

VIA ESTRECHA

N.º 5 • NOVIEMBRE 1995

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

"BREVE SEMBLANZA DE UNAS LOCOMOTORAS EXTRAORDINARIAS"

JOSÉ MANUEL SÁNCHEZ GARCÍA

Hacia finales de la, a pesar de todos los pesares, entrañable década de los cincuenta, la mayoría de las locomotoras de la no menos entrañable Renfe de aquel entonces eran de vapor, tanto para los trenes de pasajeros como para los de mercancías, si bien en la zona asturleonera prestaban ya servicio desde antiguo las denominadas casi cariñosamente Panchorgas con morro por delante y morro por detrás, junto con unas venerables unidades eléctricas de dos tonos de azul, con raya negra, provenientes de Suiza.

Pero había que modernizarse y fue en las postrimerías del antedicho decenio cuanto se adquirieron a la puntera compañía francesa Alsthom veinte locomotoras eléctricas de seis ejes de la serie 7.107, junto con la autorización para construir en nuestro país otras sesenta en los talleres de Macosa, Maquinaria Terrestre y Marítima, Euskalduna, Balcock & Wilcox y la propia Alsthom España, con la colaboración de SICE, GEE, Oerlikon y Westinghouse, sin olvidar a la empresa Jordain Monneret, encargada de todo el sistema de frenos, uno de los puntos fuertes de tales ingenios.

Esas locomotoras, que en principio recibieron por parte de Renfe la denominación de 7.600, habían establecido el 28 de Marzo de 1955 el record mundial de velocidad con doble tracción en el tramo ferroviario Bordeaux-Bayone, con 331 Km. por hora, que justo al día siguiente una locomotora alemana, la BB-9.004, logró igualar ella sola, quizá a causa de que siendo más ligera sólo precisaba de cuatro ejes; records uno y otro que sólo recientemente ha podido superar el TGV 16 París-Sud Est.

Claro está que las unidades adquiridas por España no eran así de completas, pues sólo alcanzaban los 110 Km/hora, velocidad sin embargo bastante adecuada en orden a nuestra arriscada orografía y a lo caduco del trazado viario, con rampas muy fuertes y curvas en exceso cerradas. Pero eso no impediría que, tras una larga serie de pruebas en los durísimos puertos de Brañuelas y Pajares se desti-

nasen algunas a ser el motor y por ende la proa de aquellos legendarios Talgos hispanos que con sus llamativos colores recorrían como Pedro por su casa la Meseta y lo que viniera al caso, sin sospechar que otros Talgos iban a prestar honrosos servicios nada menos que en Estados Unidos, mucho, muchísimo tiempo después.

Las locomotoras francesas de los Talgos, pintadas de rojo, plata y celeste, con los bogies negros, sin duda fueron como señoritas de alegre maquillaje y hasta quizá algo ligeras de cascos, comparadas con sus verdigrises hermanas tan severas como los capotes de los guardias civiles, pero cuando aquellos Talgos se refinaron terminaron las pobres transportando convoyes de mercancías ya con sus colores originales.



Locomotora eléctrica 7.680 en Zaragoza Portillo, junio de 1988. Foto: Luis Ortiz.

Sustituídas poco a poco por las japonesas Mitsubishi de cuatro ejes y parabrisas achinados, ahora, cuando a su vez las locomotoras niponas van quedando relegadas por aquello de que el tiempo no pasa en vano para nadie, las venerables y todavía eficaces Alsthom aún se defienden como en su día hicieron las norteñas Panchorgas. Y nunca desaparecerán del todo, pues aunque Renfe se desprendiera de todas ellas no habría aficionado a los microferrocarriles que las eliminase de su maqueta, ya que por suerte los sueños siempre estarán muy por encima de las realidades comunes y corrientes.

En los pueblos vinícolas la vendimia es el clímax de todo un ciclo anual de cuidados a las cepas que producen los racimos que acaban convertidos en los luminosos destellos de las botellas llenas de buen vino.

Y en agradecimiento a las fuerzas telúricas que hacen posible el milagro del vino, los primeros mostos recién pisados son ofrecidos a los antiguos dioses según las tradiciones ancestrales.

En Cariñena este culto al vino no se ha perdido, y convertido en alegría y fiesta popular, cada año hace el "milagro" de que durante un día la fuente de la Plaza Mayor mane vino en vez de agua, para regocijo de lugareños y forasteros.

Pero durante los últimos años un nuevo elemento se ha venido a sumar a los múltiples actos de la fiesta: el Tren del Vino.

Este tren, que ya ha alcanzado su tercera edición, está sufragado por el Consejo de Denominación de Origen Cariñena, y la organización técnica corre a cargo de la Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías con la colaboración de la activa Asociación homóloga de Cariñena.

La composición de los trenes se realiza con el material histórico del Museo de Zaragoza, coches restaurantes que pertenecieron a la Compañía de Wagons Lits de los años 30, coches metálicos de la serie 5.000 de Renfe que supusieron la modernización del parque ferroviario en la posguerra y que se mantuvieron en servicio hasta principios de la década de los 80 y coches salones pertenecientes a ministerios, en la época en que los políticos no habían descubierto el avión para sus desplazamientos.

Y en estos trenes, lo más espectacular siempre es la tracción: locomotora de vapor destilando humo, vapor y potencia por todos sus poros, haciendo las delicias de todos con sus silbidos penetrantes y su acompasada respiración arrastrando la composición con elegante ritmo.

La locomotora "Escatrón" es la encargada de esta tarea, aunque el año pasado no pudo acudir a la cita al encontrarse averiada, por lo cual la tracción del tren se efectuó con una locomotora diesel de Renfe. Esta locomotora, la "Escatrón", perteneciente a Endesa que la tuvo en su línea particular de Andorra a Escatrón durante su vida activa transportando trenes carboníferos para alimentar su central térmica, ahora vive una segunda juventud encabezando trenes conmemorativos e históricos como los que nos ocupan del vino, mostrando la forma de viajar de una época pasada.

Por otra parte, los trenes del vino no sólo acercan a los ciudadanos de Zaragoza a la fiesta de Cariñena, sino que en sí mismos son una



El Equipo de Conducción junto a la "Escatrón". Foto: Stella Ibáñez.

fiesta, pues a los alegres sonos de los Dulzaineros de Aragón que recorren el tren de un extremo a otro, hay que sumar el vino y las pastas que se reparten a los viajeros y que de alguna manera contribuyen a recobrar el antiguo ambiente de los trenes que transformaba a los pasajeros en una hermandad unida por la tartera, las hogazas y la bota.

Así discurre la hora del viaje hasta llegar a la engalanada estación de Cariñena donde la ciudadanía y la banda de música funden sus gritos y sonos con los silbidos potentes de la locomotora, reina resoplante del evento. Luego, mientras los viajeros se mezclan en la fiesta, en la estación queda el tren y los miembros de la AZAFT que anónima y desinteresadamente han hecho posible el viaje, prosiguen su labor engrasando la locomotora y cuidando de su lumbre, revisando y limpiando los vehículos, en fin preparando de nuevo el tren para que cuando los viajeros regresen del día de fiesta, cansados y posiblemente algo achispados, el tren esté dispuesto para que cómodamente se puedan reintegrar a Zaragoza.

Así es como cada año se cierra el ciclo del ferrocarril que en su creación se estableció para llevar el vino a la ciudad y actualmente lleva a los habitantes de la ciudad a la degustación del vino.



Foto: Stella Ibáñez.

CATÁSTROFE DEL TÚNEL GRANDE

ENRIQUE GÓMEZ LÁZARO

El residir en Encinacorba la jefatura de la Compañía Constructora y cientos de obreros se debía sin duda a que el tramo más difícil y costoso de la línea Caminreal-Zaragoza se hallaba en nuestro término municipal. Los 200 metros de desnivel entre Cariñena y el Puerto del Alto tuvieron que salvarse con numerosos túneles, trincheras y un viaducto; aparte las numerosas curvas para alargar el trayecto y aliviar el desnivel.

Pues bien, se trabajaba en la boca Sur (lado Villarreal) llevando unos 250 metros perforados del Túnel Grande —su largura total sería un kilómetro— cuando el domingo, día 30 de septiembre de 1928, ocurrió lo siguiente.

A las siete de la tarde entró al túnel un grupo de obreros que empezaban a esta hora su trabajo (diez horas de turno). A las ocho y media un derrumbamiento de la parte del túnel en que se hallaban trabajando sepultó a los obreros León Sánchez, Andrés Martínez y Alfonso Sancho. A los gritos de auxilio de éstos acudieron en su socorro los restantes compañeros, saliendo algunos del túnel para solicitar ayuda. Cuando se hallaban realizando los primeros trabajos de salvamento, otro desprendimiento sepultaría a los que trabajaban en socorro de los primeros aprisionados por las tierras.

El momento fue de una confusión extraordinaria. Todos luchaban desesperadamente por salir de entre los bloques de piedra y tierra. El encargado, Daniel Martínez, que había acudido en auxilio de los sepultados primeros, después de quedar aprisionado entre varios bloques, logró, desgarrándose materialmente, salir del lugar de los desprendimientos.

También lograron salvarse el listero Domingo Patarieta —sobrino de uno de los contratistas— y el obrero Enrique López.

La lista de los que quedaron sepultados es la siguiente: Salvador Miguel, de 35 años, capataz de la obra; Daniel Piquer, de 25 años; José Cruz Montserrat, de 28 años; Andrés Martínez, de 27 años; Alfonso Sánchez, de 27 años; León Sánchez de 21 años; Félix Zuarzo, capataz; Nicolás Navarro, capataz; Vicente Collodo y Florián Casanova, de 18 años, natural de Encinacorba.

De estos diez sepultados, únicamente salió con vida y totalmente ileso Daniel Piquer, tras 36 horas de encierro terrible en el hueco de una vagoneta. En el transcurso de estas interminables horas sintió morir a dos compañeros, atrapados por los escombros: uno a sus pies, otro a su cabecera, pero fuera del hueco de la vagoneta.

Las obras se desarrollaban dentro de una inquietante anomalía. La extensión de lo perforado por la boca Sur era de 250 metros, 25 de los cuales estaban sin entibar. Por este motivo, cada vez que había de realizarse una perforación, dominaba a los obreros el terror que produce el presagio de una tragedia. Dos o tres días antes de que la catástrofe se produjera, el terreno ofreció claros indicios de que algo fatal iba a ocurrir. Como un solo hombre, los obreros empleados en los trabajos se quejaron a la superioridad, pocas horas antes de que ocurrieran los desprendimientos que motivaron la catástrofe, se registraron dos de menor importancia. Los obreros del turno de noche, advertidos por sus compañeros del peligro que corrían, pusieron inconvenientes al entrar en el túnel. Así que, como acabamos de ver, hubo fallos humanos de dirección en las causas de la catástrofe. Después, ya sin remedio, vendría un telegrama de condolencia, redactado por el señor Presidente del Consejo de Ministros, recogiendo el sentimiento de Su Majestad y Real Familia y el del propio Gobierno. Finalmente se personarían en la misma Encinacorba el señor Gobernador Civil de la Provincia para asistir a los funerales de las víctimas y expresar directamente a los familiares la condolencia del Gobierno.

MI AMIGO EL TREN

MARCO A. CAMPOS

Desde muy pequeño enseguida me dí cuenta que el tren significaba algo especial para mí. Agarrado a los barrotes del balcón de mi casa en Canfranc y a través de aquellos pinos de enfrente observaba con frecuencia algo que atraía mucho mi atención, agudos silbidos y grandes humaredas, aquel ruido irrepitible de los viejos trenes con su chirrido final en la frenada me fascinaba una y otra vez.

Me gustaba acercarme a la estación a ver llegar el correo, el ligero o lo que fuese e incluso también recuerdo la llegada de los trenes franceses en el otro andén de aquella gran estación que, por cierto, llegó a ser mi casa durante algunos años. El mejor día, sin duda, era cuando con el correo llegaba mi amigo Tomás al mando de aquellas viejas 1900, enseguida me subía a la cabina con él y sentado en sus rodillas pasábamos la máquina a cola de tren para su posterior regreso a Zaragoza por la tarde, era el “no va más” para mí.

Tampoco eran malos días esos días en los que viajaba con mi familia a Cariñena, aquel traqueteo, aquellos asientos de plástico, la botella de agua de aquí para allá, el olor a túnel, las tortas de la cantina de Ayerbe, las almendras garrapiñadas del vendedor ambulante de la estación del Arrabal, las monjas del TER, o los pañuelos del adiós en las ventanillas.

Hoy en día sería imposible, el hermetismo de los actuales trenes te aísla de muchas cosas del exterior, apenas hacen ruido, ya no te puedes asomar por la ventanilla ni escuchar en las estaciones el sonido de la campana, además algunos trenes ya ni pitan. Pienso que estas cosas hay que aceptarlas pues creo que forman parte de la evolución del ferrocarril pero que restan cierto encanto que tenían los viajes de antaño.

Ahora el destino ha querido que el tren sea mi compañero de trabajo, como lo fue también de mi abuelo y de mi padre, pero lo que siempre he tenido claro es que antes que compañero ya era mi amigo, mi amigo el tren.



Foto: Pérez de Val

ESTACIÓN DE MUEL PROBLEMAS DE UBICACIÓN

RAMÓN BIELSA ESTEBAN

El Ayuntamiento de Muel, con fecha 18 de marzo de 1930 elevó instancia al Excmo. Sr. Ministro de Fomento para impedir a la compañía constructora del ferrocarril Central de Aragón, la ubicación actual de la estación de Muel.

El Alcalde de Muel, en nombre de su Ayuntamiento, instó al Sr. Ministro, solicitando que la nueva estación se construyera en los mismos terrenos que ocupaban las instalaciones del que fuera a desaparecer ferrocarril de Cariñena a Zaragoza.

Tanto el pueblo de Muel, como los de Longares y Cariñena, en lo referente a la construcción de sus estaciones tuvieron que solventar algún que otro escollo, pero siempre fue deseo de la compañía constructora el complacer a los pueblos cuyos términos atravesaba el ferrocarril.

El caso de Muel lo mencionaré con todo lujo de detalles, en el de Longares primaron tanto los económicos como los autoritarios y el de Cariñena aunque sea en contra de mi voluntad, todo el pueblo está confundido al manifestar que los terrenos se concedieron con la condición de que pararan todos los trenes.

En lo referente a Muel, ofrecieron todo tipo de ventajas económicas a la Compañía, caso de quedar complacidos, pero en este ferrocarril se necesitaban para la ubicación definitiva de las estaciones unos terrenos con una longitud de horizontal de 600 m. y una anchura de explanación de 75 m. y por lo tanto imposible de situar la estación en los terrenos ocupados por el ferrocarril de Cariñena que no tenía más de 200 m. en horizontal y 20 de anchura de la explanación. Por otro lado, por R.O. de 23 de octubre de 1930 ya

se había aprobado la variante e incluso las obras se encontraban en avanzado estado y la carretera de Zaragoza a Teruel empezada.

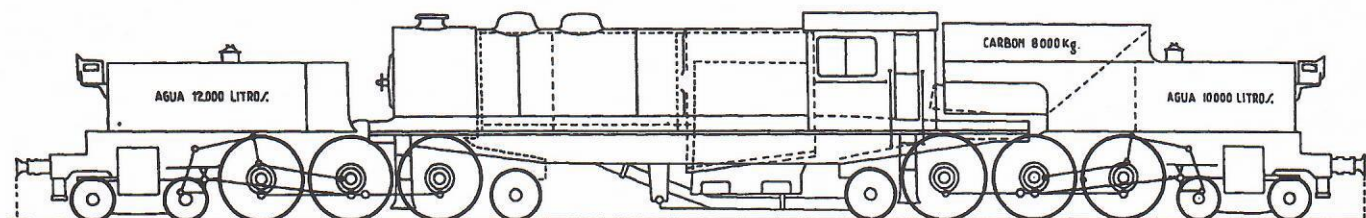
Para complacer solicitudes muy reiteradas e insistentes del pueblo de Muel, llegó a intervenir el entonces Gobernador Civil de Zaragoza, General Cantón Salazar, y se estudió la forma de acercar lo más posible la estación al pueblo consiguiéndose esto, al rellenar de tierra una parte de la explanación y construirse la estación. En la actualidad y al ceder el suelo, el edificio presenta gran cantidad de grietas.

El 12 de junio de 1931, Don Manuel Alonso Zavala, Ingeniero Jefe del Servicio de Construcción se reunió con el Alcalde de Muel, Don Angel Loshuertos y 16 vecinos más y acordaron entre otras cosas el construir el apeadero de Arañales con dos accesos. El acta de esta reunión se firmó en Muel el 4 de julio.

Como puede comprobarse, quedaron satisfechas las aspiraciones del pueblo de Muel y aun cuando representó un importante sacrificio para la Compañía.

Todavía puede verse que fue un modelo avanzado de construcción de ferrocarril, al no existir pasos a nivel y cuyos sistemas de seguridad muchas de las capitales de España los quisieran para ellas.

Bajo mi punto de vista, la Compañía constructora del ferrocarril Central de Aragón dió pruebas de su interés de vivir siempre en la mayor armonía con los pueblos por los que tenían que circular los trenes que unirían el Levante con Aragón.



Esquema de la locomotora de Garrat del Central de Aragón.

FERROCARRIL DE CARIÑEÑA A ZARAGOZA

ANTONIO GALINDO RUBIO

ESTACIONES		Cariñena	Longares	Muel	María	Cadrete	Totales
POBLACIONES QUE A ELLAS AFLUYEN Y NUMERO DE HABITANTES QUE CONTIENEN		Cariñena 3.693	Longares 1.051	Muel 1.244	María 677	Cadrete 586	
		Paniza 1.630		Mozota 329			
		Encinacorba 1.084		Mezalocha 580			
		Aguarón 2.513					
		Total 8.940	1.051	2.153	677	586	13.407
N.º DE VIAJEROS EN:	1888	19.020	6.067	6.594	3.905	3.057	
	1889	18.477	6.140	6.709	3.680	2.835	
	1890	16.728	5.432	5.763	3.535	2.643	
	1891	15.868	5.632	5.179	2.714	2.495	
		Total 70.093	23.271	24.225	13.834	11.030	142.453
TONELAS DE MERCANCIAS EN GRAN VELOCIDAD Y PEQUEÑA VELOCIDAD	1888	14.313	679	491	16	6	
	1889	17.708	1.378	196	29	220	
	1890	9.681	1.101	127	15	19	
	1891	22.363	1.668	306	26	38	
		Total 64.065	4.826	1.120	86	282	70.370