio y en el otro, se sienten hermanadas por algo que les es común.

Yo he sido testigo desde mi niñez del deambular diario de esta locomotora que un grupo de cariñenses se han propuesto devolver a sus orígenes, yo he tenido oportunidad de verla un día y otro día, siempre llevando una negra carga camino de la estación de Cistierna; con calor o con nieve, desafiando siempre a una climatología dura, como es la de la zona en la que se encuentra; hay que destacar su enorme potencial de trabajo diario y el mimo, todo hay que decirlo, con el que a lo largo de estos años la han cuidado sus responsables; es una joya objeto de las cámaras fotográficas o de vídeo, es la «Esla, n.º 10» una antigua locomotora del ferrocarril de Cariñena, que sin yo habérmelo imaginado me ha vinculado con este rincón aragonés para toda mi vida.



Socios de la sección infantil de la Asociación Amigos del Ferrocarril de Cariñena. Foto: Angela Júlvez.

Con la puesta en circulación del tren AVE con el consiguiente avance tecnológico que ha supuesto para el ferrocarril de nuestro país, no hay que olvidar que cuando transcurrían los años 40 un revolucionario invento marcaría el principio de una generación de trenes cuyos principios básicos han venido marcados por la ligereza de su composición, bajo centro de gravedad, articulación entre coches, alto nivel de confort o quizá los más importante, un producto español.

Todo comenzó cuando con unas ideas innovadoras del ingeniero Alejandro Goicoechea y el apoyo económico de los Sres. Oriol toma forma un extraño convoy ferroviario, compuesto por un conjunto de bastidores triangulares isósceles en cuya base se apoyaba el vértice del triángulo siguiente, fijándose independientemente las ruedas. Tras el éxito de las sucesivas pruebas se construye en Oñate para ser perfeccionado posteriormente en Bilbao el primer tren TALGO, palabra ya universalmente conocida que tiene su origen en las iniciales de sus características y recuerdo de su inventor y promotor (Tren Articulado Ligero Goicoechea y Oriol), este primer tren se denominó TALGO I y no pasó de ser un prototipo sin llegar a prestar servicio comercial. En viaje de pruebas alcanzó los 135 Km./h. entre Avila y Madrid en el año 1944.

Ya se había dado el primer paso y pronto se dieron los sucesivos pese a que las condiciones económicas de España no eran las más adecuadas, pero con la creación de la sociedad Patentes Talgo, S.A. viene el impulso definitivo y con ello la construcción de las primeras composiciones comerciales, fueron 4 y si bien tenían un diseño algo diferente a su antecesor, mantenía los principios básicos que comenté al principio, se trataba del TALGO II y ya el 14 de julio de 1950 comenzó su explotación comercial entre Madrid y Hendaya. Con las cuatro composiciones iban acopladas otras tantas locomotoras que tenían la particularidad de lucir en su testero el nombre de una Virgen, advocación que ha sido continuada en las locomotoras posteriores construidas para los trenes TALGO. Pronto se hacen patentes unos inconvenientes en el TALGO II como son la unidireccionalidad, que obligaba a dar la vuelta al tren completo al final de cada viaje, la rigidez de su composición que impedía el segregar parte de la composición para que siguiesen itinerarios diferentes y la unión permanente de su locomotora lo que hacía muy costoso su mantenimiento. Pero estos incon-

venientes se ven solucionados con la llegada de la nueva generación del tren TALGO en el año 1964. Es el TALGO III que incorpora mayor confort, reversibilidad y segregabilidad de sus ramas solucionando de esta forma los inconvenientes del TALGO II.

Pronto se intensifican las investigaciones con el objetivo de incorporar estos trenes a Europa y fruto de ello es la creación del TALGO III RD (Rodadura Desplazable), que aportaba un innovador mecanismo en sus ejes que le hacían adaptarse tanto al ancho de vía nacional como al ancho de vía europeo, ligeramente inferior. Después de las correspondientes pruebas tiene lugar el histórico viaje oficial entre Madrid y París el 12-11-68, periódicos de aquellos días titulaban: «No hay Pirineos para el TALGO». Con el TALGO III RD se vino a solucionar el problema de ancho de vía existente entre la Península Ibérica y el resto de Europa que obligaba al transbordo en la frontera para continuar viaje. Su explotación comercial comenzó en el año 1969 uniendo Barcelona y Ginebra para continuar en el año 1974 uniendo Barcelona con París en servicio nocturno al incorporar este tren plazas acostadas, ambos servicios siguen prestándose hasta nuestros días.

Las investigaciones pretenden un nuevo avance, consistiendo en inclinar los coches en las curvas para poder circular por ellas a mayor velocidad sin que se vea afectado el confort del viajero por ello. Tras las exitosas pruebas se contrata en 1978 las primeras unidades que darían lugar a el TALGO PENDULAR, tren que incorporaba un sistema de pendulación natural que le permitía un incremento de hasta un 20% la velocidad en las curvas. Con la entrada en servicio de este tren en 1980 se amplía la oferta de estos trenes a nivel nacional y a nivel internacional al adquirir también estos trenes el sistema de Rodadura Desplazable que tan buenos resultados estaba dando el TALGO III RD, creándose en 1981 la relación nocturna Madrid-París ya que también fueron dotados estos trenes de plazas acostadas.

Hoy en día las diferentes ramas de los distintos trenes TALGO surcan los clásicos itinerarios entre capitales españolas y también a nivel internacional uniendo Madrid y Barcelona con varias capitales Europeas. Es en definitiva el éxito de una tecnología española, es sin duda la eficacia de un tren español, NUESTRO TALGO.

Hasta una nueva ocasión.

A PALOMA Y ANGEL

Profundas raíces habéis ahondado en esta tierra, ya que sin el tesón y entusiasmo puesto por vosotros, sería raro de que el Grupo de Jota Carallana hubiera persistido a la pertinaz sequía.

De la nada y con nada, este Grupo, nuestro Grupo se deja oír, cosechando éxitos fuera de los límites autonómicos.

Paloma, tú tienes tu voz para cantar y con eso sobra, pero la voz que ha tenido Angel, ha servido para que se oyera la tuya y la de los demás.

Angel: ¿Cuántas puertas te han cerrado siendo de que no ibas a pedir para ti? ¿A cuántos has tenido que abrir las tuyas?

La Asociación de Amigos del Ferrocarril de Cariñena, desde esta humilde publicación, quiere expresaros nuestro reconocimiento y total apoyo.

La Asociación de Amigos del Ferrocarril