

VIA ESTRECHA

N.º 4 • SEPTIEMBRE 1994

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

FERROCARRIL DE CARIÑENA A ZARAGOZA

47 kilómetros.

Fecha de la concesión: 5 de Diciembre de 1884.

DOMICILIO SOCIAL: PUERTA DEL ANGEL, NÚM. 2, 1.º — BARCELONA

Capital en 31 de Di-	} Acciones	3.500.000 pesetas.
ciembre de 1917.		

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Presidente: D. JULIO MITJANS

Vocales en Barcelona.

D. Laureano R. de Larramendi.
Manuel Armet.
José María Mitjans.

Vocales en Lyon

D. J. A. G. Gerard.
Enrique Fontaine.
León Siville.

Director gerente en Barcelona: D. LAUREANO R. DE LARRAMENDI

PERSONAL EN ZARAGOZA

Ingeniero Director de la Explotación: D. PEDRO PELLA FORGAS

Ayudante de la Explotación y encar-
gado del Servicio de Vía y Obras.

D. Francisco Pella Argelaguet.

Jefe de Depósito y Talleres.

D. Domingo Figueras.

Jefe de Contabilidad y de Reclamaciones

D. Domingo Torres.

Jefe de Intervención y Estadística.

D. Lorenzo Domínguez.

Cajero.

D. Manuel Aranda.

Número total de agentes en la Compañía: 89.

BREVE SEMBLANZA DEL CANFRANC

Y SU EPOCA DORADA

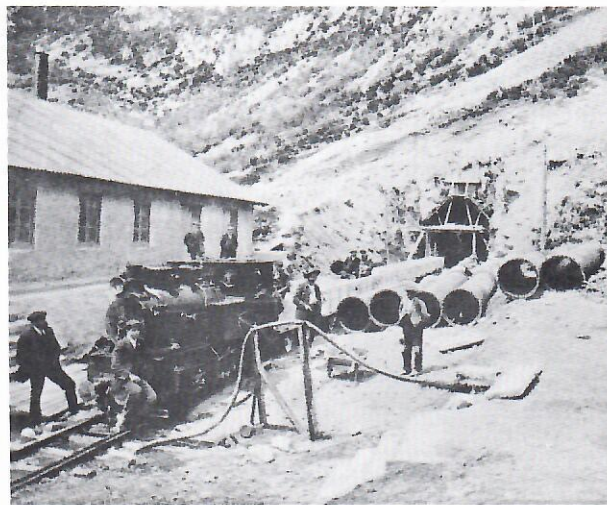
José Manuel Sánchez García

Teniendo ya tan próxima la entrada de un nuevo siglo y hasta un nuevo milenio casi resulta hasta paradójico dedicar un artículo a una de esas míticas líneas férreas que, gloriosas en su día, hoy o han desaparecido o ven su futuro seriamente amenazado a corto o medio plazo.

Uno de esos trazados es el del Canfranc, acaso el más emblemático entre los aragoneses, que sirvió para darle a esta tierra nuestra tan cargada de desengaños y falsas ilusiones la columna vertebral que desde siempre venía necesitando.

Pero si el Canfranc no nació como vía de escape del congestionado Madrid al todavía virgen corazón de nuestros Pirineos, sino como ruta internacional capaz de trasladar viajeros y mercancías al sur de Francia, nuestra puerta a Europa como Cataluña y Euzkadi lo son hoy de España, que no de Aragón, el que lleve casi veinticinco años interrumpida en la frontera a causa del nulo interés galo por reabrir la nos lleva a pensar hasta cuándo Renfe la mantendrá abierta por encima de déficits, accidentes como ese tan reciente que costó la vida a cuatro ferroviarios en el choque entre una locomotora sin frenos y una dresina, y el tan hispano sentimiento de ir abandonando aquello que cuesta algún esfuerzo mantener.

Ahora que el hablar del tren hace pensar tontamente en Aves o cuando menos en Talgos Pendulares, deberíamos permitirles a nuestras mentes el regalo de recordar aquellos viejos convoyes que arrastraban montañas arriba o iban refrenando montaña abajo, las venerables locomotoras de vapor alemanas de la Compañía del Norte, mientras el majestuoso y sin embargo un poco travieso humo de sus chimeneas trazaba en el cielo arriscados dibujos que sin duda alguna simbolizaban el trabajo, el progreso, la ilusión, el triunfo de la voluntad y hasta la vida.



Lugares tan entrañables para Aragón como Ayerbe, Sabiñánigo y Jaca, por citar sólo algunos, y eso sin olvidar la propia Cariñena, por donde pasó también aquel viejo Canfranc que la Segunda República, hizo llegar a Valencia, fueron jalones destacados de la única línea férrea internacional que hemos tenido, y bien podemos sentirnos orgullosos los aragoneses de que por su túnel transpirenaico y su maravillosa Estación de los Arañones, triunfos ambos de la ingeniería, la técnica y el tesón de hace casi un siglo, fuese considerada como muy notable en el contexto ferroviario europeo.

Puesto que unas obras que requirieron tanto esfuerzo no sería de razón que se perdiesen en el trasiego del siglo y el milenio que se nos echan encima, ojalá Renfe mantenga abierta la línea siquiera mientras puedan ser controlados. Luego, Dios dirá.

LA IMPORTANCIA DEL FERROCARRIL EN LA GUERRA

Ricardo Fraxno

Poco después de la guerra de Crimea, Francia y Gran Bretaña botaron sus primeros dos buques de guerra movidos a vapor y con casco acorazado.

Si del mar pasamos a tierra firme, observamos que la primera locomotora utilizable fue diseñada en Inglaterra por Richard Trevithick en el año 1801, y el primer ferrocarril verdadero fue construido por George Stephenson, circulando entre Stockton y Darlington en 1825. Aunque la locomotora era totalmente de origen inglés, la nación alemana fue la primera en comprender la suprema importancia del ferrocarril en la guerra. Debido a ello, 1833, F.W. Harkort señaló que una vía férrea entre Colonia y Minden y otra entre Maguncia y Wesel contribuiría poderosamente a la defensa de los territorios del Rin, y C.E. Pönitz instó al tendido general de ferrocarriles, para proteger a Prusia de Francia, Austria y Rusia. Simultáneamente, Friedrich List, economista de genio extraordinario, señaló que desde la posición de potencia militar secundaria, cuya debilidad consistía en estar situada en un punto central entre poderosos enemigos potenciales, Prusia podía quedar convertida, por el ferrocarril, en un estado formidable.

Puede transformarse en bastión defensivo en el corazón mismo de Europa. La rapidez de la movilización; la celeridad con que las tropas

podrían ser movidas desde el centro del país hasta su periferia y las otras ventajas evidentes derivadas de líneas interiores de transporte ferroviario, representarían para Alemania una ventaja relativa mucho mayor que para cualquier otro país de Europa.

En 1833 y antes de haberse tendido un solo carril, este hombre notable proyectó una red ferroviaria para Alemania que, en sustancia, es todavía la actual, y trece años después, es decir, el mismo en el que le sobrevino la muerte, el primer movimiento en bloque de tropas por medio de trenes fue llevado a cabo por un cuerpo de ejército prusiano, compuesto de 12.000 hombres con caballos y artillería, en dirección a Cracovia.

Luego de dicho experimento, el cuartel general prusiano realizó un estudio minucioso del valor militar de los ferrocarriles.

Aunque durante los disturbios revolucionarios de 1848-1850, Prusia obtuvo mayor experiencia en los movimientos ferroviarios, como sucedió también en Austria y Rusia, no fue hasta la guerra franco-italiana de 1859 cuando puede decirse que los desplazamientos de tropas por ferrocarril quedaron adoptados de forma definitiva, porque sin el ferrocarril los ejércitos masivos de la segunda mitad del siglo XIX no hubieran podido ser aprovisionados.

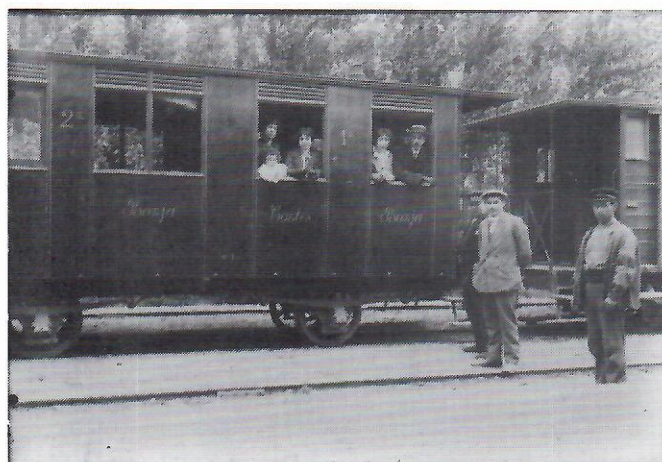
ALGUNAS NOTAS SOBRE EL FERROCARRIL ECONOMICO DE CORTES A BORJA

Francisco J. Boisset

Concesión: 30 de agosto de 1886.
Inauguración: 28 de mayo de 1889.
Cierre: abril de 1955
Ancho de vía: 1 m.
Longitud: 18 Km (exactamente 17 Km. y 530 m.).
Estaciones: Cortes (Km. 0), Mallén (apeadero, Km. 2), Fréscano (apeadero, Km. 6), Agón (Km. 8), Magallón (Km. 11), Bureta (apeadero, Km. 14), Ainzón (Km. 16), Borja (Km. 18).
Puentes: 3 (de pequeñas dimensiones).
Túneles: no existen.
Pasos a nivel: 27

DATOS CURIOSOS

Viajeros en 1917: 45.458.
Viajeros en 1923: 64.402.
Viajeros en 1936: 134.456.
Número de empleados en 1918: 38
Número de empleados en 1940: 48
Parque de vehículos en 1940: Locomotoras de vapor: 3 del tipo 030 Manning Wadle; coches de viajeros: 7; vagones de mercancías: 41; vagones de mercancías de propiedad particular: 4.
En 1949 también tiene 2 automotores tipo Zaragoza (VX.1 y VX.2),



probablemente adquiridos de segunda mano. Construidos por Material Movil y Construcciones en 1933, con capacidad de 8 plazas de segunda, 28 de tercera y 10 de pie.

Número de trenes diarios (años 20 y 30): Un correo y un mixto en cada sentido.

Número de trenes diarios (a partir de 1 julio 1949): Un correo y 4 automotores en cada sentido. Algunos servicios de automotor se realizaban con vapor determinados días.

En los últimos años el servicio era de de un correo y 2 automotores en cada sentido.

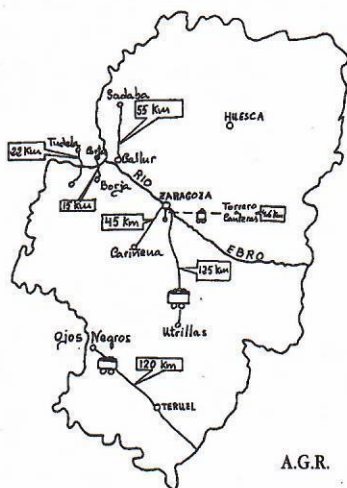
Tiempos de trayecto (años 20 y 30): Cortes-Borja, correo: 1 hora y 1 minuto; mixto: 1 hora. Borja-Cortes, correo y mixto: 58 minutos.

Tiempos de trayecto (1949): Cortes-Borja, correo: 1 hora y 10 minutos; automotores: 53 minutos excepto uno de 1 hora y 6 minutos. Borja-Cortes, correo: 1 hora y 5 minutos; automotores: de 53 minutos a 1 hora y 3 minutos.

Composición habitual de los trenes: Locomotora de vapor, uno o dos furgones y 2 o 3 coches de 2 ejes de clase mixta.

Precio del trayecto completo (años 20) Viajeros primera clase: 2,25 pta, segunda: 1,70 pta, tercera: 1,05 pta. Exceso de equipaje: 0,25 pta por cada 10 Kg. Perros: 0,45 por cabeza. Transportes fúnebres: 18 pta. por féretro. Transporte de ganado (precios por cabeza) bueyes, vacas, caballos: 1,89 pta; terneros y cerdos cebados: 0,81 pta; carneros, corderos, cabras y lechones: 0,27 pta.

LINEAS DE FERROCARRIL DE VIA ESTRECHA EN ARAGON



CRONICA DE UN TREN

Antonio Galindo Rubio

El sábado 2 de febrero de 1889, a la una de la tarde se inauguró el ferrocarril de las Canteras de Torrero.

Al acto acudieron el alcalde de Zaragoza Sr. Varanda, los concejales, Sres. Doz y Bandragen, el ingeniero jefe de caminos Sr. Faugairiño, D. Mariano Royo, los ingenieros Sr. Girona y Navarrete, el ingeniero jefe de la línea de Cariñena Sr. Pella, ayudante de éste Sr. Zaragoza, etc.

El tren estaba compuesto de cuatro vagones de carga descubiertos y uno cubierto. En éste montaron los invitados y recorrieron la línea que mide 4.600 metros.

En la cantera cargaron piedra que se destina a yeso y en siete minutos escasos hicieron el regreso. Todos quedaron muy satisfechos del material fijo y móvil.

Especial mención merece el ingeniero construnstor D. Bruno García por la forma en que ha establecido esa obra, la primera en su clase instalada en Zaragoza.

El tren baja en toda la distancia mencionada sin otra fuerza que la resultante del plano inclinado.

Los concurrentes fueron espléndidamente obsequiados haciendo los honores de la mesa el Consejo de la sociedad y su secretario D. Bernardino Gracia.

PRIMER TREN DEL VINO



Estación de Cariñena adornada para recibir el primer tren del vino el 12-9-93.

En la fachada principal podemos observar dos camiones que sirvieron hace años para el transporte de vino.

El camión en primer término pertenece a las Bodegas Ignacio Marín, es un Chevrolet Bedford, el cual podía transportar 11 cubas de 300 litros y al fondo podemos admirar un Ebro de las Bodegas Palafox

AQUEL TUNEL CORTO Y CURVO

Fernando Lalana

Como muchos otros niños yo, de pequeño, jugaba con trenes. Sólo que, en mi caso, eran trenes de verdad.

Iba con mi abuelo a la estación del Norte y jugaba al escondite entre la aguada y la sala de espera y los montones de antracita y el puente giratorio donde las 4600 del NORTE se exhibían como modelos de pasarela. Y luego salíamos a las escaleras que bajaban desde el puente de piedra a la arboleda de Macanaz para ver la salida del mixto de las ocho.

Ver arrancar a una Confederación es un espectáculo inolvidable, pero aún lo era más el verla aparecer por la boca de ese túnel corto, curvo, de justísimo gálibo, que daba salida a la estación y que hoy atraviesan los automóviles camino del paseo de la ribera.

Se oía el silbato. Se sentía la trepidación y el túnel se inundaba de vapor y de humo y, de pronto, entre esa especie de nube sucia, surgía la locomotora en pleno esfuerzo con las purgas abiertas.

- _ ¿Así era la tuya, yayo?
- _ Mayor _ decía él, sonriendo.
- _ ¿Cuántas ruedas tenía?
- _ Seis de las grandes a cada lado.

Ya no tenía que preguntarle más. A partir de ahí él empezaba a hablarme de sus tiempos de maquinista. De que, cuando había prisa, le pagaban cincuenta céntimos por cada minuto de adelanto que consiguiese sobre el horario previsto. De los estupendos conejos de monte que en los años del hambre le proporcionaba un amigo suyo, guardaaguas en Segura de Baños, y él recogía, por supuesto sin detener el tren. O de los años de la guerra, cuando la línea de Utrillas casi parecía marcar la del frente de batalla. Y de cómo les metían en la cabina de la "Baselga" a un soldado moro, un tipo enorme, con turbante azul y faja roja como la de un jotero, que se pasaba el trayecto sin despegar los labios y apuntándole a la cabeza con un "máuser".

Cuando mi abuelo terminaba de contar sus historias, el mixto de las ocho se había perdido a lo lejos, contra el atardecer, y cruzaba ya el Ebro, a todo vapor, por el puente de la Almozara.

COPLA AL DESAPARECIDO FERROCARRIL DE CARIÑENA-ZARAGOZA

Ramón Bielsa

Que razón tenía
en su alegría postrera,
dedicada a la castiza
ESTACION del Cariñena.
Su lamento era el lamento
de entonación planiñera
de todo zaragozano,
que ha cumplido los cuarenta.

Por esa estación cerrada,
funeraria fortaleza,
la gente fue a Casa Blanca
y de allí a Valdespartera
a ver volar los biplanos
en los días de gran fiesta
y a comer junto a la ermita
una sabrosa paella.

Cuarte, Santa Fe, Cadrete
alegres y ribereñas,
cual Mozota y Botorríta,
como María de Huerva,
trajeron con las verduras,
y los frutos de su vega,
la alegría de su gente
sencilla, amorosa y buena.

Fuimos a Muel, deseosos
de ver loza aragonesa
y de admirar en la Virgen
de las Fuente bellas huellas
que el pincel mago de Goya
a los de Muel les rindiera.

Y rezamos en Longares
ante la talla soberbia
del Cristo de la Agonía
que en la iglesia se venera.

(¿Y de Cariñena?... - bueno!
Qué decir de Cariñena,
que no suene en Zaragoza
a JOTA "regolvedera")

Pues la estación tan castiza
por donde la gente fuera
a tales pueblos, orgullo
de la tierra aragonesa,
se ha cerrado para siempre
sin que sonara a sus puertas
ni el lamento de un responso,
ni la gracia de una ofrenda.

-Pobre estación, esperando
los trenes que nunca llegan;
sin el silbar de las máquinas;
con campana que no suena;
donde no bullen las gentes
de la alforja y la merienda.

Ella nos trajo el buen nombre
de los baturros del Huerva
y la sangre colorada
del vino de Cariñena!