

VIA ESTRECHA

N.º 6 • NOVIEMBRE 1995

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

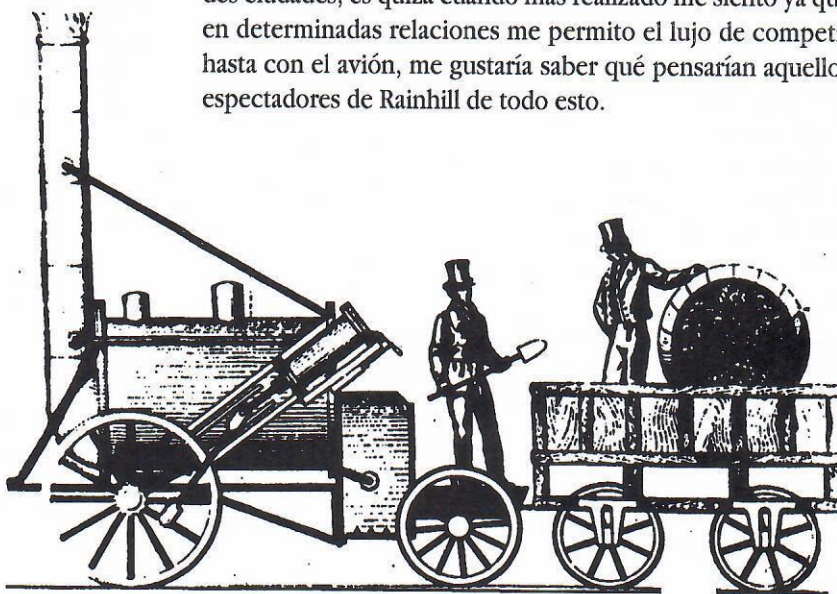
EL TREN

MARCO - A. CAMPOS

¡Hola!, soy el tren, también me llaman ferrocarril. Para comenzar a contaros un poco de mi historia me tengo que remontar al año 1829 cuando al inglés George Stephenson se le ocurrió inventarme, se trataba del invento de una locomotora de vapor en su concepción definitiva y me pusieron de nombre "Rocket", enseguida me puse a prueba en el concurso de Rainhill (en Inglaterra) y con una velocidad media de 28 Km/h. y una máxima de 46 Km/h. logré ganar aquella prueba ante el asombro de los espectadores presentes en aquel concurso. A partir de aquella fecha fui exportado a toda Europa y resto del mundo creando mucha expectación allí por donde llegaba. Mis comienzos no fueron muy fáciles, mi aspecto no era muy bonito ni elegante, algunos de mis clientes hasta me tenían miedo, la verdad es que me parecía más a una cafetera con ruedas que a otra cosa, pero en fin... como dije eran mis comienzos. Con el tiempo fui evolucionando gracias a los avances tecnológicos que año tras año el hombre iba consiguiendo, así poco a poco iba adquiriendo velocidad, confort y mi tracción fue pasando de ser a vapor a ser tracción diesel y posteriormente eléctrica y de esta manera conseguí tener cada vez más fiabilidad y con ello empecé a atraer viajeros y mercancías, ya que enseguida me fui adaptando a transportar todo lo que, por mis características, me podía permitir.

Pronto llegué a España, fue en el año 1848, cuando a la "vertiginosa velocidad" de 30 Km/h. me atreví a ir de Barcelona a Mataró, más tarde también logré llegar hasta Aranjuez desde Madrid y poco a poco fui consiguiendo llegar a todo el país. Recuerdo que aquí a Cariñena llegué en el año 1887 rodando sobre un ancho de vía de 1 metro, fueron unos buenos años, la gente me apreciaba mucho y yo me sentía muy útil ya que creo que ayudé bastante al desarrollo de Cariñena y su comarca transportando muchos litros de vino y otras mercancías hacia otras partes de España. Más tarde en el año 1933 de nuevo llegué a Cariñena por segunda vez, en lo que es el ferrocarril actual, esta vez más evolucionado y mejor preparado que en mi ante-

rior versión. En los primeros años tuve mucho éxito para posteriormente empezar a alternar épocas buenas con otras no tanto, pero poco a poco en lo que se refiere a esta línea se fueron olvidando de mí, de mis vías, de mis estaciones etc. ... y con este olvido he ido perdiendo aquel encanto que tuve cuando llegué. Ahora paso por aquí poco, bastante menos de lo que yo quisiera, pero bueno, por lo menos paso que es lo importante. En otros sitios, donde la densidad de población es considerable me tratan mucho mejor y tengo mucha aceptación y ya no digo nada cuando bajo mis ruedas colocan vías por las que puedo correr a más de 200 Km/h. uniendo grandes ciudades, es quizá cuando más realizado me siento ya que en determinadas relaciones me permito el lujo de competir hasta con el avión, me gustaría saber qué pensarían aquellos espectadores de Rainhill de todo esto.

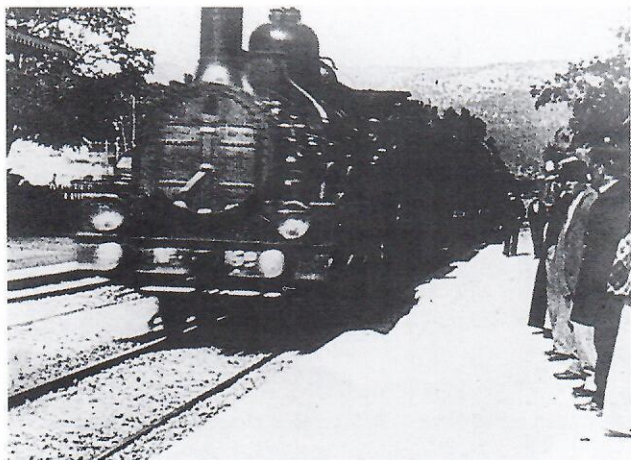


Locomotora «Rocket» de Stephenson (1829), ganadora del concurso de Rainhill

Y para terminar, os contaré, qué como todo el mundo tengo mis amigos y mis enemigos, entre los primeros, como no, las numerosas Asociaciones de Amigos del FECC. que hay por toda España, también ferroviarios, viajeros, etc. ... en definitiva todas esas gentes que de una manera u otra me han demostrado su admiración y su aprecio hacia mí, en cuanto a mis enemigos, aunque en menor medida, aquellos que me maltratan tirándome piedras cuando advierten mi presencia o los que se divierten pintándome graffittis, sin olvidarme, por supuesto, de algún que otro político que no me puede ni ver.

TREN Y CINE: UN CENTENARIO SOBRE RUEDAS

FRANCISCO J. BOISSET



Fotograma de «La llegada de un tren a la estación de Ciotat».

28 de diciembre de 1895, en un sótano del Grand Café, en el número 14 del bulevar de los Capuchinos de París. En la puerta un cartel: "Cinématographe Lumière", entrada un franco". Se apagan las luces, 33 espectadores. Comienza el crepitar del proyector. Aparece en pantalla, lejana, una locomotora, avanza a toda máquina hasta invadir por completo la pantalla; los espectadores gritan, algunos se levantan espantados de sus asientos. Acaban de asistir al nacimiento del séptimo arte, y el cine se ha montado en el tren de la historia en los 50 segundos que dura "La llegada de un tren a la estación de Ciotat", rodada por Louis Lumière. En esta secuencia Lumière quería mostrar a su madre esperando un tren, pero lo que transmitió al público fue el movimiento y la sorpresa, dos de los pilares fundamentales del cine

Desde entonces el maridaje de tren y cine ha sido inevitable. El tren ha sido recurso plástico y narrativo una y otra vez. En este viaje común el tren contribuyó definitivamente al desarrollo del propio lenguaje fílmico; así en la primera película en la que hay una planificación perfectamente estructurada, el "Ataque al tren rápido", de E. S. Porter, en 1903, el tren es motivo central, por cierto inaugurando el género del "western", en el que el tren atacado por indios

y malhechores o como eje de la epopeya de su construcción es más que conocido.

Incluso técnicamente el tren apoyó al cine desde sus comienzos. Los primeros "travellings" se realizaron sobre carriles ferroviarios, los operadores se asomaron a las ventanillas del tren para barrer paisajes y dar movimiento a la imagen, se encaramaron a las locomotoras en posturas inverosímiles y arriesgadas para imprimir a sus planos velocidad.

El tren ha sido el cambio de escenario, la posibilidad de la situación insólita, la oscuridad del túnel y el vértigo del viaducto, la rueda veloz, la masa que se nos viene encima, el flirt o el crimen, la amplitud de la estación o la angustia de los pasillos del tren, el reloj inexorable, la despedida y el reencuentro

Sería imposible recorrer en estas pocas líneas la historia del tren de celuloide, pero se debe destacar el verdadero paralelismo del desarrollo de estos dos fenómenos, productos de la era de la industrialización y necesarios para entender el devenir del mundo del siglo XX.

El tren nació de la necesidad de trasladar personas y cosas de un lugar a otro, variando la geopolítica del mundo; fue el vehículo vertebrador de los ejes de desarrollo económico y de migración de los pueblos. El cine por su parte se ocupó del traslado, difusión y universalización de ideas y sueños, el medio que cambió hábitos y formas de pensar a millones de seres humanos, trasladando culturas de un confín al otro del globo, enseñando y divirtiendo a sus espectadores e incluso engañándolos con irrealidades falsas e inalcanzables. El tren arrastra el mito del desarrollo económico y la opulencia; el cine proyecta la nebulosa de la sociedad del ocio.

Pero quedémonos en el lado espectacular de ambos inventos. Una y otra vez, incansables, devoraremos el tren que cruza la pantalla acogiendo en sus departamentos una historia cargada de emoción. También acudiremos siempre al espectáculo de las viejas locomotoras salvadas, con sus penachos de vapor y mole de acero palpitante, y allí siempre encontraremos modernos "Cameramen" que con sus aparatos de vídeo captan el efímero rugido del paso del tren en un intento de perpetuar los instantes mágicos del sueño de la humanidad.

TRÁFICO DEL FERROCARRIL DE CARIÑENA A ZARAGOZA, 20 DE JUNIO DE 1888

ANTONIO GALINDO RUBIO

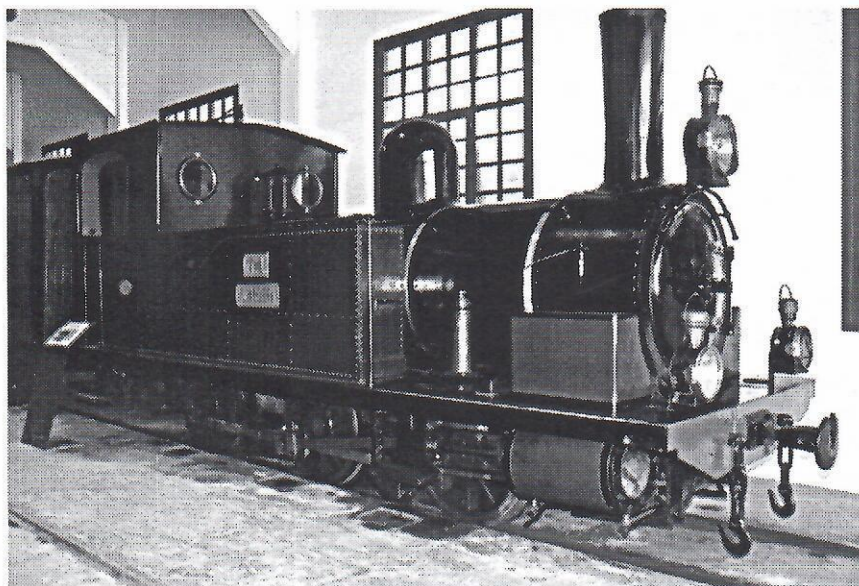
TRENES ASCENDENTES			TRENES DESCENDENTES			
	Tren n.º 3 Correo Mixto de 1.ª y 3.ª clase	Tren n.º 9 Mixto Discrecional de 1.ª y 3.ª clase		Tren n.º 2 Mixto Discrecional de 1.ª y 3.ª clase	Tren n.º 8 Correo Mixto de 1.ª y 3.ª clase	
SALIDAS	Zaragoza	7.05 mañana	7.05 tarde	SALIDAS Cariñena	4.30 mañana	3.20 tarde
	Cadrete	7.35 mañana	7.35 tarde	Longares	4.50 mañana	3.40 tarde
	María	7.46 mañana	7.46 tarde	Muel	5.21 mañana	4.11 tarde
	Muel	8.14 mañana	8.14 tarde	María	5.47 mañana	4.37 tarde
	Longares	8.43 mañana	8.47 tarde	Cadrete	5.58 mañana	4.48 tarde
	Cariñena	9 mañana	9 tarde	Zaragoza	6.25 mañana	5.15 tarde

PEQUEÑO TREN

M.ª ANTONIA ANDRÉS

Parece que fue ayer y han transcurrido varios años y medio siglo desde que el tren pequeño, el tren de vía estrecha, cedió paso al actual. Al que según se oía contar tardó medio siglo desde que se proyectó hasta que se consiguió unir Valencia con Canfranc. Alguien todavía recuerda el final de una de las canciones alusivas que en carnaval cantaban las "murgas". El tren de Canfranc larán, larán.

Pero es del pequeño tren del que uno se acuerda con nostalgia, con algo de ternura. ¡Era tan íntimo! Por lo general, los viajeros que lo utilizaban, casi todos se conocían entre sí. Subía uno en cualquiera de las estaciones intermedias y como el desplazamiento de Cariñena a Zaragoza costaba dos horas, ni un minuto más ni uno



menos, enseguida se empalmaban conversaciones, en la mayor parte de los casos referidas a las cosechas de los respectivos pueblos o bien, si eran mujeres las que charlaban, solían hacerlo sobre el motivo que les llevaba a la capital o de lo que en ella habían hecho, si era al regreso.

Tenía la salida a las ocho de la mañana del lugar al que todavía se conoce como "la estación vieja" y en más de una ocasión el jefe, el señor Almenara, si veía que algún retrasado viajero de Paniza, de Aladrén o de Vistabella corría bajando por la carretera ordenaba al maquinista que aguardase. Este, para apresurar al ya apresurado, hacía sonar con insistencia el silbato de la pequeña locomotora.

Luego, cuando al fin, el improvisado corredor, llegaba a la estación sin aliento, sofocado aunque estuviera helando, el señor Almenara le esperaba con el billete en la mano, al tiempo que le reprochaba su retraso:

- ¡Te ha entretenido la mujer?. -le preguntaba si era joven el recién llegado. O,- ¡Estarías anoche jugando hasta las tantas! -opinaba si le parecía que el viajero no estaba ya para muchos "trotos".

El interfecto enrojecía, subía al coche, el señor José levantaba la bandera, al tiempo que agitaba la cuerda de la campana y el tren se ponía en movimiento poco a poco.

Locomotora «Zugastieta, N.º 1» del ferrocarril Amorebieta-Guernica, construida por Sharp Stewart en 1888, y que es gemela de las primeras locomotoras del Cariñena. Actualmente se encuentra en el Museo Vasco del Ferrocarril de Azpeitia. Foto: Mariano Rodríguez.

LOCOMOTORAS DE VAPOR

JOSÉ MANUEL SÁNCHEZ GARCÍA

Lo más corriente al ver los despojos de cualquier vieja locomotora de vapor recalentándose al sol del verano o sufriendo los rigores de las heladas del invierno en cualquier vía muerta es sentir una cierta tristeza, como al contemplar la fotografía amarillenta de puro vieja de algún familiar perdido ya en el tiempo, o si pensamos en cualquier época especialmente feliz de nuestra vida que haya quedado definitivamente atrás. Y es que los entrañables mastodontes negros con adornos rojos y alma de dragón con fuego dentro, han sido parte importante de nosotros mismos en la medida en que todos hemos sido niños.

Aquellos corpachones ballenísticos plagados de tuberías y de resortes, aquellas enormes ruedas contrapesadas y aún unidas a las bielas, aquellas atrevidas chimeneas apuntando hacia el cielo entonces con un poquitín de soberbia y ahora como con cierta humildad... Pero quizá lo más impresionante sean las cabinas, con algo de calaveras según se las mire, todas llenas de palancas y de controles para siempre manchados de hollín. ¿Y qué diantres sería de cuantos maquinistas y de cuantos fogoneros nos dieron a los niños de hace ya bastantes años tantísima envidia? Bastantes de

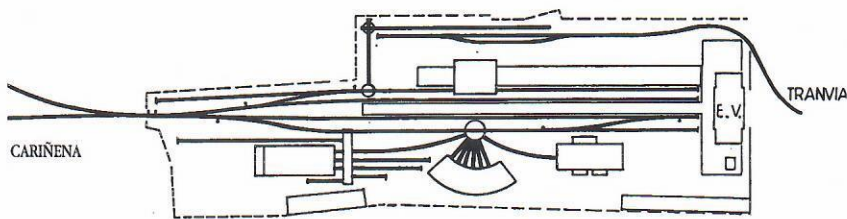
ellos estarán bajo tierra, mucho me temo, pero, ¿y los otros? ¿Qué sentirán al contemplar esos montones de hierro que el óxido, como si fuera lepra, va carcomiendo con la serenidad del que sabe que al final el triunfo será suyo?

El progreso es el progreso y acaso resulte verdad que las nuevas locomotoras de alta velocidad (ésas que manda hacer el barón Thyssen, ese señor que siempre parece amargado) sean el no va más comparadas con las legendarias Mikado, por poner sólo un ejemplo, y las viejas Alco, por poner otro. Pero, cuando el tiempo haya pasado y esos prodigios de la técnica hayan ido a parar también a alguna vía muerta, seguro que sus despojos, perdidos ya los colorines, no podrán despertar jamás las emociones que arranca a cualquier persona ver los restos de las entrañables locomotoras de vapor, que antaño oían a aceite, a carbón, a trabajo y a vida.

Pienso, ya para terminar, que a los terrenos donde duermen aquellas maravillas de la técnica y a los depósitos donde algunas especialmente bellas permanezcan guardadas, con toda justicia habría que llamarlos cementerios.

ECONOMÍA, ECOLOGÍA Y LABOR SOCIAL DEL FERROCARRIL

RAMÓN BIELSA ESTEBAN



F.C. DE ZARAGOZA A CARIÑENA. ESTACIÓN DE ZARAGOZA. 1935

En la vida del ferroviario, hay que distinguir entre el afincado en ciudad y el que reside en zona rural. El perfil del actual ferroviario, corresponde a una persona de 45 años de edad y su pedigrí llega a alcanzar la cuarta generación dedicada al ferrocarril. En muchos casos, el actual ferroviario, tras sufrir una serie de traslados por toda la geografía española se afina lo más cercano a su lugar de origen. Como consecuencia del trabajo a turnos, su vida social, impide unas relaciones más normalizadas dentro de su entorno social. El ambiente laboral, pasa en estos momentos por unas vicisitudes algo enrarecidas a consecuencia de las nuevas tecnologías y de los intereses políticos en contra del ferrocarril.

El tiempo en que nos toca vivir debe de preocuparnos e interesarnos, por implantar una política en la que la ecología tenga un papel primordial; no podemos dejar a nuestros hijos y nietos un planeta totalmente deteriorado.

Recuerdo en mi niñez, cómo nuestros profesores nos enseñaban la forma de orientarse. A los que vivimos al sur de las grandes ciudades la fórmula de utilizar la Estrella Polar ha desaparecido, puesto que la contaminación ocasionada por la masiva utilización de los combustibles ha degenerado nuestro firmamento.

El tema de la vivienda, que tanto preocupa a nuestros políticos, tendría una solución a muy corto plazo, con una política de equipamiento de los pequeños núcleos de población, situados en el entorno de las grandes ciudades. No comprendo cómo trabajadores puedan empeñarse de por vida, comprando un piso en el Actur y tener que desplazarse al trabajo a Cadrete o María, al mismo tiempo que tienen que realizar otra inversión para la compra de un medio propio de transporte para realizar el trabajo.

Los casos anteriores tienen una solución pasando por la alternativa de potenciar el ferrocarril. Aprovechando el análisis de los datos estadísticos de la evolución de la actividad económica, tanto en Cariñena como otros núcleos, con la instalación de varias empresas, donde existe un flujo de 200 personas diariamente entre

Cariñena y Zaragoza y viceversa o en Cadrete con el gran potencial en recursos humanos de Vicasa y adecuando los medios correctores, como por ejemplo: un acuerdo entre sindicatos, empresarios y RENFE y la construcción de apeaderos adosados a pie de fábrica y sendos a la altura del gran centro comercial de reciente construcción y en el Barrio Oliver, dejaría a los clientes a tiro de piedra del ambulatorio Inocencio Jiménez. Más tarde con acuerdos puntuales, adecuando la frecuencia de

trenes, a las necesidades empresariales se lograría una línea de cercanías, que redundaría en una progresiva reducción del tráfico en la capital.

Cariñena con 3.100 habitantes utiliza 2.5 veces el tren al año por lo que entiendo que es un porcentaje muy elevado respecto al número de trenes que dispone.

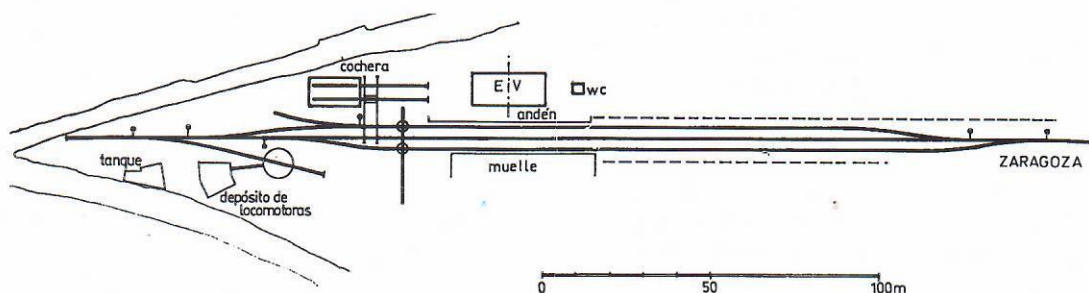
Cariñena, al disponer de terreno más económico contribuiría a la bajada del precio de las viviendas y a medio plazo convertirse en ciudad dormitorio.

Por otro lado, RENFE está adecuando la línea de Valencia a Barcelona, para que por ella se puedan desarrollar velocidades de 200 Kms/h. En un breve periodo de tiempo, los Aves con ancho RENFE circularán por la línea, que tendrán que compartir con Regionales, Cercanías, Largo Recorrido, Cargas, Tráfico Combinado, etc. Estos últimos, de gran tonelaje, deteriorarán la vía repercutiendo en los demás por la inmediata implantación de limitaciones de velocidad en su trazado, por muy exhaustiva conservación que exista.

Por ello esos trenes con recorrido Norte-Este deberían circular por la línea del Central de Aragón con 200 Kms. menos. El estrella Sol de Levante, en la actualidad circula por Lérida-Castellón, sus continuos cambios de itinerario, han dejado una relación que se limita a los fines de semana, siendo con anterioridad a los avatares sufridos, uno de los más rentables de RENFE.

Este tren emplea en su recorrido entre Zaragoza y Valencia 1,33 horas más que si lo realizase por Teruel.

Por otro lado, los 2.000 millones invertidos en la remodelación del tramo Zaragoza Caminreal no fueron empleados de la forma más idónea, existiendo una serie de gastos de difícil justificación, que junto con el empleo de dos empresas constructoras no coordinadas se perdieron una cantidad de horas de trabajo, que convirtieron la obra en interminable y en chapuza. Media docena de agentes se salvaron de la quema de este fiasco, que gracias a su profesionalidad se pudo concluir.



F.C. DE CARIÑENA A ZARAGOZA. ESTACIÓN DE CARIÑENA. Pedro Pintado 1994