

FERROCARRIL Y FOTOGRAFÍA: VÍAS PARALELAS

FRANCISCO J. BOISSET

En la larga aventura del hombre por el desarrollo tecnológico, a mediados del siglo XIX, se producirán dos de las más importantes conquistas que van a transformar la sociedad inmersa en la revolución industrial: el motor de vapor, susceptible de ser móvil, es decir la locomotora de vapor y la posibilidad de fijar la imagen de la realidad en un soporte estable, esto es la fotografía.

Estos dos hallazgos, subsidiarios de largas investigaciones sobre mecánica, química, óptica, ingeniería y otras ciencias, caminarán a la par, evolucionando y renovándose al compás de los tiempos y los avances tecnológicos para cubrir las necesidades del mundo moderno.

La faz de las naciones cambia y un tejido de vías férreas acerca minas, personas, fábricas, playas, ciudades, mientras que la fotografía capta imágenes que, de una forma virtual, reducen el amplio mundo a una aldea global y fijan en el tiempo objetos, personas y paisajes.

Desde el principio, la fotografía auxilió a los ingenieros de las compañías ferroviarias y fue el testigo de las grandes obras públicas necesarias para el desarrollo del ferrocarril, a la vez que sus fotos servían a las revistas ilustradas de la época para mostrar públicamente el desarrollo de este sistema de transporte.

Los primitivos fotógrafos, venidos del extranjero, cargaban con equipos fotográficos complejos que pesaban cientos

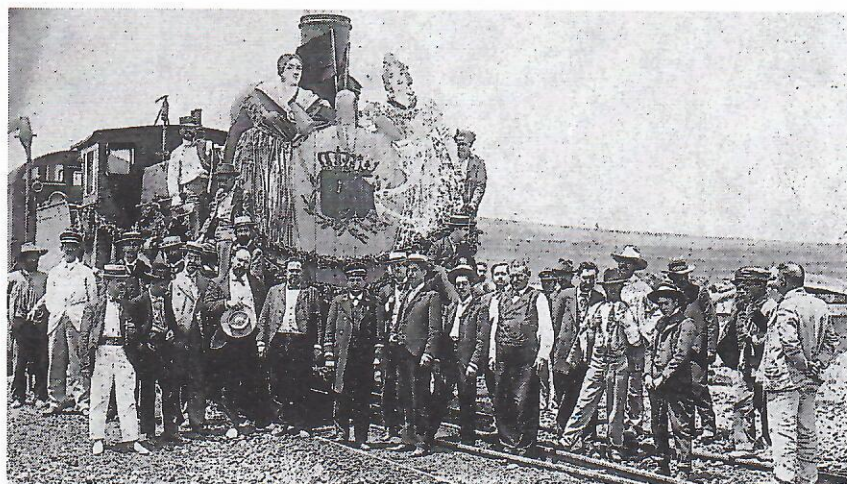
de quilos y que incluían cuartos oscuros portátiles, cámaras de gran formato, trípodes, cubetas y otros artefactos. Son conocidos los ingleses Atkinson y Clifford, o los franceses Laurent y Muriel que registraron en sus placas fotográficas los avances de las líneas de las grandes compañías ferroviarias.

Posteriormente los fotógrafos españoles fueron los encargados de seguir, hasta nuestros días, los avatares de los ferrocarriles, sus locomotoras cada vez más potentes, sus coches cada vez más modernos y cómodos, sus estaciones, templos del progreso, sus accidentes, sus inauguraciones, en fin, todo ese mundo paralelo crecido a lo largo de los raíles de acero.

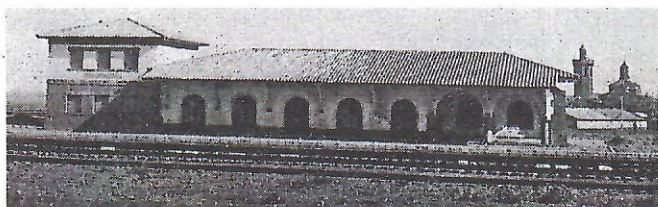
Como los trenes, también evolucionó la fotografía. Las cámaras cada vez menos voluminosas, los procedimientos más sencillos, las emulsiones fotográficas más rápidas y fiables, todo ello con aparatos producidos industrialmente más económicos y accesibles a un gran público. Como los trenes, la fotografía poco a poco ha ido calando en todos los medios sociales, estando al alcance de un mayor número de personas.

Es interesante también destacar que tanto el ferrocarril como la fotografía, desde su nacimiento, generaron una figura peculiar: la del aficionado, entrecruzándose en muchas ocasiones las aficiones de manera que así, gracias a los aficionados que captaron con sus cámaras el mundo ferroviario, tenemos ahora un bagaje de imágenes importante que nos muestran trenes e instalaciones desaparecidos y que nos permiten estudiar el devenir de la historia del ferrocarril.

Los actuales tiempos en los que la imagen y la velocidad, la comunicación en suma, están transformando el mundo nuevamente, tanto la fotografía como el ferrocarril se nutren de los últimos avances tecnológicos de la era digital, y a su vez tienen papeles protagonistas en toda esta revolución en la que nos hallamos inmersos al filo del cambio de milenio.



Tren inaugural de la línea Calatayud-Valencia. 1901.



Estación de Cariñena en su última fase de construcción. Año 1930
Foto: Colección Archivo Asociación de Amigos F.C. de Cariñena.

El edificio actual de la estación de Cariñena pertenece a la línea Caminreal F.C.-Zaragoza Delicias, cuya concesión de construcción fue adjudicada a la Compañía del Central de Aragón por la R.O. del Ministerio de Fomento de fecha 22 de septiembre de 1927. Aunque según el proyecto inicial su ubicación iba a ser en el punto kilométrico 66/261 de dicha línea, finalmente y debido a diversas variantes que se contemplaron en el trazado definitivo, tuvo lugar su construcción exactamente en el punto kilométrico 70/702.

El edificio fue proyectado por el arquitecto D. Secundino de Zuazo Ugalde, al igual que el resto de las estaciones de la línea, excepto las de Caminreal F.C. y Zaragoza Delicias que lo fueron por el arquitecto madrileño D. Luis Gutiérrez Soto. El Sr. de Zuazo acabó con la costumbre de la edificación "standar" que otras compañías empleaban en la construcción de sus estaciones, diseñando un tipo de edificación diferente para cada estación de la línea, empleando la típica arquitectura rural de la zona, con porches encalados y una sola planta para el área de uso ferroviario y con doble planta, según la importancia de la estación, para la disposición de las viviendas anexas, por ello la estación de Cariñena es una construcción única, con igual estilo que las demás pero con un diseño completamente diferente a ellas.

Las obras comenzaron en la primavera del año 1929 y fueron concluidas bien avanzado el año 1930, siendo ejecutadas por la Compañía Castellana de Construcciones, S.A. Desde el primer momento la Compañía Central de Aragón consideró a la estación de Cariñena como la tercera más importante de la línea, detrás de las dos extremas Caminreal F.C. y Zaragoza Delicias, principalmente por encontrarse a pie de las duras rampas de 18 mm/m del Puerto del Alto, por ello esta estación fue dotada de un depósito de locomotoras (más conocido como cocherón), placa giratoria, 3 grúas hidráulicas para atender las locomotoras que, con base en esta estación, eran necesarias para dar doble tracción a determinados trenes dirección Valencia por su tonelaje excesivo, además esta estación contó desde el primer momento con fluido eléctrico, una grúa eléctrica de 6 Tm,

dos andenes de 200 m, fue dotada también de un número mayor de vías que las demás, con longitudes de hasta más de 600 m, en alguna de ellas con instalación de una vía con báscula y otra lavadero. De una manera destacada cabe señalar el enclavamiento¹ eléctrico que le fue instalado, muy avanzado para aquella época y que lo suministró la empresa sueca Ericsson habiendo sido construido en Getafe, en una fábrica que por aquel entonces esta empresa disponía allí, y que en la actualidad sigue funcionando a la perfección, tratándose hoy en día de una instalación única en su género², estando considerada como una auténtica pieza de "arqueología ferroviaria", finalmente en la estación además también de una cantina, fue construido un depósito de hormigón con capacidad para 130.000 litros de agua, que suministraba tanto a las grúas hidráulicas como a la estación y demás dependencias. Este depósito se abastecía gracias a una captación subterránea por una galería en forma de "Y" situada en el paraje denominado "Huerta de Carnicer" lo que daba lugar a una conducción a presión de 5 km que finaliza en el depósito, cuyo llenado se realizaba gracias al sencillo principio de los vasos comunicantes, este agua en el momento de la construcción estuvo considerada de muy buena calidad, carecía de sulfatos y su graduación hidrotérmica era de 23 grados centígrados, siendo el caudal de estiaje de 1,8 litros por segundo.

Para concluir, es de destacar el papel importante que jugó la estación de Cariñena en la construcción de la línea, ya que precisamente desde este punto comenzaron las

GASTOS QUE OCASIONÓ LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE CARIÑENA

Edificio principal	101.568 ptas.
Retretes	10.576 ptas.
Muelles	63.682 ptas.
Cocherón	86.024 ptas.
Andenes y aceras	28.623 ptas.
Placas y puentes giratorios	29.079 ptas.
Aguada	167.208 ptas.
Cerramientos	15.567 ptas.
Afirmado de patios	9.040 ptas.
Mobiliario y enseres	1.326 ptas.
Báscula	10.809 ptas.
Instalación de alumbrado	35.142 ptas.
Accesorios varios	25.589 ptas.
TOTAL	584.233 ptas.

1. Conjunto de palancas concentradas para maniobrar y dar entrada, salida y paso a los trenes garantizando una seguridad en los mismos.

2. En la estación de Caminreal F.C. existe otra mesa de enclavamiento de idénticas características pero que al encontrarse la estación cerrada desde el día 1 de junio de 1995, esta instalación se encuentra fuera de servicio por lo que la de Cariñena es única de este tipo en servicio.

obras de asiento de la vía en el mes de julio de 1930, tanto en dirección Caminreal como en dirección Zaragoza, para ello fue preciso trasladar varias locomotoras y diverso material hasta Cariñena a través del FF.CC. de vía métrica que por aquellos años unía nuestra localidad con Zaragoza.

La estación de Cariñena vio pasar su primer tren el día 19 de enero de 1933, se trató de un tren de pruebas com-

puesto de 39 vagones cargados de naranjas, en dicho tren iba al frente el ingeniero jefe de la empresa D. Pablo Gil, posteriormente, el día 9 de marzo de 1933 circuló el primero de viajeros con un tren Valencia-Zaragoza para finalmente ser inaugurada la línea oficialmente y con ello la estación el día 2 de abril del mismo año, esperemos no ver pasar el último tren ningún día.

«LAS DOCE MAGNÍFICAS»

CONCHITA CORONAS CERESUELA

Aunque no se las pueda calificar exactamente de "Cocodrilos", como sí que lo son en toda regla las de los Ferrocarriles Federales Suizos, por cierto de vía métrica las tales "Cocodrilos", nunca hubo sobre nuestros raíles locomotoras tan parecidas como las 7.200 que dan subtítulo a este artículo, y que fueron mucho más potentes y aparatosas, unos auténticos dinosaurios eléctricos que por desgracia ya no existen, aunque una de ellas se conserva con toda justicia en el Museo del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú, a orillas del Mediterráneo.

La Compañía Caminos de Hierro del Norte de España, conocida luego simplemente por Compañía del Norte, con muy buen criterio las encargó en 1928, construyéndolas la prestigiosa empresa Babcock & Wilcox y colaborando Brown Boveri en los componentes eléctricos, no pocos especialmente diseñados para ellas.

En principio se las destinó al tramo recién electrificado Alsasua-Irún, donde si algo no faltaba eran las rampas, algunas muy fuertes, imposibles hasta entonces sin recurrir a la doble tracción, pero no tardaron en prestar servicio también entre Miranda de Ebro y Burgos, fundamentalmente en cabeza de expresos pesados de largo recorrido.

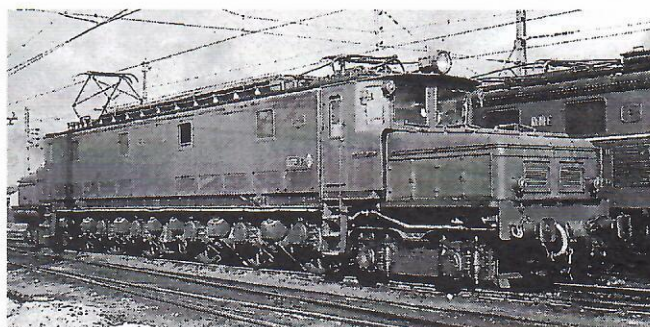
Más tarde, ya con Renfe, se las denominó 272.001 a la 272.012, manteniéndose en activo hasta 1967, siendo su potencia de 2.100 CV, con seis poderosos ejes motrices sin bielas y cuatro de bisel, sustentándose sobre la friolera de veinte ruedas, las necesarias para soportar y repartir sus 145 toneladas de peso y sus veinticuatro metros de longitud, que ciertamente impresionan si se comparan con las poco más de 88 toneladas y diecisiete metros de las aún tan extendidas y versátiles Mitsubishi 269 (las "Japonesas").

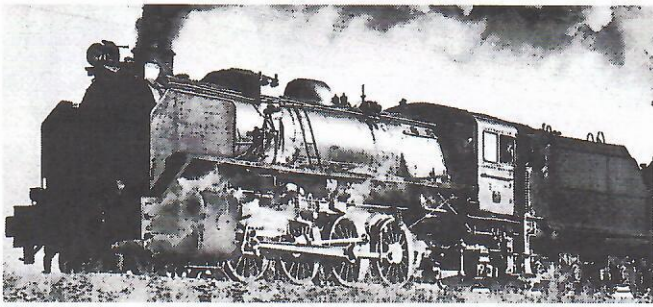
Nuestras venerables 7.200 podían circular en llano a 110 km/h, una velocidad muy interesante para su época, alimentándose a través de la catenaria con una tensión de 1.500 V que las hacía más adecuadas para la accidentada orografía norteña que las entonces omnipresentes locomotoras de vapor, ya que al carecer de bielas como ya ha quedado expuesto (sus motores, bajo el sólido bastidor, transmitían la tracción por

medio de dos innovadores piñones con coronas y un revolucionario acoplamiento semielástico), resultaban más robustas y precisaban de menor mantenimiento técnico.

Basándose en su diseño, para entonces aún en vigor, durante la Segunda Guerra Mundial y en los años que siguieron se fabricaron en Alemania y Austria más de dos centenares de las denominadas 1.020 (ahora, E 93, herederas siquiera de la denominación de las llamadas E 18, de las que el propio Hitler contó con una, roja y con los símbolos del Tercer Reich bien a la vista, para su tren particular), que Renfe no adquirió y que, aunque de línea igualmente maciza pero más estética -de mayor ligereza, en suma-, tuvieron menores prestaciones, dedicándose tales 1.020 al transporte pesado por líneas de montaña hasta nuestros días, pintadas de verde oscuro las germanas y de rojo las austriacas.

Nuestras entrañables 7.200 fueron al País Vasco y zonas adyacentes lo que las eficacísimas 7.700 Vulcan (las "Inglesas") a Asturias y León; y a la que todavía felizmente se conserva en tierras catalanas hay que considerarla una preciosa reliquia, nunca un fósil, que a los incontables amigos del maravilloso mundo ferroviario nos puede trasladar, en alas de la fantasía (el único medio de transporte conocido que supera al ferrocarril), a la dorada e irrepetible época en que sus once hermanas y ella, "Cocodrilos" o no, arrastraban como si tal cosa a aquellos grandes expresos de madera o metálicos posteriormente, a través del calor y del frío, sin que les importasen el viento en contra, la nieve, la niebla, la lluvia ni la aspereza de la ruta.





Casi sin darme cuenta los años fueron transcurriendo igual que fluye un río, y, cuando me detuve a pensar en ello, en lo relativo que es el tiempo, el estar jubilado fue para mí lo mismo que una losa capaz de aislarme del mundo entero, a medida que me iban aplastando los achaques y la soledad, pues ya se sabe que si un lejano día los hijos emprendieron el vuelo a poco que supieron volar, si vuelven al viejo nido es sólo de visita de las de "hola y adiós" y como por compromiso. Para colmo de males mis antiguos compañeros ferroviarios, hermanos todos ellos más que otra cosa, empezaron a ir pasando a mejor vida, al retiro definitivo, y ya de poco me servían mi purito cotidiano de después de las comidas y alguna que otras copita de buen vino de la tierra.

Poco a poco empecé a visitar cada vez con mayor frecuencia el viejo depósito donde unas cuantas locomotoras, más allá de la abandonada estación en la que ya ningún tren se detenía como no fuera para dar paso a otro, iban muriéndose del todo no en la soledad, pues entre todas se hacían piadosa compañía, pero sí en un tremendo olvido que no hay palabras que puedan describir en su verdadera crudeza.

Había ido por allí muchas veces, de manera que no descubría ningún mundo nuevo, pero entonces empecé a fijarme en cada una de ellas, de vapor en su práctica totalidad, desde las diminutas de maniobras y servicios secundarios a las otras, a las grandes, las bisabuelas o quizá tatarabuelas de las actuales de gran potencia, que son como cajas de color gris oscuro tirando a negro, amarillas como buzones sus cabinas y no sé de qué color sus almas, que

seguro que también las tienen aunque ya no en la caldera sino sabe Dios dónde.

Pero, entre todas, mi preferida era una viejísima Mikado con las bielas desprendidas, idéntica a la que tantas veces conduje, entre nubes de blanco vapor caliginosos y tremendas torrenteras de humo negro y pegajoso con olor y sabor a carbonilla de la buena, por todas las rutas de España y más que hubiera habido, desde las inacabables planicies castellanas y manchegas a los casi imposibles puertos norteños de rampas dignas de Vuelta Ciclista, formando mi locomotora, el fogonero y yo una unidad indivisible, necesaria y mágica.

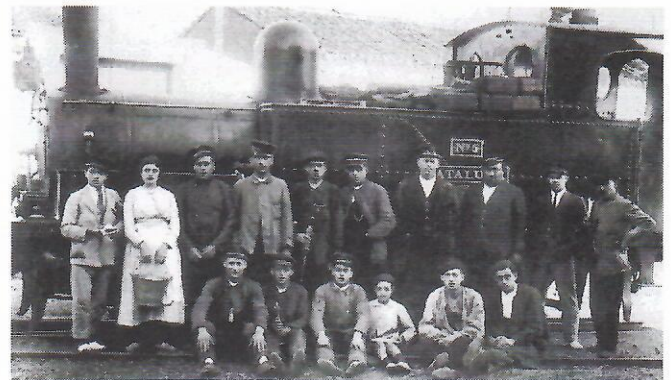
Viejos y cargados de añoranza, nostalgia y más cosas que para qué citar, aquella Mikado ya sin ningún orgullo y yo volvimos a ser, pero ahora para siempre, de nuevo una unidad a la vez distinta e idéntica; y pasaba yo resucitando las horas muertas en su desolada cabina abierta a todos los fríos y a todos los calores (y también a una vida que no era ya la suya), acariciando unos mandos que, a mi contacto, era como si cobrasen vida, y a lo mejor hasta era así.

Estaba la pobre destrozada, diría que esquelética, reducida casi al triste nivel de cosa y nada más que cosa, y tal vez la acechasen metálicos buitres para darle un mal día algo parecido a la puntilla; pero no mientras estuviese ella en mí y yo en ella para defenderla de avechuchos tales, de su propia miseria y de mis ataques de furiosa e inocente nostalgia.

Cuando Dios me llame no me iré a donde Él quiera con una blanca túnica de angelote tallado de calendario religioso. Me iré, sí, y además contento, pero vestido de ferroviario antiguo y pilotando a mi pobre Mikado por la vía más recta y con todos los semáforos en verde hacia la otra vida (supongo que algún fogonero encontraremos), donde seguro que habrá trenes, pero más seguro aún que todos de vapor, como puede que lo hayan sido siempre, aunque los disfrazaran de eléctricos y diesel por aquello de modernizarlos; y recuperaremos juntos la juventud, la ilusión y la fuerza unida a una cierta ternura que perdimos y que ya no dejaremos ella y yo que el tiempo, porque no habrá tiempo, nos arrebate.

CUADRO COMPARATIVO DEL MOVIMIENTO DE VIAJEROS DEL FERROCARRIL CARIÑENA-ZARAGOZA

ANTONIO GALINDO RUBIO.



Años	Viajeros de 1.ª clase			Viajeros de 2.ª clase			Viajeros de 3.ª clase			Total viajeros		
	Número	Importe		Número	Importe		Número	Importe		Número	Importe	
		Ptas.	Cts.		Ptas.	Cts.		Ptas.	Cts.		Ptas.	Cts.
1905	1.100	3.517	61	2.193	4.208	01	83.570	117.279	45	86.873	125.005	07
1906	1.179	3.328	81	2.199	4.236	63	86.055	118.602	86	89.433	126.168	30
Total	+ 79	- 188	80	+ 6	+ 28	62	+ 2.485	+ 1.323	41	+ 2.560	+ 1.163	23