



CARIÑENA ACOGERÁ EL PRIMER CENTRO DE INTERPRETACIÓN DEL FERROCARRIL EN ARAGÓN



Vagón fudre.

Por iniciativa de la Asociación de Amigos del Ferrocarril pro "Esla 10" de Cariñena, esta localidad albergará el primer Centro de Interpretación del Ferrocarril en Aragón. Se trata de un ambicioso proyecto en el que la Asociación cuenta con la colaboración de la Federación para el Desarrollo Integral de Valdejalón y Cariñena (FEDIVALCA), Ayuntamiento de Cariñena, Comarca Campo de Cariñena y Cajalón. El Centro se ubicará en el antiguo muelle de mercancías de la estación de Cariñena, que según los miembros de la Junta Directiva se trata de un enclave idóneo, por su historia, amplitud, accesos y encontrarse en un entorno ferroviario. Este proyecto, cuyas obras comenzarán en la próxima primavera, pretende divulgar la historia del ferrocarril en la Comarca, así como su relación con la producción vitivinícola, que fue la que verdaderamente impulsó la llegada del ferrocarril a la Comarca en la segunda mitad del siglo XIX. Desde la Asociación de Amigos del Ferrocarril se considera que la historia del ferrocarril en la Comarca Campo de Cariñena es un importante apartado dentro de la historia de la misma, tanto por la importancia socio-económica que produjo, como por la revolución que supuso en el ámbito de los medios de transporte y movilidad de sus habitantes. Desde la llegada del primer ferrocarril a la Comarca en agosto de 1887, pasando por el impulso dado por

la Compañía Central de Aragón con la construcción de la línea Caminreal-Zaragoza, hasta nuestros días con la llegada de la alta velocidad, este Centro recogerá mediante fotografías, planos y documentos un amplio repaso a la historia de este medio de transporte en la Comarca Campo de Cariñena. Además y según el proyecto elaborado desde la Asociación, este nuevo centro cultural contendrá un espacio para la proyección de audiovisuales, modelismo ferroviario, así como una muestra de otros objetos relacionados con la historia del ferrocarril en la Comarca. Si bien el Centro estará orientado al público en general, también tendrá un contenido didáctico orientado a centros escolares, con la realización de diversas actividades a lo largo del año. Como principal pieza, el Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena acogerá el vagón fudre, restaurado por la Asociación hace unos años, que se convertirá en el principal icono del Centro, como elemento de unión y enlace entre el principal elemento de nuestra zona, el vino, con el ferrocarril. Desde la Asociación, su Junta Directiva se ha mostrado muy optimista y satisfecha con el desarrollo actual del proyecto, esperando que pueda ser una realidad el próximo año 2011.



Muelle de mercancías de la estación de Cariñena

El día 8 de mayo de 2010 falleció el socio Eduardo Guallarte Martín, una persona muy trabajadora y voluntariosa, una gran pérdida para nuestra asociación. Descanse en paz.

LLEGAN LAS ALEMANAS

No podemos dejar de hablar del equipo directivo del Central de Aragón, este ferrocarril gestionado por personajes en opinión del autor, muy capaces, comienza su andadura a la sombra de su difícil perfil, materializado en una subida de nivel entre Sagunto y Teruel de 985 metros, con rampas de 21 milésimas y entre Cariñena y Caminreal de 316 metros con rampas de 18 milésimas. Las compañías ferroviarias en toda Europa, libraban una carrera por obtener locomotoras más potentes por la vía de aumento de peso y el número de ejes motores, lógicamente en muchos trazados esta solución a los problemas de tracción, se autolimitaba por el peso por eje de las locomotoras y la longitud del bastidor rígido de las mismas. Como solución complementaria se recurría a las dobles y triples tracciones con el alto costo de explotación que esto representaba. El equipo técnico del Central para abordar el desafío que planteaba el perfil de la línea optó desde el primer momento, por una solución que habitualmente solo se empleaba en ferrocarriles de vía estrecha, en los cuales la baja resistencia del carril y los pequeños radios del trazado marcaban las características del material motor a emplear. Implantó el sistema Mallet.

Una locomotora Mallet, es en síntesis una locomotora compuesta por dos bastidores articulados entre sí, el bastidor posterior incorpora un bloque de cilindros y un conjunto de rodaje, soportando el hogar, el cajón de fuegos y la caldera, en tanto que el anterior, además del otro bloque de cilindros y rodaje, presenta un apoyo giratorio para la caldera y la caja de humos. La alimentación de los cilindros es en alta presión los del bastidor posterior y en baja presión los del anterior, de acuerdo al sistema Compound. Estas locomotoras permitieron el montaje de grandes calderas sobre bastidores rígidos de locomotora convencional, podríamos simplificar, sin mucho rigor, que cada locomotora Mallet podría ser el equivalente a una doble tracción convencional.

LOCOMOTORAS 41-44

En 1902 el Central recibe cuatro locomotoras ténder 030-030 procedentes de la empresa prusiana Borsig sistema Mallet. Esto representa un cambio de filosofía sin precedentes en los ferrocarriles españoles, se trataba de una locomotora, la más potente de Europa y de dimensiones descomunales en su tiempo, con un peso de 100 Tm, 20.000 litros de capacidad de agua en los tanques y 5 Tm de carbón, junto a una parrilla de 4,3 m². Para alimentar esta parrilla, eran necesarios dos fogoneros. Generaban una potencia de 1.350 CV y un esfuerzo en gancho de 16.365 Kg. A la puesta en servicio de estas imponentes locomotoras, el Central de Aragón se encontró con la desagradable sorpresa de que las locomotoras eran demasiado pesadas para la

resistencia de las vías, se las convirtió entonces en locomotoras con ténder remolcado eliminando los depósitos de agua y carbón, añadiéndole un bisel para convertirla el 130-030.

Con la creación de RENFE, estas locomotoras fueron en 1945 trasladadas a la difícil línea de Córdoba a Bélmez. No obstante a los problemas generados estas locomotoras abrieron el camino a otras locomotoras tipo Mallet, de las que el Central se sirvió cumplidamente. Todas llegaron a RENFE tomando los números 160-4001-4004, prestando servicio hasta 1952.

LOCOMOTORAS 51-54

Proyectadas por Winterthur, pero fabricadas por la firma Maschinenfabrik Esslingen, fueron entregadas en 1906, se trataba de locomotoras 030-030 con ténder remolcado y con un peso de 68 Tm en servicio. Sus 950 CV no tenían nada que ver con los 1.350 de la serie 40, pero para el Central fueron junto con la serie 40 durante 30 años, la espina vertebral del parque de mercancías. Fueron las últimas locomotoras del Central equipadas con distribución plana Walschaerts. Era frecuente verlas circulando en parejas enganchadas por los ténדרes. Todas llegaron a RENFE tomando los números 060-4011-4014, permaneciendo en servicio hasta 1967. Los aumentos de tráfico y la escasez de material motor, llevaron al Central a hacer un nuevo pedido de locomotoras y de la eficacia de esta serie da pruebas que en el nuevo pedido se repite el diseño.

LOCOMOTORAS 61-69

Estamos en 1912, y el Central pasa pedido de cuatro locomotoras similares a la serie 50, esta vez el constructor es también alemán se trata de Henschel and Sonhn de Cassel, de ahí su apodo de las "Caselas". El proyecto se basa en la anterior serie, pero en 1912 el desarrollo del recalentador era imparable y este accesorio fue implementado en esta serie, para ello hubo de modificarse la distribución y equiparlas con distribución cilíndrica Walschaerts. El peso aumentó a 73 Tm el esfuerzo en gancho por razones que no comprendemos se determinó en 11.232 Kg menor que el de sus hermanas mayores. En 1927 se repitió serie y fabricante, pasando un pedido de cinco unidades, sus gráficos eran similares a los de la serie 50 con las que se equiparon. Todas llegaron a RENFE tomando los números 060-4001-4009, sobrevivieron en servicio hasta 1967.

UNA LOCOMOTORA PARA EL FUTURO

LOCOMOTORAS 71-74

El Central de Aragón en previsión del aumento de tráfico con la conexión con el ferrocarril Santander-Mediterráneo en Calatayud, compró estas cuatro loco-



Locomotora RENFE 240-2072 ex C.A. 72, en Teruel. Foto L. G. Marshall

motoras en 1927, de nuevo en el mercado belga, pero esta vez a Tubizze, el objetivo era tomar el relevo del servicio de viajeros, hasta la fecha asegurado por las Cuillet 1-8, pero fueron rápidamente desplazadas por unas imponentes locomotoras tipo Garrat de las que luego hablaremos. Si hemos hablado de las particulares locomotoras de este ferrocarril, éstas no se quedan a la zaga, sus enormes ruedas, el estrecho hogar situado sobre los dos últimos ejes le daba un aspecto distinto y perfectamente diferenciable del resto de las 2-4-0 españolas. Sin embargo el timbre de caldera extrañamente bajo, la convertía en una locomotora “ligera” y por lo tanto poco potente para los usos de la época. En realidad las podríamos considerar como unas máquinas anticuadas para su época. Sin embargo eran unas espléndidas corredoras, sosteniendo velocidades de 90 km/h en llano. Pasaron su vida útil remolcando trenes de viajeros en su línea de origen. Llegaron a RENFE con la matrícula 240-2071/2074, prestando servicio hasta 1970. Una de ellas tuvo el honor de remolcar el tren inaugural de la línea Caminreal-Zaragoza el domingo día 2 de abril de 1933. Con estas locomotoras el Central realiza el último pedido de locomotoras nuevas a constructores extranjeros, no así la recepción de locomotoras fabricadas en el extranjero como luego veremos con la serie 200.

LAS GARRAT REMOLCAN TRENES



Locomotora RENFE 282-0406 ex C.A. 206 en Játiva. Foto L. G. Marshall

Y de nuevo el Central de Aragón, nos sorprende y de qué forma. Implanta los desarrollos de H.W. Garrat, que parecían destinados únicamente a ferrocarriles de vía estrecha. El sistema Garrat define una caldera apoyada sobre dos carretones donde va el tren de rodaje y los cilindros, a diferencia del sistema Mallet, los dos conjuntos de cilindros trabajan en alta presión. El resultado de esto son las más espectaculares locomotoras de los ferrocarriles españoles y prácticamente sin parangón en el mundo.

LOCOMOTORAS 101-106

Las Tubizze de la serie 70, se presentaban como escasas en las expectativas de tráfico que tenía el Central con la apertura del tramo Caminreal-Zaragoza, con el fin de solucionar el problema de tracción en trenes de viajeros, el Central pone en marcha un pedido de seis locomotoras sistema Garrat. Este proyecto se encomienda a Beyer-Peacock y la construcción a Euskalduna en 1931. Se trata de dos dobles Pacific, 231-132, con rueda de 1.750 mm igual a la serie 70 y a la mayoría de las locomotoras de velocidad españolas. Locomotora especializada en trenes de viajeros, tenía una velocidad máxima de 105 km/h y una estabilidad e inscripción de curva perfectas. Sin embargo por motivos de costo de mantenimiento la velocidad le fue limitada a 90 km/h. Llegaron a RENFE con la matrícula 462-0401/0406 sobreviviendo hasta 1971, entre 1955 y 1958 fueron fuelizadas.

LOCOMOTORAS 201-206

Simultáneamente a la serie 100, el Central pasó pedido a un fabricante español Babcock & Wilcox de otras seis locomotoras sistema Garrat, pero esta vez doble Mikado, destinadas a reforzar el parque de mercancías, era un momento de gran desarrollo del parque motor en España, debido a los planes de ayuda estatales y las fábricas españolas estaban totalmente colapsadas de pedidos, es por esto que Babcock las subcontrató a su vez a Maffei, luego en realidad estas locomotoras son alemanas en cuanto a su fabricación se refiere. Se trataba de las locomotoras más potentes del momento con sus 1.800 CV y sus 22.000 Kg de esfuerzo en gancho. Sus ruedas motrices eran de 1.200 mm de diámetro al igual que las Mallet 50 y 60. Todas llegaron a RENFE donde tomaron la matrícula 282-0401/0406. Debido a su excelente rendimiento, RENFE repitió serie en 1960, encargando diez unidades más al mismo constructor español. Decisión por otra parte incomprensible ya que se estaba en pleno proceso de dieselización y de hecho tuvieron una vida efímera. Fueron matriculadas como 282-0421/0430. La 282-0430 fue la última locomotora de vapor que entró a formar parte del parque de RENFE. Estuvieron en servicio hasta 1971 y entre 1956 y 1958 fueron fuelizadas.

(Continuará)

LOGITREN, PRIMER OPERADOR PRIVADO EN LA LÍNEA



Tren n.º 97845 de Logitren, Zaragoza-Valencia, en el viaducto de "Atalaya" tras descender el Puerto del Alto, entre las estaciones de Encinacorba y Villarreal. 13-08-2010. Foto: Carlos Royo

Sin duda alguna, una de las novedades más importantes que ha tenido la línea Zaragoza-Valencia en este año 2010 ha sido la aparición del primer operador privado de mercancías con servicios regulares entre ambas capitales. Tras unos tímidos intentos por parte de Renfe, sin resultados satisfactorios, el día 23 de mayo se produjo la circulación del primer tren regular de mercancías de Logitren, en alianza con Renfe para la explotación de este servicio. El tren, cargado de contenedores, circuló con 23 plataformas, 619 toneladas y 355 metros, remolcado por la locomotora Euro 4000 alquilada por Logitren a la empresa de leasing Alpha Trains, 335.028-7, suponiendo también otra importante novedad para la línea. Las locomotoras diésel-eléctricas Euro 4000 (numeradas en la serie 335 en España) son fabricadas por Vossloh Locomotives en Albuixech (Valencia), siendo actualmente la serie de locomotoras diésel más potentes del parque motor español con 4.000 CV de potencia, estando todas ellas repartidas entre los principales operadores ferroviarios europeos. Esta locomotora porta un motor de 16 cilindros en V y dos tiempos, tipo EMD 16-710 GCT2, el peso por eje es de 20,5 Tm y tiene una autonomía de 2.000 km, favorecida por un depósito de gasoil con capacidad para 7.000 litros. Desde su primer día de circulación, el nuevo mercancías de Logitren ha sido

muy regular en sus días de circulación, con cuatro servicios semanales, dos por sentido los miércoles y viernes, con una capacidad de hasta 950 Tm por tren, gracias a la extraordinaria potencia de su locomotora. La salida de la valenciana estación de la Fuente de San Luis se realiza sobre la 5 de la madrugada para llegar a Zaragoza-Plaza a las 11.30 horas aproximadamente. La vuelta se realiza a partir de las 17 h para llegar a destino sobre la medianoche. Las composiciones están formadas por una veintena de plataformas portacontenedores que permiten el transporte de contenedores de las navieras Arkas, Uasc, Hapag-Lloyd, Hanjin-Senator, CMA CGM, Capital, Cosco entre otras. La empresa privada Logitren Ferroviaria, se convirtió en la sexta operadora privada de mercancías, tras conseguir el Certificado de Seguridad otorgado por Adif el pasado día 14 de junio de 2010. Con esta nueva incorporación, que se suma al resto de operadoras privadas que cuentan con el Certificado de Seguridad —Continental Rail, Acciona Rail Services, Comsa Rail Transport, Tracción Raíl y EWSI LTD (Euro Cargo Rail)—, se contribuye a fomentar las mercancías por ferrocarril, un transporte sostenible por el que apuesta España y el resto de la Unión Europea. La estrategia y nuevo servicio de Logitren se encaminan a potenciar nuevos corredores de transporte de contenedores y ofrecer “una solución logística integral, eficiente y más sostenible desde el punto de vista medioambiental” entre el puerto de Valencia y Zaragoza, vía Teruel, respondiendo, además, al interés por impulsar el tráfico ferroviario con los puertos y conseguir una cuota de mercado estimable en el transporte de mercancías por ferrocarril. Logitren, con sede social en Valencia y con Licencia Ferroviaria otorgada por el Ministerio de Fomento desde el 30 de abril de 2008, es una empresa especializada en el transporte de mercancías, participada en un 33% por los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGV) y constituida en julio de 2007 por el grupo empresarial valenciano Torrescámara. En su capital también se encuentra la empresa Vías y Construcciones, perteneciente al Grupo ACS.



Locomotora 335.028-7 en la estación de Cariñena durante su periodo de pruebas. Abril 2010. Foto: Archivo Asociación