

IMPORTANTE NEXO ENTRE EL MEDITERRANEO Y EL PIRINEO ARAGONES

EL FERROCARRIL DE CAMINREAL A ZARAGOZA, EN SU CINCUENTENARIO

E. GONZALO ROGER

EL 2 de abril de 1933 ha quedado como fecha histórica para Aragón y Valencia con motivo de la inauguración oficial del Ferrocarril de Caminreal a Zaragoza, que estableció el enlace directo entre las capitales de ambas regiones, permitiendo a su vez una conexión rápida con Francia, enlazando en Canfranc con los trenes de la Compañía del Midi.

Un tren especial que salió de Valencia-Alameda a las 7.30 de la mañana recorrió triunfalmente la línea antigua del Central hasta Caminreal para, por la nueva, continuar hasta Zaragoza. En él viajaron autoridades, diputados a Cortes y representantes de la economía y cultura de Valencia, a las que se habían unido las de Teruel, donde previamente recibieron clamorosamente a los viajeros.

Dos días duró la excursión, llegando en el primero hasta la capital aragonesa. En Delicias, la estación del Central, esperaban a los viajeros las autoridades de la ciudad, representaciones de numerosas entidades y mucho público. Los visitantes fueron entusiásticamente recibidos y largamente agasajados con diversos festejos, en los que no faltaron los brindis ensalzando los lazos de confraternidad entre las dos regiones.

Al día siguiente, autoridades e invitados de las tres provincias aragonesas y de la valen-

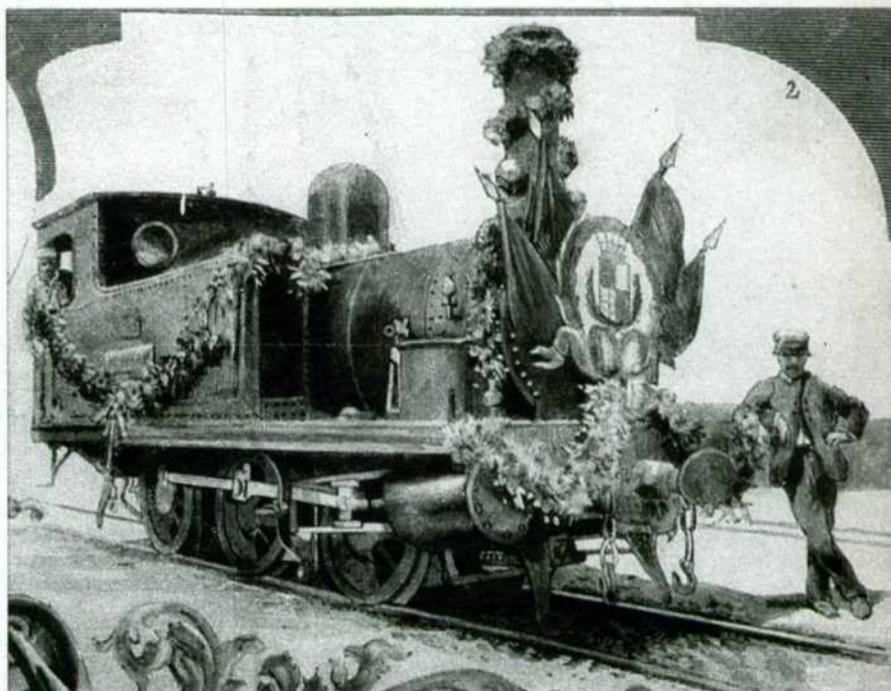
ciana recorrieron la línea de Canfranc, declarando oficialmente realizada la unión de Valencia a Francia por esa frontera.

Viajaron en un reforzado "correo", de cuyo largo convoy tiraban dos engalanadas locomotoras. Mucho público esperaba el paso del tren en las estaciones de la ruta, siendo de destacar los recibimientos en Huesca, Jaca y en la Estación Internacional, donde lo esperaban autoridades y representantes franceses.

A las doce del mediodía se celebró un acto de confraternidad hispano-francesa y una hora después tuvo lugar un banquete en el Gran Hotel.



La "ex Cariñena-Zaragoza", construida en 1885 por Sharp Stewart, pertenece actualmente a Hulleras de Sabero y Anexas, S. A. (León), con el número 10 ("El Esla").

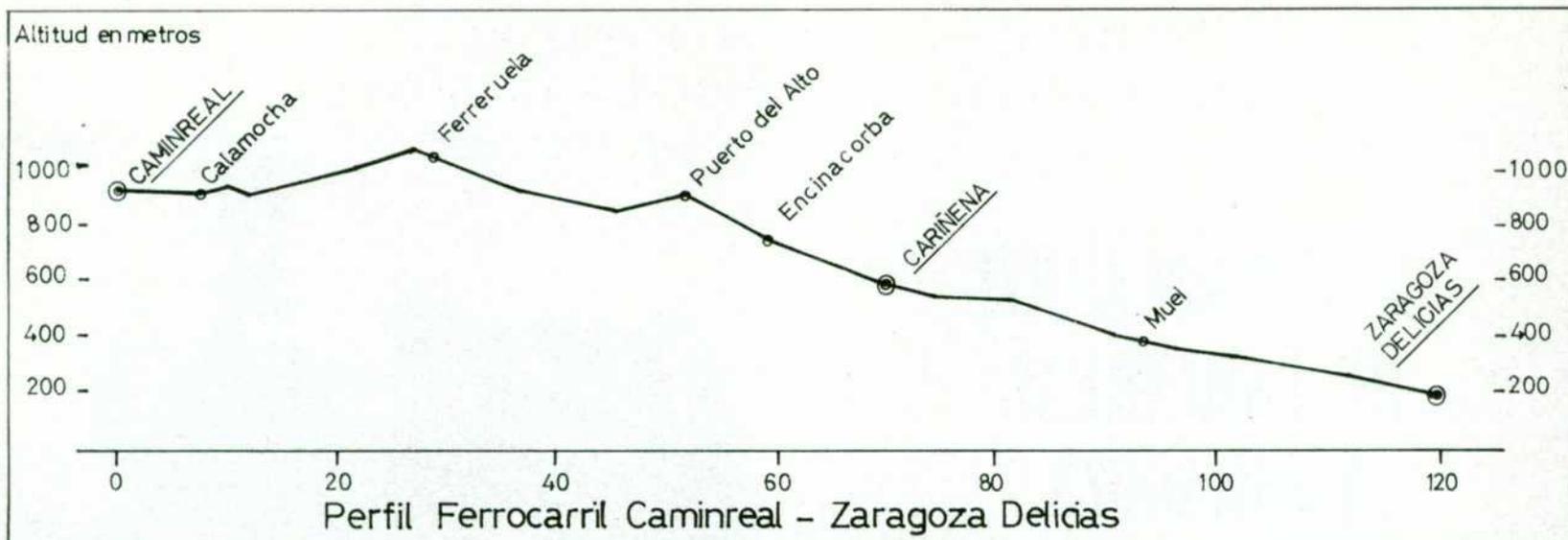


Máquina exploradora, el día de la inauguración del Cariñena-Zaragoza (10-VIII-1887).

Los periódicos publicaron números extraordinarios dando amplios detalles de los actos realizados, así como de las características, trazado, horarios y material utilizado en el ferrocarril inaugurado.

Muy explicable la alegría, tanto desde el punto de vista aragonés como valenciano. Para Valencia era una salida más para fomentar la exportación de sus producciones agrícolas, principalmente los cítricos, y para Aragón, un medio para impulsar el desarrollo de las comarcas entre Caminreal y Canfranc, establecer la comunicación directa Zaragoza-Teruel y facilitar el transporte de los productos aragoneses hacia Valencia, tanto para su consumo como para la exportación por su puerto.

La entrada en servicio del Caminreal-Zaragoza tuvo lugar casi un mes antes, concretamente el 9 de marzo, con un total de diez circulaciones diarias, de las que eran totalmente para viajeros seis, un rápido y el correo, de y para Valencia, y un ligero para la relación de cercanías Cariñena-Zaragoza-Cariñena. Con acomodo para primera y tercera clases, el único que no llevaba segunda, y servicio de restaurante, el rápido era de composición limitada de acuerdo con la potencia de las locomotoras. Llevaba coches directos para Bilbao y para Canfranc, permitiendo que los



viajeros llegaron a la mañana siguiente a París. Partía de Valencia a las 7.05 de la mañana y llegaba a Zaragoza a las 15.10, mientras que en el viaje de retorno los horarios eran las 15.45 y 23.47, respectivamente (1).

POTENTES LOCOMOTORAS Y VAGONES METÁLICOS

Pronto se hizo famoso el Central, entonces ya dentro de la jurisdicción de Norte, aunque con administración independiente, por el moderno y excelente material, tanto motor como remolcado, que incorporó a su explotación para modernizar los servicios y para poder atender el aumento que preveían hubiera tanto en viajeros como en mercancías.

Al parque de locomotoras que ya habían reforzado en 1927 y en 1928 con cuatro Tubize 2-4-0 y seis Compound 0-6-0/0-6-0 de Henschel, incorporaron en 1931 doce gigantescas Garratt. Seis tipo 2-3-1/1-3-2 para remolcar trenes de viajeros las construyó Euskalduna, y las restantes, tipo 1-4-1/1-4-1, pequeñas ruedas y gran poder de arrastre para los mercancías, las hizo la Babcock and Wilcox Española.

Primero en la utilización de coches metálicos de gran tonelaje, el Central incorporó a su parque veintisiete unidades con carretones. Seis mixtos para primera y tercera clase los construyó Euskalduna y los restantes, repartidos en seis tipos de distribución interior, los hizo Carde y Escoriaza, de Zaragoza. A destacar por su rareza, tres que en el mismo vehículo ofrecían 19 plazas en primera clase, 8 en segunda y 40 en tercera.

Entre los nuevos vehículos que también incorporaron a la explotación hay que destacar los tres autóvías, números 1 al 3, "Zaragozanos", de dos ejes con motor Ford, construidos por Carde y Escoriaza, y tres automotores a bogies, construidos por

(1) Sin embargo, las esperanzas iniciales, incluso con importantes estudios económicos, de que la exportación de cítricos se canalizaría en buena parte hacia Canfranc, no se realizaron.



Caminreal: ómnibus Zaragoza-Valencia.

el Central en los talleres de Valencia, que tenían también la rara característica de llevar acomodo para primera, segunda y tercera clase.

LARGA Y LENTA GESTACION

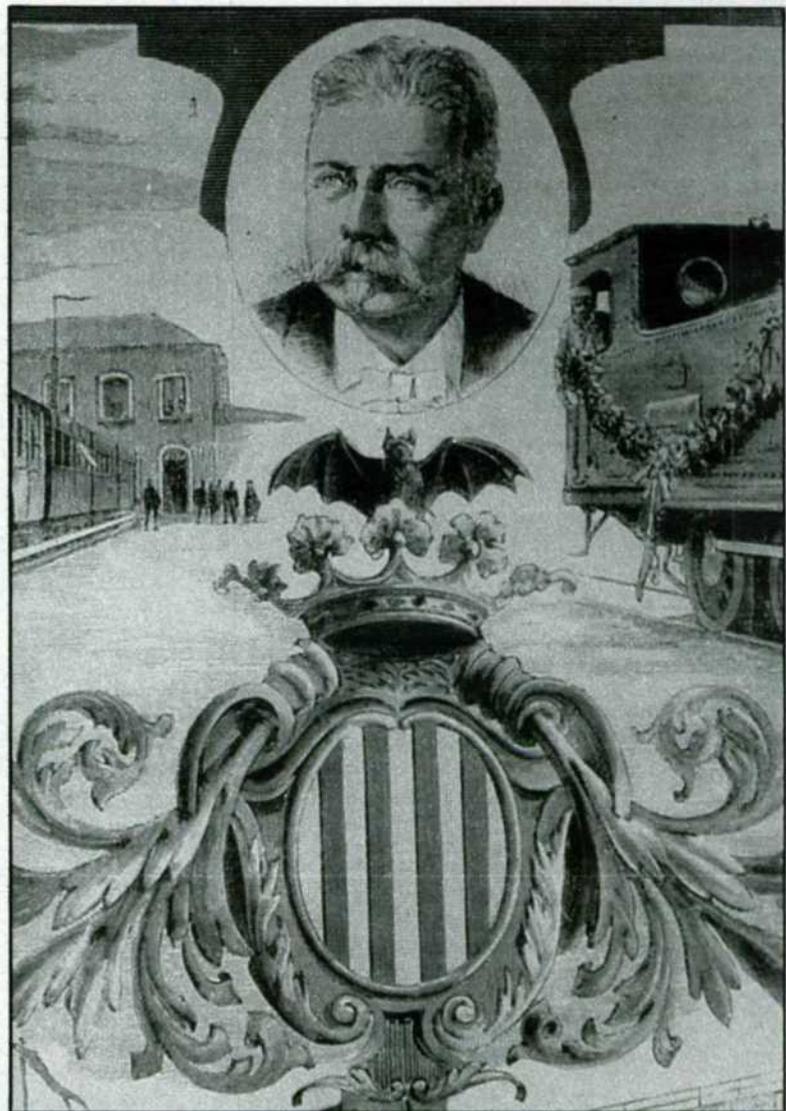
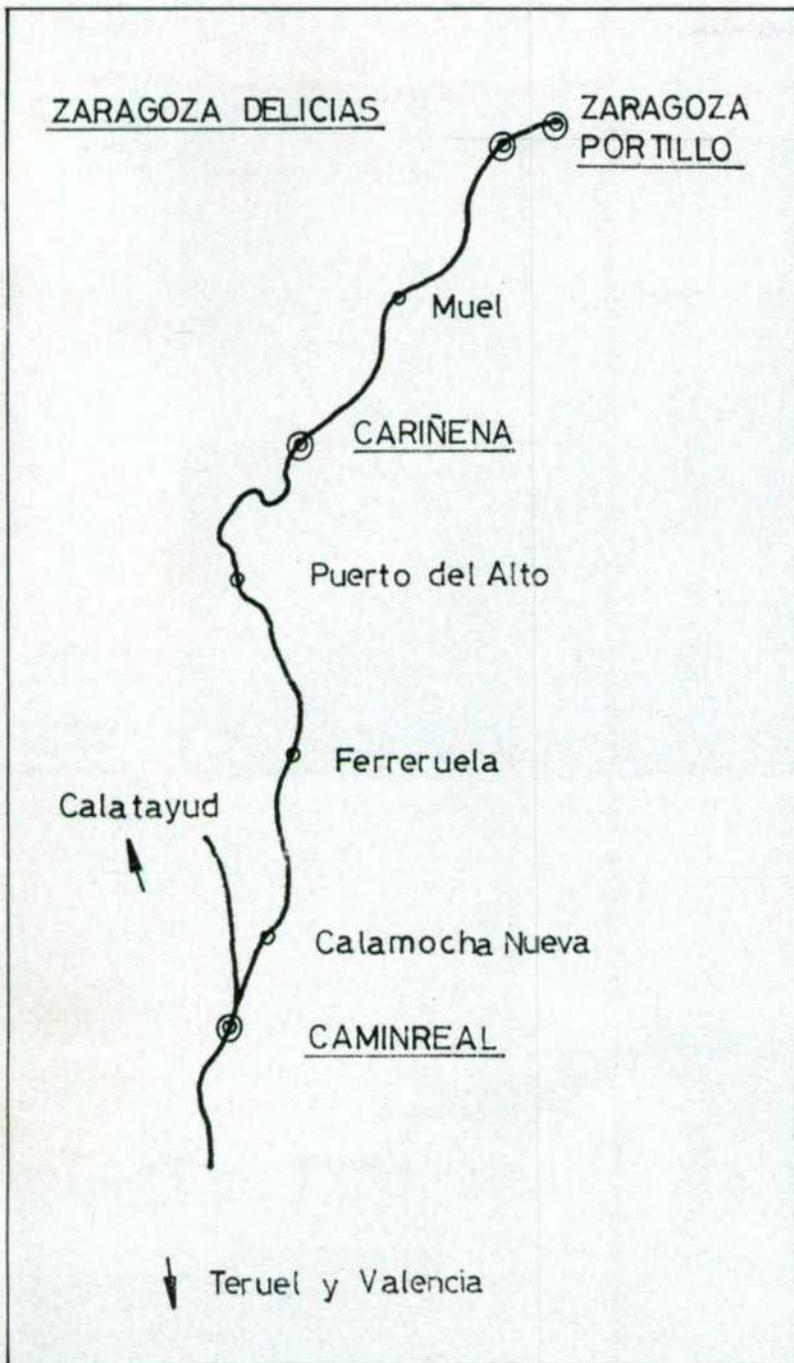
Larga y lenta fue la gestación del denominado "Ramal de Caminreal a Zaragoza", cuyos estudios comenzó el Central de Aragón poco después de terminar su Ferrocarril Valencia-Calatayud, para tener su línea propia a Zaragoza sin tener que enlazar con MZA.

La guerra europea y las grandes discusiones sobre si el punto de arranque debía ser en Caminreal o en Daroca, fueron motivos importantes que entorpecieron su construcción, sin desdeñar el coste del trazado y la pobreza y despoblamiento de la mayor parte de las comarcas por donde estaba pensado construir la línea ferroviaria.

La tardanza de su anunciada construcción provocó algunas protestas. Entre ellas, la asamblea magna celebrada el 8 de noviembre de 1924 en Cariñena, presidida por su alcalde y el de Zaragoza, manteniendo lo ofrecido al Central en 1914, y a la que se adhirieron las fuerzas vivas de la capital aragonesa.

Posteriormente, y con la intervención de don José Nicolás de Escoriaza, la Compañía del Norte adquirió a la Sociedad Belga las acciones del Central, pero con la condición de respetar lo acordado anteriormente para construir la línea directa a Zaragoza. Siendo precisamente su cumplimiento la efemérides que conmemoramos.

El Caminreal-Zaragoza tiene un trazado algo duro, aunque sus rampas y pendientes son inferiores a las máximas del Valencia-Calatayud. Parte de Caminreal, kilómetro cero a 918,77 m., para con ligeros desniveles y por los valles de los ríos Jiloca y



Germán Schierbeck,
director de la
Sociedad Catalana
General de Crédito,
constructora del F. C.
Cariñena-Zaragoza.

Con la incorporación a la Red, las escasas circulaciones de viajeros utilizaban las tres estaciones de RENFE de Zaragoza. El rápido de verano y posteriormente el Taf, luego Ter, la de Arrabal; el correo y los servicios regionales, la de Sepulcro; y el M. V. "El Mensajero", la de Delicias, estación donde también tenían asignada detención los que iban a Arrabal.

Con escasas variaciones desde varias décadas atrás, salvo el tipo de los vehículos utilizados, los servicios de viajeros actuales entre Zaragoza y Caminreal se componen de un correo a Valencia, un ferrobús a Teruel, un Ter procedente de Irún y Bilbao que sigue a Valencia, y el rápido Sol de Levante, también procedente de Vascongadas, pero que continúa hasta Alicante, con igual número de trenes en sentido contrario.

Cerrada al tráfico en octubre de 1973 la estación de Arrabal, desde entonces todos los trenes de viajeros utilizan la moderna de Portillo, quedando la ya vieja de Delicias apartada del servicio de viajeros.

El Campo de Cariñena, con sus viñedos, es la principal comarca agrícola que atraviesa el ferrocarril. En el resto, la estrecha vega del Huerva y alguna diminuta de los otros ríos, contrastando con los pelados montes, y alguna riqueza forestal por los altos de Paniza.

Pancrudo llegar a Lechago (km. 15,7), desde donde para salvar la sierra de Cucalón, divisoria hidrográfica con el río Huerva, asciende con numerosas curvas y en rampa de 17 milésimas hasta el kilómetro 26,4, donde alcanza la cota 1.060,2, la máxima de la línea. A continuación desciende, con pendiente de 17 por 1.000, por el valle del Huerva hasta Villarreal, para con rampa del mismo declive llegar en el kilómetro 52 a Puerto del Alto, a 909,21 m., desde donde el descenso es continuo y con muchas curvas hasta Zaragoza. Primeramente con pendiente de 18 milésimas hasta Cariñena, la máxima del ferrocarril. Por ello, una "Portugalete" tipo 0-4-0 T era la encargada de ayudar a las mercancías hasta el Puerto, y bien que demostraba su valentía, a juicio de los maquinistas de entonces. Entre Cariñena y Zaragoza, el tren sigue la misma ruta de un modesto ferrocarril de vía estrecha que adquirió el Central, y cuya explanación y algunas ruinosas edificacio-

nes aún pueden ser vistas. El último tren de vía métrica circuló el 28 de febrero de 1933, para que pudieran terminar la vía ancha en algunos puntos donde ambas líneas quedaban muy cercanas o se entrecruzaban. Entre viñedos del Campo de Cariñena, famoso por sus caldos de bravia graduación, el descenso es rápido, con pendientes de 16 y 17 milésimas hasta Muel, donde se entra en contacto nuevamente con el valle del Huerva, dulcificándose el declive con pendientes del 7, 8, 9 y 11 por 1.000 hasta el apeadero de Cuarte (km. 112), donde nuevamente se acentúa la pendiente hasta las 17 milésimas, para llegar en el kilómetro 119 a Zaragoza-Delicias. La línea continuaba un kilómetro más hasta empalmar con la línea del Norte, para que los trenes llegaran hasta su terminal Zaragoza-Arrabal, permitiendo el enlace directo hacia Canfranc y Bilbao y situando a los viajeros en un punto menos lejano al centro urbano de la ciudad.



El Ter a Bilbao e Irún de Cuencabuena a Ferreruela, atravesando ásperos secanos.

La estación de Longares, bello exponente del estilo aragonés.

Vino y maquinaria agrícola son los principales tráficos, aunque en poca cantidad, que aportan al ferrocarril, siendo las mercancías en tránsito las más importantes, cítricos y frutas para la exportación, cargamentos de arenas de Teruel a Zaragoza, y automóviles, principalmente de la General Motors. Las industrias cercanas a la capital aportan algún tráfico y es previsible lo haga el apartadero de la nueva factoría de Butano en María de Huerva, km. 102,9.

Respecto a instalaciones, la nueva línea se construyó sin reparar en gastos. Bellas estaciones de estilo aragonés, la de Caminreal en sustitución de la antigua, aún existente; eliminación de pasos a nivel, que aunque encareció la construcción, con posterioridad se traduciría en menores gastos de explotación; enclavamientos en todas las estaciones, eléctricos en Caminreal y Cariñena y manuales en las restantes estaciones, y la señalización eléctrica. En esta línea, el Central no utilizó traviesas metálicas, sino de madera del Brasil, de tal calidad que aún quedan en servicio.

La pequeña línea de Zuera a Turuñana, terminada el 5 de marzo de 1929, acortaba sensiblemente la distancia entre Zaragoza y Canfranc para facilitar la rapidez en las comunicaciones hacia Francia.

Tanto el Caminreal-Zaragoza como el Caminreal-Calatayud están pendientes de su modernización para que puedan canalizar con mayor rapidez el tráfico entre Vascongadas y la región valenciana por la Rioja, Navarra y Aragón, así como el que se canalice hacia Francia por Canfranc, cuando este país ponga en condiciones su línea hacia la frontera. Sería una vía más de salida para los productos agrícolas españoles, tratando de eludir las conflictivas áreas del Languedoc. Sin embargo, nuestro vecino no parece tener excesiva prisa en su nueva puesta en servicio.



RECUERDO PARA LA VIA ESTRECHA

Para completar este pequeño recorrido por la vida y características del Caminreal-Zaragoza, no hay que olvidar a su predecesor en parte de la zona que recorre.

El trenecito de vía estrecha fue inaugurado entre Caminreal y Zaragoza el 10 de agosto de 1887 y su empalme con la estación de MZA el 5 de julio de 1903. Lo construyó la Sociedad Catalana General de Crédito, de la que era director don Germán Schierbeck. En 1927, la Compañía del Gallur a Sádaba, también de vía estrecha, pensaba quedarse, cuando lo desmontaran, con su material para prolongar su explota-

ción con nuevas líneas a Uncastillo-Corcastillo y Barluenga, proyecto que no realizaron.

De las cinco locomotoras tender de tres ejes acoplados que recibió el Cariñena de la inglesa Sharp Stewart en 1885-1886, por lo menos tres salieron fuera de la zona. La número 1 la vendieron en 1933 a Carbones de Berga, S. A., en Figols-Las Minas, la número 5 la adquirió Hulleras de Sabero y Anexas, S. A. (León), donde, con el número 10 "Esla", remolca trenes con carbón, aunque a la espera de su sustitución por Diesel. Una tercera locomotora fue a parar al Tranvía de las Palomas, en las islas Canarias. ■ E. G. (Gráficos: GALLARDO. Fotos: ALBERTO MUZAS y GONZALO.)