

VIA ESTRECHA

N.º 3 • NOVIEMBRE 1993

BOLETIN DE LA ASOCIACION
DE AMIGOS DEL FERROCARRIL
PRO «ESLA N.º 10»
CARIÑENA

EL ACTUAL FERROCARRIL DE CARIÑENA

Marco A. Campos

Mucho antes de que en 1941 se constituyese RENFE como empresa estatal encargada de explotar el ferrocarril español de ancho normal, nuestro país estaba salpicado por diversas compañías propietarias de las distintas líneas férreas que surcaban el territorio español, entre las que estaban, entre otras, la Compañía del Norte, la Compañía M.Z.A., la Compañía Central de Aragón etc... Pero me voy a centrar en esta última ya que fue la propietaria y constructora de la línea Caminreal-Zaragoza, trayecto en el cual está incluida nuestra localidad Cariñena.

Este ferrocarril de 120 Km. denominado Caminreal-Zaragoza, y no al revés ya que en Caminreal se encuentra el Km. 0 y en Zaragoza el Km. 120, fue construido con una clara vocación internacional, la recién inaugurada línea de Canfranc en 1928 parecía ser el complemento ideal para la exportación de las importantes producciones hortofrutícolas del Levante español hacia Francia, ya que la línea que disponía en aquel entonces la Compañía discurría de Valencia hasta Caminreal por Teruel y desde allí y por Daroca llegaba a Calatayud dando un importante rodeo hasta llegar a Zaragoza. Así pues con la necesidad también de unir directamente Zaragoza con Teruel para mayor fluidez comercial entre estas dos ciudades aragonesas y en consecuencia la unión directa de dos grandes capitales como son Valencia y Zaragoza, aprovechando el tendido férreo entre Valencia y Caminreal, aconsejaban la construcción de esta línea. En consecuencia fue la Compañía Central de Aragón la que instara del gobierno el proyecto y la concesión del nuevo tramo mediante la construcción de un ferrocarril de ancho normal entre Caminreal y Zaragoza.

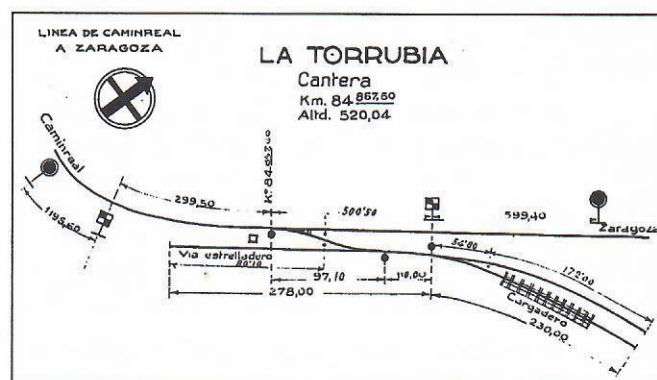
La línea se construyó siguiendo prácticamente el curso del río Huerva, aprovechando entre Cariñena y Zaragoza parte del trazado del ferrocarril de vía métrica existente entre estas dos localidades, durante su construcción no se utilizaron traviesas metálicas tan características en la Cía. Central de Aragón aunque sí se utilizaron en vías secundarias de algunas estaciones de la línea. Observando detenidamente el perfil longitudinal del trazado podemos apreciar que, partiendo de su origen en Caminreal a 918 mts. sobre el nivel del mar, la línea va ganando altura hasta alcanzar su cota máxima en el Km. 29, estación de Ferrerueta, a 1027 mts., posteriormente va descendiendo hasta el Km. en la estación de Villarreal de Huerva, a 857 mts., continuando una ligera ascensión hasta la desaparecida estación de Puerto del Alto, Km. 52 a 909 mts., comenzando desde aquí el descenso definitivo que, pasando por Cariñena en su Km. 70 a 602 mts., termina en la estación de Zaragoza-Delicias a 202 mts. en el definitivo Km. 120, esta estación construida como terminal de la línea fue ubicada en el popular barrio zaragozano contabilizando la tercera estación con que contaba Zaragoza por aquel entonces acompañando a la desaparecida

del Arrabal (también del Norte) y la de Campo Sepulcro (actual Portillo). Todas las estaciones de la línea fueron construidas con un mismo estilo racionalista siguiendo la tradicional arquitectura aragonesa con la particularidad de ser todas las estaciones diferentes entre sí reseñando la particularidad de la estación de Cadrete por tener sobre su tejado el dibujo de una C y una A, de grandes proporciones, iniciales lógicas de "Central de Aragón" (visible desde la autovía próxima a la estación).

A la hora de la construcción de la línea los vecinos de las distintas poblaciones por las que iba a transcurrir el nuevo ferrocarril acogieron con entusiasmo el proyecto, aunque fueron tres localidades las que, por intereses particulares, más problemas generaron, estas fueron Cariñena, Cuencabuena y Longares, en las dos primeras se pudo llegar a un acuerdo con los interesados, no así en Longares, que ante la oposición a que el ferrocarril transitara por determinadas tierras se optó por alejar el trazado del pueblo situando la estación a 700 mts. de distancia, polémica decisión que seguramente debe de pesar todavía entre los habitantes de Longares.

Una vez concluida la nueva línea tuvo lugar su inauguración el día 2 de abril de 1933 con un tren especial que con autoridades del gobierno y de la Compañía partió de Valencia y recorriendo toda la línea continuó hasta Canfranc plasmando de esa manera la vocación internacional con la que nacía este nuevo ferrocarril que, sin embargo, no tuvo la proyección deseada ya que incomprensiblemente subsistía una disparidad de tarifas que aconsejaban a encaminar el tráfico por sus antiguos derroteros, de esta manera la Compañía del Norte encaminaba hacia Hendaya los productos valencianos que hasta Zaragoza llegaban a través de la nueva línea

En la actualidad este ferrocarril, después de haber sido objeto de un reciente acondicionamiento, espera pacientemente que, de una vez por todas, soporte el tráfico nacional e internacional para el que fue construido.



COMPETENCIA DE COSECHEROS Y CARRETEROS CONTRA EL FERROCARRIL

Antonio Galindo Rubio

Es a finales del siglo XVIII cuando crece el cultivo de la vid en Cariñena. La década 1877-1887 constituye una de las mejores épocas para el vino. Se paga entre 30 y 40 pesetas el alquez (120 litros), mientras que hasta entonces se había pagado entre 10 y 12 pesetas.

La causa de esta extraordinaria valoración del vino se debe a la demanda francesa, motivada por la pérdida de viñedo galo a causa de la filoxera. Como consecuencia se hicieron numerosas plantaciones de viñas. Se revalorizó el campo y Cariñena aumentó en 547 habitantes teniendo presente que el año 1885, año de cólera, hubo 422 defunciones de dicha Villa.

Con motivo del ferrocarril, Morata de Jalón, que cuenta con él, se convierte en el gran centro vinícola al que afluyen los pueblos de la Comarca para llevar a vender sus vinos.

Unos almacenistas franceses, Violet Frères, se establecen en Aguarón y Cariñena, y durante varios años acuden a los pueblos de la Comarca para comprar vino y uvas, y mezclarlo con otros vinos menos alcohólicos franceses.

Pero esta situación dura muy poco, y la demanda francesa disminuye considerablemente a partir del año 1885 en que finaliza el tratado comercial con Francia.

El viñedo conoce la primera gran crisis. En 1888 se vende la uva entre 6 y 8 reales la arroba, mientras que en 1887 pagaron a 24 reales.

Para remediar esta situación se recurre a la destilación de vinos. En Aguarón se funda la primera Sociedad Alcohólica en 1896 y a ella siguen Encinacorba, Cariñena, Paniza y Almonacid.

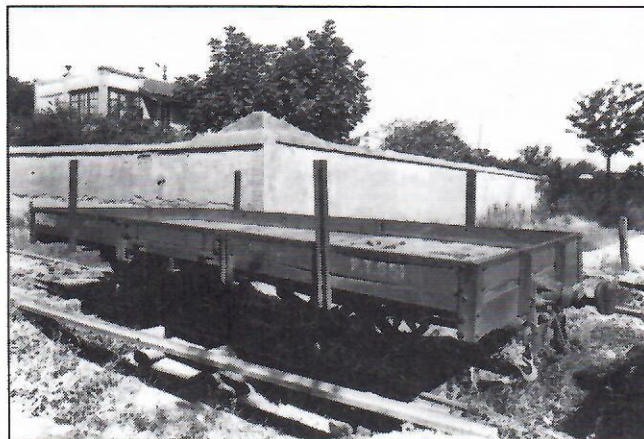
En 1893 llegaron al Campo de Cariñena unos portugueses con unos calderines para fabricar holondas (aguardientes), contribuyendo a rehabilitar el precio del vino pagándolo a 6 pesetas el alquez.

Virtualmente el Campo de Cariñena tiene la misma superficie de viñedo en 1936 que a final del siglo XIX y muy superior a la de 1860.

La forma primitiva de comercialización del vino era ir a venderlo por los pueblos con sus carros con pipas. En la comarca había arrieros que trajinaban el vino, vendiéndolo de casa en casa de taberna en taberna en los pueblos de Aragón, no vinícolas.

Tras de haberse inaugurado el ferrocarril Cariñena-Zaragoza, se demuestra su importancia el indiscutible hecho de que en sólo 3 días llegaron a la estación de Cariñena procedentes de Zaragoza y Barcelona más de 600 pipas vacías, de las que la mayor parte ha retornado ya el ferrocarril, llenas de uvas y caldo para proceder en su destino a la fabricación de los vinos espíritus.

Gran parte de esas pipas han sido facturadas por la casa de los señores Maristany.



Vagón del antiguo ferrocarril Cariñena - Zaragoza de vía métrica

Cuatro cosecheros, por el contrario, se pusieron de acuerdo con varios carreteros para emprender una competencia de transportes contra el ferrocarril.

En vista de la activísima competencia que los carreteros emprendieron contra el ferrocarril de Cariñena a Zaragoza, el ingeniero jefe D. Pedro Pella y el administrador de esa línea ferrea D. Alberto Camps, visitaron al señor gobernador civil de la provincia para hacerle presente que está dispuesta aquella empresa a matar definitivamente esa temeraria competencia; pues para ello no tiene más que rebajar el precio de los transportes, pero que antes de tomar tan extremada medida que podría ocasionar la ruina de los carreteros, suplican a la primera autoridad civil se interese para ver si ella podría alcanzar de los carreteros una transacción conveniente para todos y que a pesar de sus muchas gestiones, la Compañía no ha podido conseguir.

El señor gobernador Montes, que agradeció a los señores Pella y Camps, la deferencia por avisarle antes de adoptar aquella resolución les invitó a proseguir por última vez aquellas gestiones y si éstas no obtuviesen el resultado apetecido, quedaba desde luego autorizada la Compañía para obrar libremente en este asunto y rebajar las tarifas de los transportes de pipas y bocoyes.

La Sociedad Catalana General de Crédito ha calificado de temeraria aquella competencia. La empresa del ferrocarril de Cariñena a Zaragoza, ha dispuesto rebajar la tarifa para el transporte de vinos y bocoyes en la siguiente forma:

Por un bocoy de cinco alqueces facturado en la estación de Cariñena para las de Zaragoza, del Norte, Mediodía ó a domicilio 7,50 pesetas.

Por una pipa en iguales condiciones 6,25 pesetas.

Los envases de retorno a 40 céntimos de pesetas pieza.

Esta tarifa especial comenzó a regir el lunes 10 de octubre de 1887

"CINCO VILLAS"

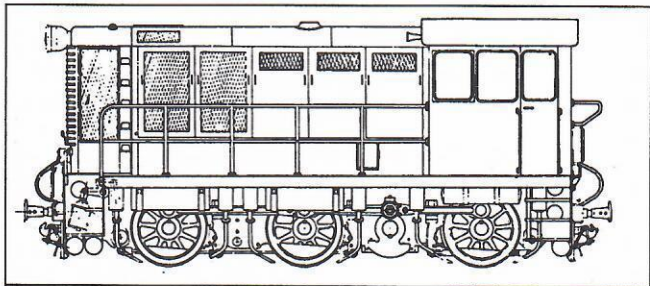
(UN FERROCARRIL MUERTO Y A MEDIO ENTERRAR)

J. M. Sánchez García

De entre los caminos de hierro aragoneses del pasado, en su mayoría ya historia, uno de los más emblemáticos fue el de las Cinco Villas, aquel entrañable Gallur-Tauste-Ejea de las Caballeros-Biota-Sádaba en el que mi abuelo Paco trabajó durante muchos años. Y yo con él en cierta manera, pues en verano, siendo un crío, me llevaba consigo a la estación y así me familiarizó con todo aquel maravilloso material de la F.E.V.E.: Locomotoras, vagones muy pequeños de pasajeros, otros de mercancías y por fin, ya en la decadencia de la línea una increíble autovía germano con un alargado hocico por delante y otro por detrás, que un señor que apellidaba Estella (¡ojalá leyese esto!) conducía a la temeraria velocidad de 50 ó 60 Kms. por hora con pasmosa seguridad.

Tocaba yo la campana del andén principal, recorría los vagones vacíos por si los viajeros se habían olvidado de alguna maleta, regaba las plantas, cambiaba las agujas con ayuda del abuelo... No, no creo que pueda nadie extrañarse de que luego, al crecer, le profese a todo lo ferroviario un cariño imborrable.

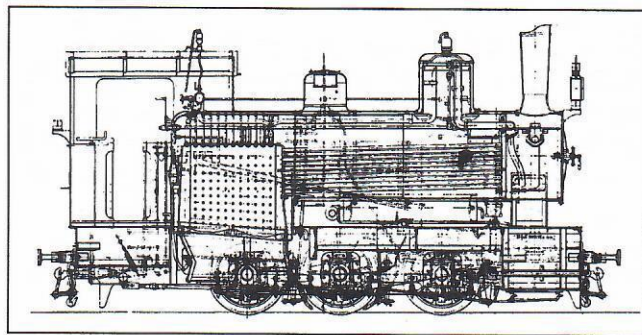
Aquel viejo ferrocarril tenía por principal cometido transportar la ingente producción triguera de las Cinco Villas hasta Gallur, a orillas del Ebro, donde los trenes de vía ancha de Renfe la recogían a golpe de pala para llevarla a donde conviniera.



Esquema de la locomotora diesel Batignolles - Chatillon, única superviviente del ferrocarril

Aquellos convoyes color rojizo atravesando los inmensos campos cincovillanos eran vida y fuente de riqueza, eran esperanza de progreso y posibilidad de abrirse al mundo en una época que para nadie fue fácil.

Un mal día nació la línea de autobuses Sádaba-Zaragoza y fue como si hubiese venido al mundo una malvada bruja que, al principio con timidez, fue robando pasajeros a la F.E.V.E. librándoles del transbordo en Gallur y dejándoles en la Ciudad del Ebro en pleno centro, a cinco minutos de la plaza de España y a diez del Pilar. Mientras tanto, los camiones, entonces sólo Pegasos de blancas cabinas y Barreiros granates se iban apoderando del transporte cerealístico, y fue inútil que aquel animoso autovía del



Esquema de la locomotora de vapor Nº 1 de 1913

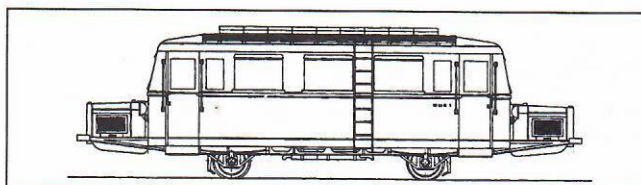
señor Estella aportara a la herida de muerte línea un aire de modesta y hasta graciosa modernidad, y no menos inútil que mi abuelo y yo siguiésemos trabajando juntos a lo largo de aquellos mágicos veranos por desgracia irrepetibles.

Reducción de servicios y desguace de esperanzas vinieron parejos, como la noche y la oscuridad, ya al primer autobús, un Pegaso con aquella cruz tan pesada delante del radiador, le fueron surgiendo hermanos cuyos asientos de recio skay resultaban especialmente odiosos con el estepario calor de aquellos estíos.

Murió el abuelo, se fue el señor Estella y con ellos y algunos otros que también desaparecieron se acabó el servicio que durante años y más años sirvió de arteria vivificadora a una comarca de la que, sin serlo, me siento tan hijo como nuestros vinos lo son de Cariñena.

Es muy duro contemplar lo que resta de aquellas hermosas instalaciones ferroviarias de vía estrecha y anchos valores: Ya no quedan vías ni siquiera traviesas, derribaron las cocheras de las señoras locomotoras y, en lo que fuese depósito alargado para guardar con cierto mimo el tren de pasajeros, hoy en día se ubica una especie de discoteca quizá más apta para el desfile que para el baile. Queda en pie el edificio de la estación, resisten los andenes entre hierbajos y hasta se advierte el hueco de la plataforma giratoria de las locomotoras, eso sí.

Sádaba, con el castillo repleto de almenas y de grietas a la izquierda del Riguel y la iglesia de Santa María llena de cruces a la derecha, no olvidará nunca su viejo ferrocarril, uno de los muchos que se fueron dejando perder en este Aragón nuestro tan hecho ya a renuncias y desilusiones.



Esquema del automotor tipo "Zaragoza" fabricada por Carde y Escoriaza

COSAS Y CASOS DEL FERRO-CARRIL DE CARIÑENA A ZARAGOZA

Ramón Bielsa Esteban.

Con fecha 5 de diciembre de 1884, por Real Orden, se concede a la Sociedad Catalana General de Crédito la explotación del ferrocarril económico de Cariñena a Zaragoza.

En el número 5 correspondiente al día 29 de enero de 1885 en el periódico de Los Negocios, que se publicaba en Barcelona, se leía lo siguiente: " Al calor de la Sociedad Catalana General de Crédito, ha nacido la compañía del ferrocarril de Cariñena a Zaragoza, para su impulso y auxilio se ha suscrito todo el capital y con inteligencias a la Catalana pedidas, se ha organizado el consejo, que se compone de los siguientes:

Presidente Antonio Juncadella.
Vicepresidente Jaime Armet.
Vocal Antonio Canedell
Vocal Juan Font e Iglesias.
Gerente Manuel Angelón

La gran parte del año 1885, se dedicaron a realizar los trabajos topográficos y a las negociaciones con empresas extranjeras para la adquisición de materiales ferroviarios.

En el año 1886, las obras de fábrica alcanzan su final con la construcción del puente del Barranco de la Torrubia.

En los primeros días del mes de diciembre de 1886 se terminó la instalación del tendido telegráfico por la empresa del Sr. Palacios.

El único problema, que se tuvo que solventar acaeció en esta localidad, pero el ilustre y activo ingeniero Sr. Font e Iglesias, allanando todo tipo de trabas, realizó nuevos estudios y planos para el emplazamiento definitivo del edificio destinado a estación y una vez vencidas las dificultades, se decidió que el emplazamiento idóneo sería la finca Palomar, propiedad de D. Manuel Ostalé Peña, lindante con el camino de Carra Longares, camino del Palomar y con la finca de Don León Castán.

La localidad que más entusiasmo puso en la construcción del ferrocarril de Cariñena a Zaragoza fue Longares, por lo que su vecindario, sumamente agradecido al ingeniero Sr. Font e Iglesias, acordó obsequiarle con un banquete en conmemoración de haber llegado la línea férrea a dicha villa, o sea al Km. 37, quedando por tender y sentar, tan sólo 8 Km.

Con los elegantísimos y cómodos coches, que en el mes octubre del 1886, recibió el Sr. Font y habiendo sido situados en la estación de Longares, el 19 de noviembre y a las 10 de la mañana, salió para Zaragoza el primer tren con los invitados al banquete. A pesar de ser detenido el tren para admirar el esbelto puente del Barranco de la Venta de los Canales, no se empleó más de una hora y quince minutos en recorrer el trayecto.

En la estación de Zaragoza, el Sr. Font enseñó el material rodante a los asistentes.

En el acreditado restaurán francés Hotel Cans, que se encontraba en la calle 4 de Agosto Nº 27 y a la una, dió comienzo el banquete, al que asistieron entre otros: Sala (abogado), Ordas (procurador), Santamaría (médico), Pella, Presas, Zaragoza y Palacios (ingenieros).

El 11 de diciembre de 1886, circuló por Zaragoza, la noticia de una catástrofe en la línea, todavía no abierta de Cariñena a Zaragoza. La fantasía aumento las proporciones del hecho y se describían horrores, que de esta forma llegaron a las mismas autoridades, decíase que se había hundido un puente, muriendo 16 personas. En realidad, lo sucedido fue, que un tren de trabajos compuesto de cinco vagones, uno de ellos con cal, y el resto transportando a 25 operarios, cuando al llegar al puente de los Canales, que da acceso al barranco Salado en el Km. 24, Término de Mozota, descarriló la máquina Cataluña 5 (El Esla 10), por efecto de un garrote hecho en la vía por el apretamiento de las tierras en las últimas lluvias.

La máquina, fue a para a la derecha de la vía, deslizándose por el terraplén.

En este accidente, fueron heridos: el fogonero, un capataz, el maquinista y dos peones.

Todos fueron curados en la estación de Muel, por el médico D. Enrique de Andrés y Tomé, ninguna lesión fue grave, la de más cuidado fue la del fogonero, al sufrir irritaciones en los ojos, al caer envuelto en cal.

Sobre este accidente existen fotografías, pero hasta la fecha, no ha caído ninguna en mis manos.

