

LAS LOCOMOTORAS DEL FERROCARRIL CARIÑENA-ZARAGOZA

MARIANO RODRÍGUEZ GONZALVO

Cuando se inauguró este ferrocarril en 1887, un par de años antes la recién creada Compañía del Ferrocarril de Cariñena a Zaragoza (C.Z.) había contactado con la empresa inglesa SHARP STEWARD para que le construyeran cinco locomotoras de rodaje 0-3-0 para cubrir todos sus servicios. De sus talleres saldrán estas cinco locomotoras como veremos en el siguiente listado:

N.º de serie 3339. Locomotora n.º 1 de nombre en C.Z.... SOFÍA

N.º de serie 3340. Locomotora n.º 2 de nombre en C.Z.... PILAR

N.º de serie 3341. Locomotora n.º 3 de nombre en C.Z.... MONTSERRAT

N.º de serie 3342. Locomotora n.º 4 de nombre en C.Z.... ARAGÓN

N.º de serie 3343. Locomotora n.º 5 de nombre en C.Z.... CATALUÑA

De sus buenos servicios en la Compañía dan fe las muchas empresas que se interesaron por la recompra de las mismas al cierre de la línea en 1933. De este interés habla una carta fechada en Palencia, el 3/2/1941 y dirigida a D. Manuel Escoriaza, que tenía intereses en la Compañía del C.Z. y que cita la venta de una de esas locomotoras, a un comprador sin especificar (concretamente la n.º 3) por la que se paga la cantidad de 40.000 pts.

Podemos establecer un listado de los compradores y de los destinos de estas locomotoras después de muchas comprobaciones y consultas:

- La locomotora n.º 1 fue vendida a la Cía. de Carbones de Berga (Barcelona) allí se le puso el n.º 5. En 1965 ya estaba dada de baja.
- Las locomotoras 2/3/4 se vendieron a la empresa Ferrovías y Siderurgia (Madrid). Una de estas locomotoras acabó arrastrando el Tranvía de vapor de Las Palmas (llamado La Pepa) en 1944.
- La locomotora n.º 5 fue comprada por Hulleras de Sabero y Anexas (León), donde se le puso el n.º 10 y se la renombró EL ESLA. Hoy día es la locomotora de vía estrecha conservada más antigua de Europa, siendo también el estandarte y motor de arranque de la Asociación de Amigos del F.C. de Cariñena (Zaragoza).



Locomotora n.º 2. PILAR.



Locomotora n.º 3. MONTSERRAT
Foto de catálogo de fábrica



Tranvía de vapor de Las Palmas
arrastrado por una locomotora
ex Cariñena



Locomotora n.º 5 en la Cía. Carbones
de Berga, ex Cariñena n.º 1

COCHES Y FURGONES DE

Durante la década de los años treinta del siglo pasado, la línea Caminreal-Zaragoza, no solo destacó por ser una de las mejores líneas de España, principalmente en cuanto a características de trazado, señalización, edificios, obras de fábrica, etc., sino que además su construcción trajo consigo la incorporación de un novedoso material motor y móvil que la Compañía Central de Aragón adquirió exclusivamente para la explotación de su nueva línea. Con este nuevo material, la Compañía C.A ya dentro de la jurisdicción de la Compañía del NORTE aunque con administración independiente, además de renovar su parque, este excelente y moderno material le permitió ponerse a la cabeza de las mejores compañías en cuanto a la calidad de sus trenes, principalmente de viajeros. En cuanto al material motor, sin duda, el gran estandarte en este sentido de la Compañía C.A. fue la adquisición de 12 potentes locomotras tipo "Garrat", primera vez que se utilizaban en España en ancho normal, que por su importancia y extensión será tratado por *Vía Estrecha* en una nueva ocasión.

COCHES DE VIAJEROS

Tras un detenido estudio que abarcaba tanto el material a utilizar para su construcción como los servicios que se les asignarían, la Compañía C.A. convocó un concurso de proyecto y suministro de coches de viajeros cuyo resultado puso de manifiesto la conveniencia de adoptar la estructura metálica para su construcción. De este modo y aunque el peso resultaría sensiblemente superior al de los coches de madera, el aumento del coste no llegaba en general al 10%, circunstancia que se vería compensada por los costes de mantenimiento, reparaciones y accidentes. De este modo, la Compañía C.A. adjudicó en el año 1931 la construcción de 27 coches metálicos de diversas clases, siendo pionera en la

utilización de coches de viajeros de gran tonelaje de esta naturaleza en nuestro ferrocarril. La construcción de estos coches fue realizada entre la Compañía Euskalduna de Bilbao (6 coches mixtos 2.^a/3.^a) y M.M. y C. Carde y Escoriaza de Zaragoza (todos los demás), por un importe total de 4.402.884'38 ptas., siendo entregados entre los años 1932 y 1933. Los coches fueron construidos finalmente de seis clases diferentes, ya que durante el periodo de fabricación de los mismos fue modificada la distribución interior y clases de cinco unidades ampliando de esta manera las cuatro clases previstas en un principio para su construcción, debido a un estudio posterior que así lo aconsejaba para adaptar mejor estos coches a la explotación prevista.

| PROYECTO INICIAL | | CONSTRUIDOS | | Numeración en la Compañía C.A. |
|------------------|----------------------------------|---------------|----------------------------------|--------------------------------|
| N.º de coches | Clases | N.º de coches | Clases | |
| 7 | 1. ^a /camas | 3 | 1. ^a /camas | AVC 201 a 203 |
| 4 | 1. ^a | 3 | 1. ^a | AA 221 a 223 |
| 6 | 2. ^a /3. ^a | 2 | 1. ^a /2. ^a | AAB 230 a 231 |
| 10 | 3. ^a | 3 | 1. ^a /3. ^a | AAC 241 a 243 |
| | | 6 | 2. ^a /3. ^a | BBC 280 a 285 |
| | | 10 | 3. ^a | CC 301 a 310 |
| TOTAL 27 COCHES | | | | |

Todos los coches contaron con una estructura metálica para sus cajas y fueron dotados de bogies de tipo "pensilvania" con ruedas de radio y elementos de tracción y choque convencionales, con un gancho de 70 Tm de esfuerzo y unos topes con resortes de caucho "Spencer". Así mismo todos los coches fueron equipados con freno de vacío, freno de mano y calefacción por vapor para ser suministrada desde la locomotora, además, los coches de 1.^a/camas portaban una caldera individual. En cuanto a la iluminación, les fue instalado un sistema eléctrico "Stone", con dinamos "Liliput" y baterías de acumuladores ferroníquel doble en los mixtos de



Coche de 3.^a clase



Coche mixto de 1.^a clase y camas



Coche de 1.ª clase

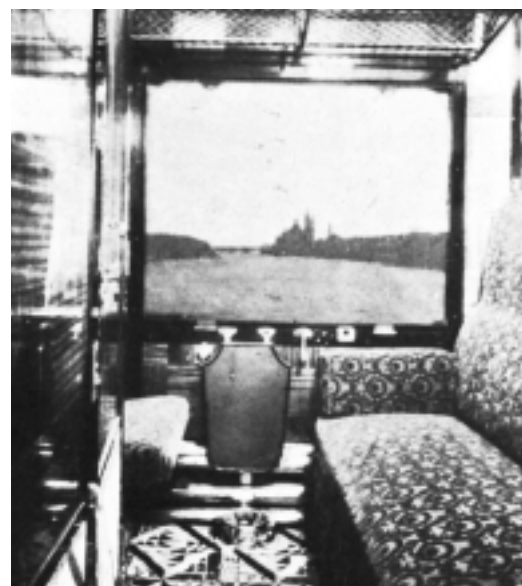
primera y camas, y simple en el resto. La instalación de agua se efectuó mediante depósitos de chapa de cobre situados sobre los dos departamentos retretes de cada coche, situados en ambos extremos del mismo. Los coches salieron de fábrica luciendo unos elegantes colores combinando dos tonalidades de granate en sus laterales, divididas por una franja negra, que a su vez también lucieron en los marcos de las ventanas. Los testeros y los bogies fueron pintados en negro y todos los rótulos en bronce dorado en relieve. Las longitudes y taras de estos coches variaron en función de la clase de cada uno, siendo los mixtos de 1.ª/camas los más generosos en cuanto a longitud y tonelaje con 21'130 m y 46'500 Tm respectivamente. Interiormente estos coches fueron construidos utilizando una gran variedad de materiales en función de sus clases: madera contrachapada, chapa de hierro, diversos tipos de madera y tapices, hierro fundido, etc., destacando la cuidada decoración de los coches de 1.ª clase y los mixtos de 1.ª/camas en cuanto al tapizado de sus asientos y material utilizado para las paredes, techos y demás elementos, con marquetería y maderas de calidad, combinando los colores azul, gris, blanco y plata, con herrajes en plata mate. La disposición interior de estos coches fue similar a los prestigiosos coches utilizados por la Compañía Internacional de Coches-Camas que circulaban por España por aquella época, lo que demuestra el gran interés y empeño de la Compañía Central de Aragón en disponer de unos coches de viajeros a la altura de los mejores de aquel momento en cuanto a calidad, comodidad y seguridad.

Curiosa foto de un compartimento camas, en posición de día, en la que se ve al fondo por la ventanilla «El Pilar» de Zaragoza, lo que indica que se tomó estando el coche sobre el antiguo puente de «La Almozara»

FURGONES

Siguiendo en la línea marcada para los coches de viajeros, la Compañía C.A. adjudicó también en el año 1931 a la Compañía Auxiliar de Ferrocarriles de Beasain (Guipúzcoa) la construcción de 8 furgones, por un importe de 592.716'05 ptas., siendo entregados a lo largo del año 1932. Estos furgones, con una longitud de 16'45 m, guardaban gran similitud con los coches de viajeros con los que iban a formar las composiciones, en cuanto a su estructura, bogies, alumbrado, calefacción, sistemas de freno y decoración exterior. Interiormente contaban con cinco departamentos, con piso y forro de madera y una plataforma para retrete. Tres departamentos estaban destinados para equipajes y contaban con dos puertas correderas en ambos costados, otro situado en uno de los extremos estaba dotado con dos perreras. El departamento central era el destinado para el personal de servicio, con mesas y armarios para la documentación de la mercancía y mirillas con espejos a ambos lados para poder vigilar la marcha del tren.

En definitiva, la Compañía Central de Aragón adquirió para su nueva línea un moderno parque de coches y furgones con los que inició el servicio comercial el día 9 de marzo de 1933, con la puesta en servicio del primer tren de viajeros entre Valencia y Zaragoza del que formaron parte estos vehículos construidos específicamente para «EL Caminreal». Posteriormente los servicios de viajeros fueron ampliados con relaciones directas hasta Bilbao, Irún y Canfranc.



Es sabido que la línea de Caminreal a Zaragoza fue considerada en su momento como la más avanzada dentro del panorama ferroviario español. Esta “modernidad” fue muy elogiada durante mucho tiempo y a ella contribuyeron la meditada y muy acertada elección del material móvil, instalaciones de seguridad y bondad del trazado. Cuando se obtienen estos satisfactorios resultados, poco pensamos en el gran trabajo de estudio y desarrollo de los proyectos que han desembocado en el resultado final.

Es más desconocido que pocas líneas han sufrido tantos replanteos y variaciones a la hora de desarrollar el trazado como “El Caminreal”. El replanteo definitivo fue aprobado entre diciembre de 1929 y marzo de 1930. Pero para la determinación de la traza definitiva se analizaron sucesivas alternativas: de Daroca a Villarreal, de Calamocha a Navarrete o la variante introducida por la adaptación del recorrido al futuro pantano de Lechago. También es conocida, sobre todo por la tradición popular (aunque no por ello deja de ser cierto), la variante de Longares, por las repercusiones que tuvo para dicho pueblo la ubicación de su estación. Pero es al atravesar la Sierra de Algairén cuando la topografía de la región presentó más problemas a la hora de definir un recorrido en el cual el perfil de la vía fuese lo más suave posible y que combinase economía en la construcción y eficacia en la explotación.

La mayoría de las veces estamos acostumbrados a consultar datos fríos y asépticos provenientes de memorias, archivos e informes oficiales. Pero escuchando a uno de nuestros mayores, me sorprendió una historia que oyó en sus tiempos de ferroviario que era transmitida oralmente desde la época de la construcción de la línea y que hablaba de un ingeniero de la Compañía del Central de Aragón que diseñó con gran acierto un trazado suave para salvar el difícil relieve existente entre Villarreal y Cariñena. Este ingeniero era “*un tal Dourdil*”.

Resulta sorprendente que, comprobando en los archivos los replanteos de esta línea, efectivamente existen hasta tres variantes distintas para salvar la peña de la ermita de la Santa Cruz por el este. Estos trazados tenían menor pendiente que el actual aunque forzaban más las curvas. Uno de ellos incluía un túnel de ¡2.490 metros! Y ninguno de los tres fue la

solución definitiva adoptada, ya que el ferrocarril discurre al oeste de esta cumbre. Por otro lado, en efecto, Luis Dourdil Robert, que contó con la ayuda de su propio hijo Luis Dourdil Juste, trabajó para el Central como Jefe de Sección en Teruel, colaboró en el desarrollo del trazado en toda esta sección, y luego sirvió a la compañía en Cariñena.

Esto confirma dos cosas. Por un lado que el desarrollo de un proyecto conlleva un laborioso estudio de muchas alternativas, de las cuales solamente una sobrevive como solución. Estos estudios se realizan por personas que muchas veces permanecen en el anonimato sin recibir ningún reconocimiento a su labor, aunque sea imprescindible para la obtención de un resultado tan acertado como el que se consiguió en el caso de esta línea. Y por otro lado a veces, la tradición oral de nuestros mayores es la que “personaliza” la historia del ferrocarril, haciéndonos caer en la cuenta de que es el esfuerzo de las personas el que logra llevar a cabo estos grandes proyectos.

Así pues, sirvan estas humildes palabras, coincidiendo con el 75.º aniversario de la línea Caminreal-Zaragoza, como homenaje y reconocimiento a todas aquellas “personas” que con su trabajo y esfuerzo contribuyeron al desarrollo, construcción y funcionamiento de esta línea de ferrocarril y que son los verdaderos merecedores de la admiración y los elogios con los que encabezábamos estas líneas.



En los 25 kilómetros que separan Villarreal de Huerva y Cariñena, además de realizar un importante movimiento de tierras, fue necesario la construcción de nueve túneles y dos viaductos, el de Atalaya (en la imagen) y el del “Colmenar”.