

MODELISMO FERROVIARIO

El modelismo ferroviario ha sido una de las principales actividades de nuestra Asociación, durante las dos últimas décadas. Tras conseguir a finales de los años 90 las antiguas oficinas del Jefe de Distrito de Vías y Obras de la estación de Cariñena como primera sede social, se inició la construcción de una maqueta en escala 1:160 (N), limitada en aquel momento al espacio disponible en aquel primer espacio para la Asociación. En una primera fase y de la mano de José Pedro García Andrés, los trabajos consistieron básicamente en carpintería y electrónica, con la construcción de tres circuitos (dos secciones en cada uno) con dos estaciones, sobre un bastidor de madera en forma de L, que ocupaba en su totalidad una de las salas disponibles.

Tras la finalización de esta primera fase y con el objetivo puesto en la creación del Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena, dentro de un proyecto mucho más ambicioso para nuestra Asociación, los trabajos de una segunda fase (decoración) no se retomaron hasta que fue posible un complejo traslado de la maqueta hasta la nueva sede en el Centro de Interpretación, en el año 2012. Una vez ensamblada en su nueva ubicación y formando parte de la exposición permanente de la sala de manera funcional, comenzaron tímidamente los trabajos de decoración de la maqueta, según disponibilidad del presupuesto de la Asociación y del tiempo de algunos socios como Marco-A. Campos, Mariano Rodríguez y Carlos Segura.

Pero fue en el mes de mayo de 2019, cuando la segunda fase tomó un definitivo impulso con la elaboración de un proyecto básico de decoración, dando comienzo unos trabajos capitaneados por Javier Pina Tabuena, que van a permitir finalizar la construcción de esta maqueta a lo largo del 2021. Durante los últimos meses y aun con la forzosa pausa por el confinamiento general y las diversas restricciones de movilidad establecidas durante el año 2020 por la pandemia del COVID 19, los trabajos de decoración fueron avanzando con intervenciones semanales, hasta presentar actualmente (diciembre 2020), un nivel de acabado muy próximo al 100%.

Los trabajos de decoración se han ido adaptando al trazado de los circuitos, siendo especialmente complejos en algunos puntos y siempre intentando dejar visible la mayor parte del trazado, evitando túneles innecesarios. Aunque no representa ninguna zona concreta, el proyecto contempla diversos guiños a nuestra Comarca, con réplicas a escala de diferentes rincones



Las réplicas de las estaciones de Encinacorba y Longares, presentes en la maqueta. ■ Archivo CIFCCC

de nuestro territorio. De esta forma, los viñedos del Campo de Cariñena tienen una importante presencia en la maqueta, así como los edificios originales de las estaciones de Cariñena, Longares y Encinacorba, incluso el viaducto de las seis arcadas o la ermita de Santa Quiteria en el término de esta última localidad. De la misma forma, el proyecto contempla la estación de Muel-Mozota y la creación de dos núcleos urbanos de la Comarca, que quedarán identificados con la réplica de alguno de sus elementos patrimoniales más representativos.

El resultado definitivo permitirá al visitante, además de disfrutar de un atractivo argumento expositivo en el CIFCCC, ver representado diversos enclaves de nuestra Comarca, como una

singular forma de divulgación de nuestro territorio a través del modelismo ferroviario a escala 1:160.



Reproducción de un viñedo, a modo de guiño a nuestro territorio.

■ Archivo CIFCCC



Vista parcial de la maqueta, en donde se aprecian los diferentes niveles de la misma.

■ Archivo CIFCCC

DATOS DE LA MAQUETA

Escala: 1:160 - N

Bastidor en forma de L, con dos rectángulos

1,25 m x 3,00 m

2,75 m x 0,90 m

Total 6,25 m²

Metros de vía

23 metros de vía doble = 46 m.

21 metros de vía única.

Total: 67 m. en hasta 8 niveles

Material

Tipo vía: 56 tramos de vía flexible PECO

200 bridas metálicas y 100 de plástico

Desvíos: 16 sencillos y 9 dobles, Minitrix y Roco (Fleischmann)

XXX ANIVERSARIO ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL FERROCARRIL “Pro Esla 10” DE CARIÑENA



Tren conmemorativo de la fundación de la Asociación, cruzando el antiguo trazado de la N 330, en las proximidades de Cariñena. 20-12-1990. ■ Ángel González.

Han pasado ya treinta años desde que aquel 24 de noviembre de 1990, un grupo de personas en representación de las diferentes asociaciones culturales del momento, se reunieron en los salones de la Caja Rural del Campo de Cariñena. El objetivo de aquella reunión era la de presentar la idea de recuperar una histórica locomotora de vapor, la “Esla 10”, ex nº 5 “Cataluña” del antiguo ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza (1887-1933), ubicada en las minas de Sabero, en Cistierna (León). Una locomotora que en aquel año ya realizaba sus últimos viajes remolcando vagonetas de mineral, tras más de un siglo en servicio, siendo en aquel momento la locomotora de vapor más antigua de Europa en circulación. La idea fue muy bien acogida y supuso el germen de la fundación de la Asociación Amigos del Ferrocarril “pro Esla 10”, como instrumento legal para comenzar las diferentes gestiones, con la rúbrica del acta fundacional el día 7 de diciembre de 1990. Posteriormente y para conmemorar la recién creada Asociación y con la colaboración de la AZAFT, se puso en circulación desde Zaragoza un tren conmemorativo el día 20 de diciembre, con dos coches de la CIWL y la locomotora Baldwin 0-3-0, en una gran jornada que congregó a numeroso público en la estación de Cariñena, con la asistencia del por entonces Consejero de Cultura del Gobierno de Aragón, Enrique Calvo Cabello.

A partir de entonces comenzaron las primeras gestiones con diversas instituciones para presentar el proyecto, consiguiendo en primera instancia el compromiso por parte de la Diputación General de Aragón de una importante subvención que permitiese materializar el retorno de la “Esla 10” a sus orígenes. Por otra parte, algunos miembros de la nueva Junta Directiva se desplazaron hasta Cistierna, para conocer in situ la codiciada pieza histórica y entablar las primeras conversaciones con sus propietarios. Las gestiones en tierras leonesas siempre fueron difíciles y complicadas, hasta el punto de tener que desistir años después ante la rotunda negativa de la empresa propietaria para ceder o vender la “Esla 10”.

Aunque supuso un serio revés a los ánimos de todos los socios, la Asociación de Amigos del F.C “pro Esla 10” y lejos de desanimarse, reorientó sus actividades a la investigación y divulgación de la historia del ferrocarril en Cariñena y su Comarca. Así y durante los primeros ocho años, se celebraron semanas culturales del ferrocarril, que supusieron las primeras acciones divulgativas, con exposiciones y charlas relacionadas con nuestro ferrocarril. También se inició la publicación anual del boletín “Vía Estrecha”, que en estos treinta años no ha faltado a su cita y que ha sido uno de los instrumentos de divulgación del resultado de múltiples investigaciones sobre nuestro ferrocarril. Igualmente y durante cinco años, se creó una sección filatélica, con la creación de matasellos conmemorativos.



La Baldwin, a cargo del tren conmemorativo, empleándose a fondo a la salida del apeadero de Arañales de Muel. 20-12-1990. ■ Ángel González.

El año 1998 supuso un importante impulso para nuestra Asociación, por una parte al poder conseguir su primer local social en la antigua oficina del Jefe de Distrito de Vías y Obras de la estación de Cariñena, en donde se centralizaron las actividades desde entonces. Por otra parte, la Asociación se embarcó en un ilusionante proyecto, no exento de complejidad y dificultades, como lo fue la restauración de un antiguo vagón foudre abandonado en la estación de Cariñena. Tras cinco años de trabajo y sobre todo, tras grandes dosis de empeño, se finalizó la restauración en el año 2003, aunque se tardaría varios años más en poder exponer la pieza.

Pero fue en el año 2009, cuando la Asociación dio un paso de gigante al comenzar a trabajar y planificar un gran proyecto: la creación de un centro de interpretación del ferrocarril. Fueron unos intensos años de trabajo, tanto en las gestiones administrativas, como en llevar a cabo una ambiciosa actuación consistente en recuperar el antiguo muelle de mercancías de la estación de Cariñena, para que su espacio pudiese albergar

la sede. Se trató de poner en marcha un importante proyecto turístico y cultural para la Comarca, que permitiría exponer y divulgar, de una manera ordenada, racional y cronológica la historia de su ferrocarril en diversos soportes. Igualmente, este nuevo espacio iba a permitir definitivamente poner en valor y poder exponer públicamente el vagón foudre restaurado, verdadero icono del centro y muy posiblemente impulsor indirecto de la creación del Centro.

Así transcurrieron 3 años de trabajo hasta que el 23 de septiembre de 2012, y coincidiendo con el 125º aniversario de la llegada del ferrocarril, se culminó el proyecto y pudo ser inaugurado el Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena. Desde entonces, este nuevo espacio cultural se ha convertido en un referente turístico y cultural de nuestra Comarca y todo un orgullo para nuestra Asociación en el actual escenario del XXX aniversario.

A partir de ahora, seguimos trabajando en nuevos proyectos, nuevas metas, que muy pronto se irán presentando.....

LAS CASILLAS GUARDAVÍAS DE LA LÍNEA CAMINREAL-ZARAGOZA

Las casillas de guardavías siempre han sido unos edificios presentes en todas las líneas de ferrocarril y contemplados en los proyectos de obra. Situadas estratégicamente a lo largo del trayecto, servían como vivienda a los responsables del mantenimiento de la vía, quienes tenían a su cargo una brigada de obreros y trayectos de varios kilómetros, llamados cantones. Era la época en la que el mantenimiento de la vía era manual y el desplazamiento a lo largo del cantón se realizaba a pie o bicicleta, por lo que las cunetas de la vía se encontraban totalmente despejadas y transitables. Por norma general, se trataban de sencillas construcciones con características arquitectónicas similares a los edificios de las estaciones de la propia línea, algunas de ellas en parajes lejos de núcleos de población.

En la línea Caminreal-Zaragoza se construyeron catorce casillas, de las que ocho ya se encontraban construidas en el año 1931 en una primera fase, quedando concluidas las seis restantes a principio de 1933. La distribución de estos edificios a lo largo de la línea fue: cuatro en la sección 1 (trayecto Caminreal-Villarreal), cuatro en la sección 2 (trayecto Villarreal-Cariñena) y seis en la sección 3 (trayecto Cariñena-Zaragoza). Estas edificaciones, con un único modelo, siguieron en su construcción el modelo de arquitectura rural de los edificios de las estaciones, según el diseño del arquitecto vizcaíno Secundino de Zuazo Ugalde, combinando el ladrillo caravista con fachadas blancas, teja árabe, porches encalados y carpintería en madera de color verde. Según la memoria del año 1933 de la Compañía Central de Aragón, las 14 casillas tuvieron un costo de 346.525 ptas.

Con el paso del tiempo y la mecanización en los trabajos del mantenimiento de la infraestructura, comenzó a reducirse el personal afecto al servicio de vías y obras, por lo que las casillas de guardavías comenzaron deshabitarse, pasando al abandono y olvido. Tan solo algunas de ellas y ubicadas en atractivos lugares, pudieron mantenerse gracias al alquiler de particulares como vivienda de ocio.

Hoy en día tan solo quedan en buen estado de conservación tres de ellas, quedando restos, en diferente grado de ruina, de otras seis e inexistentes el resto.



Casilla del Puerto, ubicada en el pk 53+900, entre los túneles 3 y 4, presenta un avanzado estado de abandono. ■ *Carlos Royo*



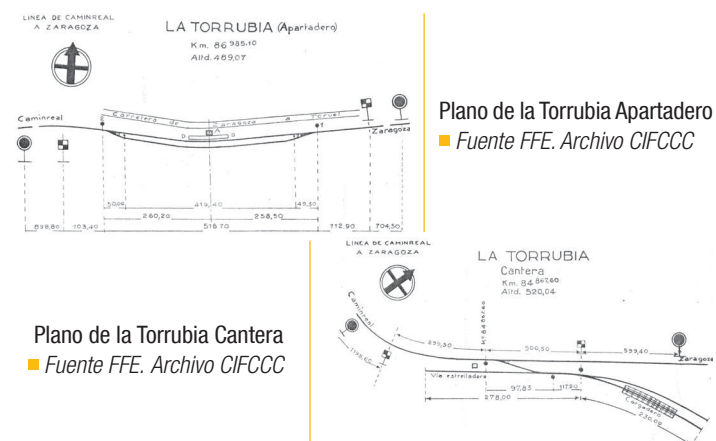
La casilla del pk 73+900 en el término de Cariñena, es la que mejor estado de conservación presenta. ■ *Archivo CIFCCC*

TORRUBIA

Sin duda, se trata de uno de los parajes más singulares que existen en la línea Caminreal – Zaragoza. Situado entre Longares y Muel, y dentro del término municipal de esta última localidad, Torrubia o La Torrubia tuvo una directa relación con la construcción de “El Caminreal”. Con una cantera de 130.000 m³, la Compañía Central de Aragón creó un cargadero para el suministro de balasto en la sección 3 de la línea (trayecto Cariñena-Zaragoza) y un apartadero de apoyo a tan solo 2 kms., dirección Muel.

La Torrubia - Cantera disponía de una aguja en plena vía para entrada directa por lado Cariñena, dando acceso a dos vías de 230 m., una de ellas para el cargue del balasto. Igualmente disponía de una vía de estrelladero, para evitar la deriva de material a la vía general. Por su parte, La Torrubia - Apartadero disponía de dos vías de 419 metros, con un modesto edificio de viajeros en ladrillo caravista en el estilo arquitectónico del resto de estaciones de la línea Caminreal-Zaragoza, bajo la firma y diseño del arquitecto Secundino de Zuazo Ugalde.

La actividad en ambas instalaciones no fue muy longeva, quedando ésta limitada al periodo de explotación de la cantera, siendo clausurada con fecha 1 de julio de 1955 y pasando el apartadero a la situación de apeadero. Posteriormente y con fecha 28 de abril de 1972 el apeadero, sin núcleos de población cercanos, fue definitivamente cerrado al servicio, siendo demolido el edificio a principios de los años 90 del siglo pasado.



Edificio del apartadero de La Torrubia, meses antes de ser demolido.

■ Foto: Antonio Galindo. Archivo CIFCCC

Curiosamente el paraje de La Torrubia, ha contado con hasta tres trazados ferroviarios a lo largo de su historia, en todos los casos hubo que construir obras de fábrica para salvar en curva pronunciada el barranco del mismo nombre. Un primer trazado correspondiente al ferrocarril de vía métrica 1887-1933, el segundo tuvo lugar con la puesta en servicio de la línea Caminreal-Zaragoza en 1933 de la mano de la Compañía Central de Aragón, en intersección con el trazado anterior y a diferente altura. Por último, el tercero y último trazado entró en servicio en noviembre de 2006, como consecuencia de la variante construida en este punto, dentro de las actuaciones de mejora del trayecto Zaragoza-Teruel, ya bajo la titularidad de ADIF.



Curiosa fotografía en donde se aprecia los tres trazados ferroviarios con que ha contado este paraje: en primer término estribos del tramo metálico del ferrocarril de vía métrica, en cota superior obra de fábrica del trazado original del Central de Aragón y en obras el trazado actual en variante en este punto.

■ Archivo CIFCCC

SEÑAL DE COLA

RUMBO AL MEDITERRÁNEO

Sin duda, los trenes de automóviles entre la factoría PSA en Figueruelas (Grisen) y el puerto de Valencia, se han convertido ya en todo un clásico en la antigua ruta del Central de Aragón, con varias frecuencias semanales.

En la imagen, y encabezada por una locomotora híbrida BITRAC serie 601, una composición de 16 plataformas GEFCO con 551 mts de longitud, negocia la curva de La Torrubia entre Muel y Longares, en un paraje que es protagonista en este número de Vía Estrecha.



Locomotora híbrida BITRAC serie 601, a su paso por la curva de La Torrubia entre Muel y Longares estación de Cariñena. ■ Archivo CIFCCC