

## «TRES LUCES ALLÁ AL FONDO DE LA NOCHE»

JOSÉ MANUEL SÁNCHEZ GARCÍA

Una de aquellas salas de espera de allá a finales de los cincuenta, toda de madera renegrida menos el suelo, que era de desgastadas baldosas grises, formando como marcos de cuadros imprecisos; grande, incluso enorme, pero sobre todo fría, muy fría, porque Venta de Baños en pleno enero y de madrugada podía serlo todo menos una broma, como bien entendíamos los que allí estábamos, semejantes y esperpénticos deportados a Siberia bajo abrigos que parecían mantas y la bufanda a rayas hasta las orejas, fuera la nariz porque moquiteaba.

En la pared, en cualquier pared, un calendario nuevo todavía, un gran reloj ya veterano y anuncios, muchos anuncios de coñacs españolisimos, y por cierto que no hubieran ido mal unos tragos de cualquiera de ellos para limpiar la mente de las telarañas de la forzada duermevela en un banco que si en vez de tablillas atornilladas hubiera sido macizo y con clavos, bien habría podido pasar por ser de iglesia. Pero más aún lucía un cartel lleno de confusos colorines con las hispanomexicanizadas facciones de Sara Montiel erotizando la inerrotizable escena.

La niebla, a través de los cristales de la gran puerta y los altos ventanales, pugnaba por entrar en aquella especie de reducto pero no lo conseguía ni ninguno de nosotros tenía el menor interés en que lo hiciese. Se quedaba fuera, difuminando los amortiguados rugidos de las locomotoras que, despacio, transitaban por las vías secundarias arrastrando vagones y más vagones de mercancías que, por ir sin luces, la niebla se tragaba con más facilidad.

Olía a humedad o más exactamente a viejo, y desde luego a esa tortilla que era a aquellos trenes antiguos lo que

un aperitivo fino al AVE. Claro que entonces las únicas aves eran las que en cestas, con el cuello fuera de un paño a cuadros, viajaban del pueblo a la ciudad para acabar en solemne puchero.

El mundo por un café negro y muy fuerte, que el café o es vida o al menos la da, pero podía el estómago quedarse tranquilo con parecidas telarañas a las del cerebro porque si por un lado la cantina estaba cerrada (claro, a aquellas horas, a ver...), por otro no andaba la desolada cartera para lujos sino para necesidades necesariamente necesarias. Con todo, de haber estado abierta la cantina... ¡Diablos! ¿Por qué tenía que estar cerrada?

Como un badajo sin sonido, tricornio de charol negro en vez de campana y recio capote verduoso, veía yo pasar por el andén principal a un guardia civil del que sólo se distinguía el mostacho, enorme y hacia abajo, verdadero bicornio, y o bien su compañero andaba en otros menesteres, que quizá los tuviese, o eran ambos iguales y una vez pasaba uno y otra la pareja, y verlo o verlos daba ritmo como de desfile corto pero interminable a la densa noche sin epílogo de aquel desangelado enero de finales de los cincuenta, en Venta de Baños, que no sé por qué nunca se me ha borrado de la memoria.

Cuando al cabo de un tiempo llegó la hora de abandonar aquel saramontielizado refugio, fui yo el primero en ver surgir de entre girones de niebla parecidos a algodón dulce de feria los tres ojos de luz de la locomotora Mikado que había traído mi tren por los helados campos mesetarios.



Estación de Cariñena, febrero de 1993.

### ¡POR FIN UN LOCAL!

Después de deambular de un sitio a otro, por fin el día 30 de julio recibimos las llaves de un local compuesto de dos salones. Aunque el estado de este edificio es regular, intentaremos con pocos medios pero mucha ilusión convertirlo en un lugar habitable donde poder reunirnos, y crear un espacio donde disfrutar de nuestra afición.

El edificio fue proyectado por el arquitecto D. Secundino Zuazo Ugalde en 1932.

Ni el concepto Alta Velocidad ni el ferrocarril son cosa de hoy ni todos los trenes concebidos o adaptados para este tipo de prestaciones han conseguido pasar a la historia. Pero, como siempre se ha dicho (sobre todo en la derrota), lo importante no es tanto la victoria como el haber puesto los medios para conseguirla, y, así, brevemente pasaremos revista a algunos de tales fracasos.

El japonés Kodama, por ejemplo, es un convoy eléctrico que une Tokio y Osaka a una velocidad de 120 Km/h, que era aceptable en 1958 y que hoy, a años luz del archiconocido Tren Bala, compensa con bastantes comodidades y frecuentes paradas, casi en plan unidad de cercanías, en poblaciones secundarias. Es plateado y rojo, como los Talgos anteriores al Pendular.

De 1967 data el estadounidense Metroliner, proyectado para alcanzar 250 Km/h, velocidad que rápidamente fue rebajada a la de 170, por lo que dada la inmensidad de aquel país redujo sus servicios a la congestionada línea que une Washington y Nueva York, relativamente próximas. Hoy en día dispone de locomotoras E60 CP - C.C., conocidas por Ratón, de escasas prestaciones, poco a poco sustituidas por las F40 PH - B.B., diesel, algo más efectivas. Sus colores son los de la compañía estatal Amtrak, rojo, azul y plateado, deficitaria por prestar servicio donde, por la competencia aérea, ya no lo hacen las privadas.

Los trenes anteriores y algún otro que seguirá, aun sin haber pasado a la historia del ferrocarril al menos han justificado mejor o peor las inversiones que los posibilitaron, pero no así el primero de todos los Intercitys modernos, el británico APT-P, que hace treinta y un años ostentaba un aire futurista que más adelante imitarían, acentuándolo, los TGV franceses. Todo él negro, con las cabinas y algunos adornos laterales amarillos, se ideó para alcanzar en princi-

pio los 250 Km/h, y luego ya se iría viendo. Lo más curioso era que con seis coches por delante y seis por detrás, la locomotora, doble, iba en el centro, a la vez empujando y arrastrando el convoy. Se defendió como pudo entre 1967 y 1973, uniendo Inglaterra y Escocia, y muy rápidamente todas sus unidades acabaron no ya recicladas, como hubiera sido lo lógico, sino en el desguace.

El APT-P fue sustituido años después por el HST 125, de prestaciones más sencillas pero mucho más adecuado a la peculiar orografía isleña, del que deriva el XPT australiano, que sólo desarrolla 160 Km/h, y por tanto queda muy por debajo del Talgo Pendular español, aun siendo nuestro relieve más agreste.

El veterano Settebello italiano, de 1953, desde el principio gozó de una acusada personalidad por sus líneas redondeadas, que hacían que visto de frente no pareciera un tren, y siendo anterior al Kodama fue superior a él, y similar al HST 125 británico, que vería la luz veinte años después. Como el objetivo del Settebello no era competir con prototipos que Francia y en menor medida Alemania y el Reino Unido preparaban para la Alta Velocidad, se conformó con ser confortable, rápido y seguro, y por tanto no fue un fracaso. Curiosamente, a pesar de sus llamativas líneas iba pintado de verde oscuro y gris, lo que no deja de ser un contrasentido en un tren así de revolucionario.

Quien no ha dicho todavía la última palabra es nuestro Talgo Pendular, que por razones políticas no fue el Tren de Alta Velocidad español, pero que teóricamente podría superar sin problemas los 500 Km/h con una locomotora o acaso dos o tres, si las hubiera, capaces de alcanzarlos, que de momento parece que no. Es, pues, un fracaso, pero no por su culpa sino por la nuestra.

## CALATAYUD, ESTACIONES Y RÍOS

JAVIER MARTÍN MÍNGUEZ

En una orografía tan complicada como la española, tender líneas férreas siempre ha resultado una labor difícil. Como consecuencia en muchas ocasiones discurren junto al cauce de los ríos, lo que no resulta tan frecuente es identificar las estaciones con el nombre de estos. Este es el caso de Calatayud, que contó con tres estaciones, las cuales recibieron el nombre de los ríos a los cuales acompaña la vía férrea.

CALATAYUD - JALÓN es la estación perteneciente a la línea Madrid-Zaragoza. El día 25 de mayo de 1863 la compañía MZA inauguraba el tramo Alhama - Grisén, siendo el primer ferrocarril en llegar a la ciudad bilbilitana.

Habría que esperar hasta 1901 para que la compañía Central de Aragón inaugurara el tramo Puerto de Escandón - Calatayud, perteneciente a la línea Calatayud - Valencia con lo que Calatayud contaba con una nueva estación, CALATAYUD - JILOCA. A pesar de ello no se construyó edificio de viajeros utilizando la de MZA. Algunos trenes continuaban o procedían de Zaragoza hacia Teruel y Valencia y también se acoplaban coches a los rápidos y expresos que cubrían el trayecto Madrid - Barcelona. En épocas más recientes, existió un servicio de ferrobús que procedente de Teruel se separaba en Calatayud hacia Arcos de Jalón y Zaragoza.

La tercera estación es CALATAYUD - RIBOTA, cabecera de la línea Santander - Mediterráneo, prolongación natural del Calatayud - Valencia. Desgraciadamente por unos pocos kilómetros esta línea no

llegó a concluirse, por lo que nunca llegó a tener la importancia para la que fue concebida. Al igual que la estación del Central tampoco disponía de edificio de viajeros. Hubo un tren entre Teruel y Soria que comunicaba las tres estaciones, aunque dos de ellas sólo de paso.



Estación de Calatayud, diciembre de 1996

Al suspenderse el tráfico el día 31 de diciembre de 1984 en las líneas Calatayud - Villarcayo y el tramo Calatayud - Caminreal del Central de Aragón, estas estaciones apenas han sido utilizadas, aunque todavía se conservan algunas de sus instalaciones.

La Real Orden de Octubre de 1913 autorizaba al Gobierno a presentar un Proyecto de Ley declarando el ferrocarril de Caminreal a Zaragoza como una arteria complementaria entre FRANCIA Y ESPAÑA por CANFRANC ZARAGOZA a VALENCIA. A este efecto el CENTRAL de ARAGON adquirió la vía estrecha (de un metro) de CARIÑENA a ZARAGOZA que fue inaugurada el 10 de agosto de 1887 y funcionó hasta la inauguración del CAMINREAL el 9 de marzo de 1933 quedando toda la vía con ancho español de 1,674 desde CANFRANC a VALENCIA.

Para proceder a este Proyecto se constituyó el Servicio de Construcción cuyo Director fue D. Manuel Alonso Zabala secundado por D. Felipe Garre Comas y D. Enrique García Reyes los tres eran Ingenieros de Caminos con un gran prestigio y experiencia en materia ferroviaria. Como en el proyecto llamado de los BELGAS se mantenía en bastantes trayectos el Perfil Longitudinal se comenzaron los trabajos de replanteo el 1 de agosto de 1927 entre Villarreal de Huerva y Puerto del Alto por una Sección dirigida por D. Luis Dourdil Robert que era Subjefe del Servicio de Vías y Obras del Central de Aragón, a quien acompaña como Ayudante Técnico su

hijo D. Luis Dourdil Juste y en septiembre de 1927 se estudió por los mencionados ingenieros la variante desde el Puerto del Alto a Cariñena pasando por Encinacorba.

Principalmente trabajaron como Contratistas Patarrieta y Arellano, Larrodera, Azúa, Comps, García Gimeno, Pedroso y Cubillo, ETC.

Los edificios de Viajeros y Casillas fueron proyectados por el arquitecto Secundino Zuazu Ugalde y de los de Caminreal y Zaragoza por el arquitecto Luis Gutiérrez Soto, ambos muy célebres (la estación de ZARAGOZA - DELICIAS se considera edificio Histórico-Artístico).

Los coches fueron construidos por la casa CARDE y ESCORIAZA y las locomotoras tipo GARRAT por Euskalduna y Babcock-Vilcox de Bilbao.

Las obras quedaron terminadas y puestas en servicio el 9 de marzo de 1933 y la inauguración oficial fue el 2 de abril de 1933.

El acortamiento, por ferrocarril entre FRANCIA y VALENCIA se había conseguido por lo que esperamos que las máximas autoridades francesas y aragonesas mantengan estas líneas tal como se hicieron.

## EL CENTRAL DE ARAGÓN

ENRIQUE GÓMEZ LÁZARO

Mi padre, antes de ir a la Mili, fue ayudante de barrendero en la construcción del ferrocarril CENTRAL DE ARAGON, con vía de ancho ibérico, tramo de Encinacorba (1928-1933). Después fue ferroviario en este mismo tramo. Este ferrocarril uniría Zaragoza con Caminreal por Cariñena. De ahí que familiarmente se le llamara "El Caminreal".

Barrenaban a mano, hasta que llegaron los primeros compresores. También se estrenó aquí la primera pala excavadora en la trinchera que hoy lleva su nombre. El cemento lo traía un camión enorme, con ruedas sin cámara. La arena era extraída de rocas próximas al trazado. El balasto era preparado por picapedreros con cantos que portaban burros en seretas de esparto. Se instalaron tres fraguas cerca de los trabajos. Los obreros ganaban seis pesetas al día, una más que los jornaleros del campo. Y habían de desplazarse a los trabajos a pie.

Brusca orografía para cruzar el sur de la Sierra de Alcañiz. En el término de Encinacorba se precisaron ocho túneles (el mayor, de un kilómetro, para horadar el Puerto del Alto San Martín, camino del Huerva), sucesivas trincheras, terraplenes, un viaducto... Con una rampa del 19 % mantenido, fueron los 14 km más difíciles de la línea Zaragoza-Valencia.

La jefatura de la Constructora PATARRIETA-ARELLANO y cia. residió en Encinacorba: equidistante (60 km) entre Zaragoza y Caminreal.

La línea Zaragoza-Valencia fue inaugurada el 2 de abril de 1933; pero un domingo antes ya había llegado un tren especial, con viajeros distinguidos, desde Zaragoza hasta Encinacorba, para inaugurar "El Caminreal".



Equipo de replanteo del Ferrocarril Caminreal-Zaragoza entre Villarreal y Encinacorba. El segundo por la derecha es el Ingeniero Técnico D. Luis Dourdil. 1928.

EL CENTRAL DE ARAGON no dejó un paso a nivel y montó enclavamientos de agujas en todas las estaciones. Fue el ferrocarril más moderno de España. Si se consigue la reapertura del Canfranc internacional, me gustaría que emplease ancho europeo, velocidad alta y que se llamase CENTRAL DE ARAGON, partiendo, lógicamente, desde Teruel, o (¿por qué no?) desde la misma Valencia.

Seguramente, muchas veces nos habremos preguntado, ¿porqué España tiene un ancho de vía diferente al resto de los países de Europa?, para encontrar respuesta a esta cuestión nos tenemos que remontar hasta el año 1844, cuando por Real Orden quedó establecido el ancho de vía en 6 pies castellanos, es decir, 1,67 m, según informe de la comisión de ingenieros. Desde entonces no ha cesado la polémica entre quienes han apoyado esta decisión y detractores de la misma. Sin embargo al iniciarse la construcción de la red española, la decisión sobre el ancho de vía no se barajaba entre el llamado de vía estrecha de 1,44 m y el de vía ancha de 1,67 m, sino que la cuestión estaba entre el ancho de vía normal 1,44 m, adoptado ya en muchas líneas europeas y el 2,10 m con el que en 1836 Brunel construyó el "Great Western Railway". Fue, por tanto, entre esas dos cotas en donde estuvieron situadas las alternativas de la elección española. Para tomar tal decisión primaron fundamentalmente consideraciones de orden técnico, básicamente relacionadas con la locomotora; y, por otro lado, las referentes a la influencia del ancho de vía en los costes de construcción y de explotación y no exclusivas razones militares, como se ha comentado en alguna ocasión, ya que desde el punto de vista militar, la opinión dominante daba mayor importancia a las líneas férreas en la defensa que en el ataque, y en ella apenas es problemática la diferencia de ancho.

Como consecuencia del accidentado relieve español, se consideraba conveniente el uso de locomotoras más potentes que las empleadas normalmente en algunos países de Europa, con el fin de explotar mejor la implantación del sistema ferroviario. La potencia de arrastre de la locomotora dependía directamente de la superficie de calefacción de la caldera; pero las dimensiones de ésta estaban fijadas por el ancho de vía, pues en aquellos años la caldera iba situada entre las ruedas, por tanto era incuestionable que un ancho de vía más grande permitía locomotoras más potentes. Este fue el factor determinante y decisivo en la elección, a lo que añade que un ancho de 1,67 m proporcionaba una mejor base de sustentación y por consiguiente una mayor seguridad en los trenes, además permitía una más fácil y holgada colocación de las piezas del mecanismo de la locomotora.

Así pues, entre el ancho de 1,44 m y el de 2,10 m se eligió una medida próxima a la europea con una anchura ligeramente mayor ya que la orografía española así lo requería. Posteriormente cuando estuvieron resueltos los problemas mecánicos de la locomotora que obligan a situar la caldera entre las ruedas motoras, los kilómetros ya construidos con el ancho de vía de 1,67 m fueron la principal razón para no cambiar el ancho.

El establecimiento de un único ancho de vía en España para todas las líneas principales, no fue aprovechado por las diversas compañías de una manera sustancial ya que éstas eran reticentes a hacer circular sus trenes por vías diferentes a la de su compañía y también porque quedaron importantes características técnicas sin uniformar, como el gálibo en los túneles, los elementos de tracción y choque en los vehículos, la señalización etc..., para que todas estas cuestiones hubiesen quedado homogenizadas, hubiese sido necesario la gestión única de todas estas compañías y, al no existir ésta, el Estado tomó la previsión de unificar el factor más importante, como era el ancho de vía, previsión lógica, pues al final sobre él recaería la propiedad de todas las líneas.

El diferente ancho de vía en España con respecto al resto de los países de Europa ha repercutido negativamente en las relaciones comerciales tanto de mercancías como de viajeros, siendo un problema que a lo largo de los años se ha solucionado de diferentes maneras. En cuanto a mercancías, éstas eran transbordadas en las fronteras de Irún/Hendaya, Port-Bou/Cerbere y Canfranc (hasta 1970), por lo que sufrían importantes pena-

lizaciones en los plazos de transporte, posteriormente y con la implantación de vagones dotados de ejes intercambiables se consiguió reducir sustancialmente estas pérdidas de tiempo en las fronteras, que para realizar estas operaciones fueron dotadas de instalaciones de intercambio de ejes, en la actualidad se está a la espera de la homologación, tras las correspondientes pruebas, de bogies de ancho variable para vagones de mercancías que la empresa TALGO ha construido, sería un paso importantísimo para de una vez por todas solucionar este problema que ha dado tantos quebraderos de cabeza. En cuanto al transporte de viajeros entre España y el resto de los países europeos, en principio, y al no existir relaciones directas con Francia, los viajeros transbordaban entre los trenes de ambos países mediante enlaces establecidos por acuerdo entre las compañías, fue con la implantación en el año 1969 del expreso "Puerta del Sol" cuando se estableció la primera relación directa Madrid-París, con la cual los viajeros de



TALGO III RD, pionero en el cambio automático en el ancho de sus ejes, fotografiado en la estación de Ginebra remolcado por una moderna locomotora serie 7200 de los ferrocarriles franceses (SNCF). Foto: Santiago Más Fatjó.

coches-camas y literas ya no transbordaban en la frontera al estar dotados estos coches de bogies intercambiables (similar sistema al de ejes intercambiables en vagones de mercancías), no así los viajeros de 1.ª y 2.ª clase que sí debían transbordar a sus respectivos coches en el nuevo tren. Finalmente se dió un paso decisivo para este problema con la creación del TALGO III RD, que de una manera automática varía el ancho de sus ejes tanto para adaptarse a un ancho u otro, invirtiendo unos minutos en realizar esta operación tras pasar por unas instalaciones creadas para este fin y que en principio fueron ubicadas en Irún y Port-Bou, de esta manera se establecieron relaciones internacionales con trenes TALGO III RD entre Barcelona y Ginebra (año 1969), y con París en relación nocturna (año 1974), más tarde y con la evolución de los trenes Talgo (Talgo Pendular RD) se establecieron relaciones internacionales nocturnas entre Madrid y París (que con el tiempo ha llevado a desaparecer el expreso «Puerta del Sol») y entre Barcelona y Milán/Zurich, últimamente también se estableció relación internacional con trenes Talgo RD entre Valencia/Barcelona a Montpellier con enlace a París con trenes TGV. También con este sistema automático de cambio de ancho de ejes se ha aprovechado en nuestro país para compatibilizar la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla (ancho europeo 1,44) con el resto de la red convencional para trenes Talgo con la instalación de los intercambiadores correspondientes en Madrid, Córdoba y Sevilla.

Las nuevas líneas construidas recientemente en España de alta velocidad y las que se encuentran en construcción Madrid-Barcelona con prolongación hasta la frontera francesa, cuentan o contarán con un ancho de vía europeo de 1,44 m, para que de esta manera puedan compatibilizarse con el resto de las redes europeas y de este modo evitar repetir el error histórico, que ha pesado como una losa sobre el ferrocarril español a lo largo de los años privándolo de tener una relación fluida con el resto de las redes europeas.