

ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL FERROCARRIL PRO "ESLA N.º 10". ESTACIÓN DE CARIÑENA, 50400 CARIÑENA (ZARAGOZA)

EL CAMINREAL, UNA LARGA GESTACIÓN

CARLOS SANZ AGUILERA



Fotografía tomada a la entrada de la Estación de María de Huerva durante la construcción de "El Caminreal", a principios de los años treinta, en la que se aprecia a la derecha el trazado de vía estrecha del ferrocarril Cariñena-Zaragoza.

El ferrocarril en España se desarrolla desde mediados del siglo XIX gracias a la iniciativa privada. A remolque de las solicitudes de empresas de capital privado surge la necesidad de la administración para acotar y ordenar el desarrollo del ferrocarril en todo el territorio nacional. Dos son las razones fundamentales para ello, la primera es la convicción de que, sin regulación administrativa, el ferrocarril sería un negocio que podía llevar a situaciones de precios abusivos. Por lo tanto, debía ser el Estado quien impidiese la fijación de precios excesivos mediante la determinación de las tarifas máximas. Por otro lado, debía ser la Administración quien definiese las líneas principales que debían construirse atendiendo a criterios estratégicos de beneficio nacional, ordenación del territorio y defensa de los intereses generales del país. Respecto a este último punto de la determinación de las líneas férreas que debían construirse, la realidad pronto demostró que los intereses privados no siempre coincidían con los administrativos. Por ello dentro de los consejos de administración de las compañías ferroviarias se intentaba que figurasen notables prohombres miembros de la élite política que estuviesen familiarizados con los círculos de poder de las altas esferas de la Administración. En el caso del Ferrocarril Central de Aragón, cuya construcción se desarrolló a partir de 1895, estas funciones recaían en las figuras del presidente de la

compañía Segismundo Moret y de consejeros como el duque de Ripalda, José Gutiérrez Agüera y Pedro Gobantes Azcárraga, duque de Albay.

Después de siete años de construcción, la sociedad belga propietaria del Central de Aragón constató con gran satisfacción que había construido con criterios de gran austeridad una línea de ferrocarril de 300 kilómetros que había servido en gran medida para la exportación desde Bélgica a España de materiales, elementos industriales, manufacturas y herramientas favorecido por la exención arancelaria de que disfrutaban los constructores extranjeros de ferrocarriles. Tras la finalización oficial de la construcción del ferrocarril establecida el 31 de diciembre de 1902 la compañía del Central enfocó su atención a la construcción de otras líneas que pudiesen servir a los mencionados intereses de colocación de bienes de producción belga en España. Por ello estudió las posibilidades de construir ramales de Luco a Utrillas, Teruel a Cuenca, y Caminreal a Zaragoza. Respecto a esta última línea hay que decir que no constaba dentro de las prioridades de la Administración que se habían establecido por la ley de ferrocarriles secundarios de 1908. En estos planes administrativos sólo constaba una línea de vía estrecha de Cariñena a Daroca como continuación natural del ya existente ferrocarril de Cariñena a Zaragoza. Es aquí donde los miembros

del consejo de administración con cargos relevantes en los círculos políticos ejercieron su influencia para que la línea de Caminreal a Zaragoza fuese incluida en los planes de la Administración y pasase a considerarse de interés general, y por lo tanto, fuese susceptible de recibir subvenciones y ayudas estatales.

Esto ya se consigue desde las tempranas fechas de 1913, de manera que una línea lo que hasta esa fecha no era considerada de interés, pasa a incluirse dentro de los planes estatales de expansión ferroviaria y además enlazando en Caminreal, precisamente donde deseaban los constructores y no la población. De ello se deduce que la inclusión de esta línea dentro de la planificación ferroviaria del Estado respondió más a intereses particulares de la compañía que a las razones de interés general. Además la propia ley que recoge esta resolución se anticipa a la utilización del modesto ferrocarril de Cariñena a Zaragoza para la construcción de la nueva línea estableciendo condiciones particulares para este caso. Este ferrocarril de Cariñena a Zaragoza había sido adquirido por el Central de Aragón previamente. Ello demuestra que esta decisión administrativa fue una decisión ad hoc, es decir, no planificada por la Administración sino a medida de las necesidades de la compañía del Central de Aragón.

Para esta nueva línea la compañía belga desarrolló un proyecto constructivo nuevo pero manteniendo los parámetros de construcción de la línea que ya poseía de Calatayud a Valencia: las rampas máximas eran de 21,5 milésimas y los radios de curva mínimos eran de 300 metros. Las estaciones no se proyectaron con el estilo modernista con el que finalmente se construyeron y que podemos admirar hoy en día, sino que eran de tipo unificado de 1.ª, 2.ª y 3.ª clases, con sobrias edificaciones iguales a los de la mencionada línea. Muestra de ello es que la estación de

Zaragoza era un modesto edificio muy similar a los que actualmente se pueden contemplar en Teruel o Daroca.

Este antiguo proyecto belga de unir Caminreal y Zaragoza queda en suspenso por el estallido de la Primera Guerra Mundial que golpeó especialmente a Bélgica e indirectamente al Central de Aragón (un lote de materiales que esperaba su despacho hacia España en el puerto de Amberes y se perdió incautado por los alemanes). A pesar de que la neutralidad española fue positiva para nuestro país, la dirección belga de la compañía supo anticipar con gran acierto la posterior elevación de los precios y la consiguiente crisis económica que continuó en España hasta 1920 y que impidió acometer nuevas aventuras de construcción ferroviaria.

No será hasta pasados unos años, cuando la bonanza económica de los años veinte permite un importante aumento de los beneficios y los propietarios del Central de Aragón deciden recuperar su inversión alentados por la bajada del tipo de cambio del franco belga. Será Norte quien finalmente se haga con la propiedad de la compañía. Esta nueva propietaria finalmente retoma el proyecto y culmina la construcción de la línea de Caminreal a Zaragoza en 1933 no sin antes hacer una profunda revisión y replanteo del proyecto belga anterior hasta dejarlo tal y como lo conocemos hoy en día.

Así pues la construcción del Caminreal fue una empresa que tardó en ejecutarse sólo cinco años y medio, pero cuya idea tardó en gestarse y consolidarse nada menos que catorce años. Este ejemplo nos enseña que la consecución de las grandes obras ferroviarias suele ser una larga carrera de fondo cuyo resultado se debe a una labor continuada que, a veces, se prolonga durante décadas.



CARIÑENA. ASAMBLEA IMPORTANTE
AUTORIDADES DE ZARAGOZA Y REPRESENTACIONES DE LOS PUEBLOS INTERESADOS QUE TOMARON PARTE EN LA ASAMBLEA PRO FERROCARRIL ZARAGOZA-CAMINREAL. (FOTO STUDIO)

LAS LOCOMOTORAS DEL CENTRAL DE ARAGÓN

JOSÉ LUIS MONFORTE

Desde el momento en que se pensó en unir Calatayud con Teruel y más tarde con Valencia, se puso en marcha la maquinaria para la construcción de una línea ferroviaria que uniese esta última capital con Santander y Francia a través de Aragón. Esta línea llena de particularidades, creó uno de los más heterogéneos, espectaculares y diversos parques de material motor del ferrocarril español. En este reducido análisis del parque motor de la Compañía, distinguiremos cinco grupos, que sin duda marcaron las características y procedencia del parque motor.

LA ÉPOCA BELGA

Cuando en 1894 un grupo de capitalistas belgas se une y crea el que posteriormente sería el Ferrocarril Central de Aragón, comienzan los trabajos de construcción y en 1901 los trenes circulan por toda la línea. Anteriormente una compañía denominada Ferrocarril de Valencia a Aragón había puesto en servicio el tramo Valencia-Liria, el cual pasaría a formar parte de la nueva compañía. El Central de Aragón amparándose en la Ley de Ferrocarriles de 1855, que contemplaba la reducción o eliminación de aranceles para la importación de material ferroviario, fomenta la importación de material procedente de suministradores extranjeros en muchos casos controlados por los accionistas de las compañías concesionarias.



Locomotora RENFE 030-2475 ex C.A. 5 en Teruel. Foto L. G. Marshall

LOCOMOTORAS 1-8

Fabricadas por Couillet en Bélgica, con fecha de inventario de 1902, estas locomotoras, destinadas al servicio de viajeros, que como mínimo las deberíamos de calificar como "particulares", presentan un desarrollo a contracorriente de la opinión dominante en la Europa continental. En tanto las locomotoras de viajeros al uso presentaban un bogie delantero o al menos un bisel, estas locomotoras montaban tres ejes acoplados y de gran diámetro, lo cual unido a las fuertes rampas por las que tenía que circular, resultaba un diseño extraño y aparentemente inapropiado. Como locomotora, su aspecto de máquina "gorda", hogar plano Bellpaire, la distribución plana Stephenson y las ruedas de 1700 mm de diámetro le daban un aspecto sencillamente atractivo e impresionante. Todas llegaron a RENFE donde tomaron los

números 030-2471/78. Sus 960 CV las convirtieron en las 030 más potentes de España, exceptuando las series 300 y 400 del Ferrocarril del Oeste. Y sus 6.342 Kg de esfuerzo en gancho nos dan una idea de su potencia, prestaron servicio en RENFE hasta 1967.

LOCOMOTORAS 21-30

Si las locomotoras del 1-8, eran "particulares", esta serie se pasaba de convencional. Estas locomotoras, que inauguraron la línea, concebidas para mercancías, en realidad fueron locomotoras mixtas, construidas por Couillet en 1898, no presentaban las



Locomotora RENFE 130-2100 ex C.A. 30. Foto L. G. Marshall

características antes enumeradas de las locomotoras belgas, si bien mantenían de la serie anterior el hogar plano Bellpaire y la distribución plana Stephenson, destacaba el pequeño diámetro de la caldera, su diferente diámetro de la caja de humos y el compresor adosado a la caja de humos, el C de A, usó freno por aire comprimido, este último les proporcionó el sobrenombre de las "chispum" por el típico ruido de las pulsaciones del compresor. Su potencia era de 580 CV y su esfuerzo en gancho de 6.518 Kg. Todas llegaron a RENFE tomando los números 130-2091/2100, estando en servicio hasta 1964.

Con las series anteriormente descritas el C de A cubría los servicios de línea pero además encargó de nuevo a Couillet dos máquinas para maniobras.

LOCOMOTORAS 31-32

Estas locomotoras diseñadas como una derivación de la serie 601-610 de MZA de 1885, aportaban sobre éstas una mayor potencia, debido en parte a su mayor timbre de caldera 12 Kg/cm² contra 9 Kg/cm² y su mayor peso, 19.500 contra 14.920, de su predecesora. Construidas por Couillet en 1903, eran las locomotoras típicas de maniobra de la época, respondiendo a los típicos parámetros del fabricante, era una locomotora potente, de hecho se trataba de la serie más potente y con mayor esfuerzo de tracción del parque de 020 que llegaron a RENFE. Se ocuparon de las maniobras en las zonas de servicio de Valencia. Ambas llegaron a RENFE tomando los números 020-0261/0262, prestando servicio hasta 1964.

(Continuará)

OCURRÍA EN LA ESTACIÓN DE MARÍA DE HUERVA EN MAYO 1930

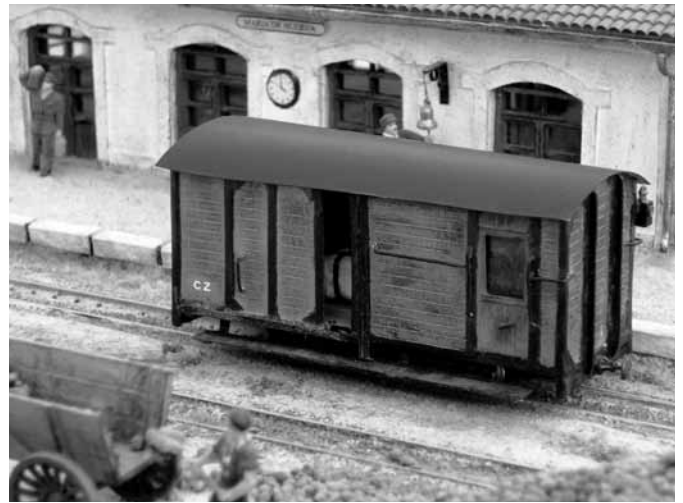
Mariano Rodríguez Gonzalvo es el socio n.º 105 de la Asociación de Amigos del Ferrocarril pro "Esla N.º 10" de Cariñena y un consumado modelista, que a través de su trabajo e imaginación nos ha querido transmitir con sus maquetas en escala H0m cómo pudo ser el día a día en el ferrocarril de vía estrecha Cariñena-Zaragoza. Mariano, a lo largo de los últimos años ha realizado una profunda investigación sobre este emblemático ferrocarril, que sirvió durante casi medio siglo como principal motor económico y social del Campo de Cariñena y otras localidades de la ribera del río Huerva. A través de estas investigaciones y aunque han pasado ya 76 años desde su clausura, el equipo de investigación de la Asociación, capitaneado por Mariano Rodríguez, ha podido obtener diversos planos y fotografías que han sido la principal base y argumento para elaborar estos fantásticos módulos, algunos de ellos en construcción y otros finalizados como el que presentamos en este número de Vía Estrecha, de la estación de María de Huerva. Cartón, plástico, cartulinas, madera, pinturas, así como otros elementos propios del modelismo y algunas transformaciones de objetos cotidianos, junto con grandes dosis de destreza, han sido los principales elementos de este minucioso trabajo, que Mariano nos quiere presentar.



La luz de la primavera se dejaba sentir aquella mañana con alegría sobre el edificio de la vieja estación de María. Los gansos de la granja vecina correteaban por el andén animando con sus graznidos el duro trabajo de Luis que se afanaba en su huerto con el plantero de cebollas tempranas.



Las nubes jugaban con el sol dando lugar a luces y sombras. En una zona precisamente de sombra de la estación descansaban D. Ángel, el médico del pueblo, y Lucía, la viuda más joven del pueblo. Había perdido a su esposo hacía dos meses y su espíritu no encontraba consuelo. Solía pasear por la estación para animar su desconsolada alma con el ir y venir de los viajeros que subían y bajaban del tren correo del mediodía. También le gustaba esa hora porque coincidía con D. Ángel, que acudía a la estación a recoger medicinas y otros paquetes que le enviaban del Hospital Provincial de Zaragoza en ese mismo tren correo. El viejo coche de D. Ángel, su fiel coche de color rojo, aparcado en la penumbra bajo los árboles, destacaba por sí solo. Lucía notaba que D. Ángel la trataba con cariño, no con lástima como el resto del pueblo y eso le gustaba y también veía que al doctor le agradaba su compañía. ¿Acabarían estos encuentros esporádicos en algo más...? Su dolorido corazón así lo deseaba.



Andrés, al otro lado de las vías cargaba remolacha en el carro. La temporada se presentaba buena este año, podría sacar beneficios importantes y, quizás, llevar a su hijo Carlitos a estudiar a Zaragoza. La estación de María recibía importantes cargamentos de remolacha de los pueblos de la línea y centralizaba los envíos a Zaragoza para el consumo de las azucareras de la ciudad. José sudaba ya de buena mañana, trasegando bultos hasta el furgón de equipajes que había quedado segregado del tren correo para descargar su contenido bajo la supervisión de D. Julián, Jefe de estación de María de Huerva, que acababa de dar salida al correo con destino a Cariñena y que, con mimo y cuidado, recogía la cadena de la campana, poniéndola fuera del alcance de unos golfillos que llevaban atormentando a su gato a pedradas y a furiosos toques de campana cuando D. Julián se metía en su despacho. Esto ya le había costado la rotura de uno de los cristales de su querida estación.



El que paseara durante esas mañanas por las colinas próximas vería estas escenas en la estación de María de Huerva del pequeño y entrañable F. C. de Cariñena a Zaragoza.