

TRANSPORTE EXCEPCIONAL

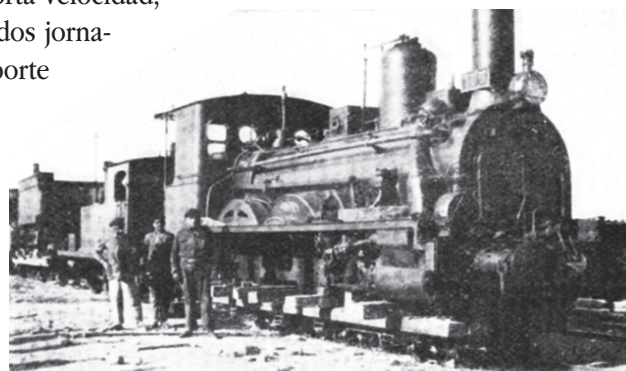


Locomotora ex Norte 0-3-0, n.º 109 encabezando un tren de trabajos durante la construcción de "El Caminreal", año 1931. Foto: Enrique Andrés Gramage. Archivo CIFCCC

Sin duda alguna, una de las peculiaridades de la construcción de la línea Caminreal-Zaragoza, estuvo en la necesidad de comenzar las obras en un punto intermedio de la misma, y no por cualesquiera de sus dos extremos, como hubiese sido lo lógico. La indefinición tanto en el punto de origen de la nueva línea, en su entronque con la línea Calatayud-Valencia, como en la ubicación definitiva de la terminal en Zaragoza y sus enlaces, obligó a iniciar los trabajos en Cariñena. Para ello, a lo largo del año 1930 se utilizó el ferrocarril de vía estrecha Cariñena-Zaragoza, en servicio desde el año 1887, para trasladar una parte de los materiales desde Zaragoza hasta Cariñena, construyendo una estación de transbordo y comenzar el tendido de la vía desde aquí, en ambos sentidos. La primera dificultad se presentó al tener que transportar las locomotoras de vía normal y los vagones que se iban a utilizar para los trabajos hasta el punto de inicio de las obras. Las loco-

motoras, con rodaje 0-3-0 y procedentes de la Compañía del Norte, representó las influencias que esta Compañía tenía ya sobre la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón prácticamente ya bajo su jurisdicción, destinando estas locomotoras a labores de trenes de trabajos, ya en el ocaso de su vida activa. La solución adoptada para el transporte de las locomotoras consistió en desmontar las ruedas y bielas de las locomotoras, montándolas sobre varios diplorys, repartiendo la carga por medio de traviesas y formando un tren de corta velocidad, que realizó el viaje en dos jornadas. Este singular transporte excepcional contemplaba la ubicación de la locomotora de vía estrecha en el centro de la composición, empujando a la locomotora grande sobre los diplorys y a su vez arrastrando unos vagones cargados

con las ruedas, bielas, tender y otros elementos. Para los vagones, simplemente se optó por el cargue directo sobre las pequeñas plataformas del ferrocarril de vía estrecha. En Cariñena, se dispuso en la estación de transbordo provisional, una vía en estuche, donde, con unos potentes gatos, se hizo el montaje de las locomotoras y de los vagones sobre la nueva vía de ancho normal. De este modo se pudo comenzar el tendido de vía desde Cariñena hacia Villarreal y hacia Zaragoza.



Traslado de una de las locomotoras ex Norte 0-3-0 desde Zaragoza hasta Cariñena, a través del F.C. de vía estrecha Cariñena-Zaragoza. Julio 1930. Foto: Revista Ferrocarriles y Tranvías, año 1933. Archivo CIFCCC

Las primeras diésel de “El Caminreal”



Ómnibus Zaragoza-Valencia, efectuando su entrada en la estación de Cariñena y encabezado por una pareja de locomotoras serie 1900. Febrero 1983. Foto: Esteban Gonzalo Rogel. Archivo CIFCCC

Ya desde sus orígenes, la línea Caminreal-Zaragoza contó con el material motor y remolcado más avanzado de la época, además de las virtudes que ofrecía su trazado, estaciones y señalización, que la convirtieron en una de las líneas más modernas de nuestro país. Las 12 locomotoras tipo “Garrat” o los primeros coches metálicos de viajeros que circularon en España, junto con sus estaciones, diseñadas por célebres arquitectos de principios del siglo XX, junto con la señalización Ericsson adoptada por la Compañía Central de Aragón para esta línea, fueron muestras de los grandes avances aportados con la puesta en servicio de “El Caminreal”. Posteriormente y ya en manos de RENFE, la línea Caminreal-Zaragoza, como parte del trazado entre Zaragoza y Valencia, también siguió incorporando novedoso material ferroviario como los TAF en los años 50 y posteriormente los TER durante la década siguiente. También y en lo referente a material motor, novedosas locomotoras diésel comenzarían a relevar progresivamente a las locomotoras de vapor durante la segunda mitad de los años 60.

Ante la positiva experiencia obtenida con las primeras locomotoras diésel en España, series 1600 y 1800 de ALCO en Andalucía y Galicia respectivamente, RENFE celebró en el año 1963 el tercer concurso de adquisición de locomotoras diésel, que se concretaba en 120 nuevas locomotoras, que permitirían eliminar totalmente la tracción a vapor en Andalucía y Galicia, y dieselizar la mayor parte de las líneas que con origen en Valencia partían en dirección Teruel, Tarragona y Almansa. Los adjudicatarios resultaron Euskalduna, asociada a ALCO, con 60 locomotoras que formarían la serie 2100 y Macosa con General Motors, con otras 60, que darían lugar a la serie 1900, si bien esta serie quedaría ampliada posteriormente en 53 locomotoras más.

Sería precisamente este último lote de locomotoras de la serie 1900 las primeras locomotoras diésel en prestar servicio en “El Caminreal”, con la particularidad de que 10 de ellas fueron fabricadas directamente por GM en EE.UU. y aunque técnicamente eran idénticas al resto de la serie, externamente diferían bastante al adoptar un diseño monocabina netamente americano, frente al diseño bicabina europeo del resto de la serie construida por Macosa.

Esta serie de locomotoras se recibieron entre los años 1965 y 1967 y tras las correspondientes pruebas comenzaron a encabezar los principales trenes entre Zaragoza y Valencia, relegando a las locomotoras de vapor a trenes de menor entidad. Trenes de mercancías, como los naranjeros y la práctica totalidad de los trenes de viajeros, como los ómnibus, expreso Zaragoza-Valencia de temporada y posteriormente en cabeza del expreso “Sol de Levante” fueron sus primeros servicios. En algunos servicios de mercancías con las diferentes modalidades de doble tracción, especialmente en determinados entre Zaragoza y Valencia, dos de ellos en “El Caminreal”, en las subidas al Alto Peirán, entre Navarrete y el pk 26 y Puerto del Alto, entre Villarreal y el pk 52, en donde se autorizaba la doble tracción por cola. Pero sin duda, y aunque al margen de “El Caminreal”, uno de los servicios más representativos de la serie 1900 fue el tráfico de mineral de Sierra Menera, entre Montiel y Puerto de Sagunto, protagonizando dobles tracciones cabeza/cola entre Teruel y Puerto Escandón, pudiendo alcanzar una carga de 1760 toneladas por tren.

A partir del año 1983 y con la llegada de las nuevas locomotoras diésel de la serie 333 al depósito de Valencia Fuente de San Luis, nuestras protagonistas fueron cediendo



Mercancías encabezado por una unidad de la subserie 200, derivada de la primitiva serie 1900, a punto de salir de la estación de Cariñena, año 1985. Foto: Evaristo M. Loshuertos Romero. Archivo CIFCCC

do a estas potentes locomotoras el remolque de los trenes más importantes y pesados que circulaban entre Valencia y Zaragoza, quedando relegadas a los ómnibus, hasta la desaparición de los mismos con la llegada de los automotores de la serie 592 y a los mercancías con menos exigencia de tonelaje, compartiendo en algunos casos dobles tracciones entre ellas o con las 333, principalmente en el remolque de trenes naranjeros, que se prodigaron por la línea durante varias décadas hasta finales de los años 80 y del expreso "Sol de Levante".

La aparición de las primeras 319.2, (*Retales*) fruto de la reconstrucción integral de las 20 primeras unidades de la serie 319.0 (ex1900) en los años 1984 y 1985, fue la antesala de lo que le depararía a esta serie unos años después, en donde desaparecieron totalmente del servicio, con la llegada de nuevas unidades de la subserie 319.2 con nuevas reconstrucciones, aunque también algunas unidades de nueva construcción, serie 319.3 que no se prodigaron en exceso por la línea y serie 319.4, formando una segunda generación de locomotoras diésel.



Locomotora 1911 en cabeza de una composición de tolvas TT2 a su paso por la estación de Cariñena. Septiembre 1983. Foto: Jordi Rallo. Archivo CIFCCC

INTERSECCIONES



Estación de Botorrita de la línea Caminreal-Zaragoza durante su construcción, compatibilizando el servicio del ferrocarril de vía estrecha Cariñena-Zaragoza, que discurre en sus proximidades. Año 1933. Foto: Juan Antonio Cifuentes. Archivo CIFCCC

Cuando comenzaron las obras de construcción de la línea Caminreal-Zaragoza, los ingenieros de la Compañía Central de Aragón dividieron el trayecto en tres secciones, cada una de ellas con unas particularidades y complejidades diferentes, que tuvieron que abordar con soluciones muy estudiadas. Los primeros 45 km, entre Caminreal y Villarreal, conformaron la sección 1, los 25 km siguientes hasta Cariñena, formaron la compleja sección 2 y finalmente los 50 km últimos hasta Zaragoza, pertenecieron a la sección 3.

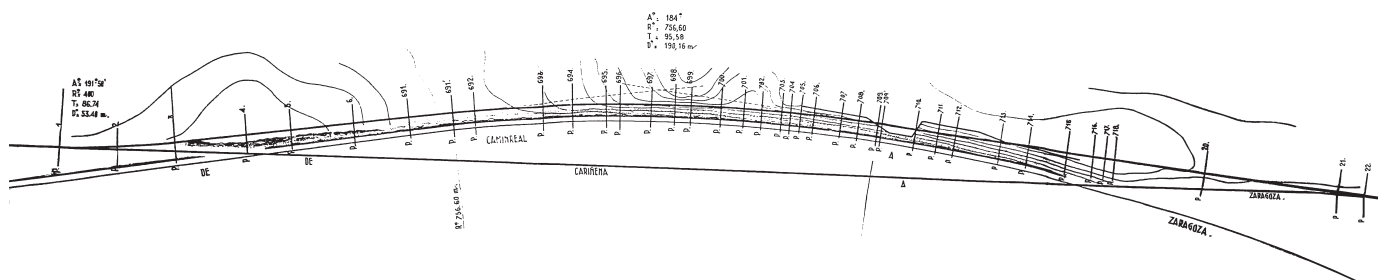
Centrándonos en esta última sección, ocupada por el ferrocarril Cariñena-Zaragoza, fue en donde la Compañía Central de Aragón, tuvo que afrontar la realización de unos trabajos que deberían de ser compatibles con el servicio de este ferrocarril. La prescripción 5.^a de la R.O. de 9 de junio de 1926, en que se aprobó el proyecto de la línea Caminreal-Zaragoza, decía textualmente: *Se construirá la parte de línea entre Cariñena y Zaragoza sin interrumpir el servicio de la actual línea.*

Si bien el proyecto de “El Caminreal” no contemplaba la utilización de la plataforma del ferrocarril de vía estrecha entre Cariñena y Zaragoza, sí que existían varios puntos de intersección entre los dos trazados. Los cruces de trazado proyectados entre Cariñena y Longares, en Muel y en María de Huerva, al ser a la misma cota, se solucionaron con la interrupción de la construcción de la vía en esos puntos, instalando los tramos de vía de enlace ocasionalmente cuando fue necesario por los trabajos de construcción o pruebas, previa interrupción puntual del servicio del ferrocarril Cariñena-Zaragoza.

Sin embargo resultó más complejo en el tramo comprendido entre los pk 12+843 y 13+423 del ferrocarril Cariñena-Zaragoza, entre Longares y Muel, en donde la nueva línea cruzaba por dos veces el trazado, con diferencias de cota de 1,10 m y 1,75 m respectivamente. Al ser intersecciones con diferente cota, se optó por construir una variante del ferrocarril Cariñena-Zaragoza entre esas dos intersecciones, llevándolo por un

escalón en el faldón exterior del terraplén del de la línea Caminreal-Zaragoza. La única dificultad que presentaba esta obra era el paso de la vaguada del barranco de la Torrubia, que se solucionó con la colocación de un tramo metálico oblicuo de 12,70 m de luz, que el ferrocarril de Cariñena a Zaragoza tenía en desuso, procedente del viaducto sobre el barranco de las Canales en María de Huerva, que hubo que sustituir por un pontón, a causa de su cimentación deficiente y que se encontraba en perfecto estado de uso. La construcción de esta variante para el ferrocarril Cariñena-Zaragoza, supuso la mejora del trazado en este punto, con curvas de 400 m de radio y rampa máxima de 0,018 mm/m, además se mejoró el carril, con la sustitución del carril de 25 kg por metro lineal, por carril del Ferrocarril Central de Aragón de 31 kg por metro lineal.

De esta forma se pudo compatibilizar en toda la sección 3.^a la construcción del nuevo ferrocarril Caminreal-Zaragoza con el servicio del ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza hasta el martes de carnaval día 28 de febrero de 1933, fecha en que quedó clausurado este último ferrocarril. Durante la semana siguiente, en donde quedó interrumpido el servicio ferroviario, se realizaron los correspondientes empalmes definitivos en todas las intersecciones de trazado y obras complementarias, que permitieron la apertura de la nueva línea el día 9 de marzo con el primer servicio regular de viajeros entre Valencia y Zaragoza.



Plano de la variante de 585 metros construida en el ferrocarril de vía estrecha para permitir la construcción de la línea Caminreal-Zaragoza, sin intersecciones en este punto. Archivo CIFCCC