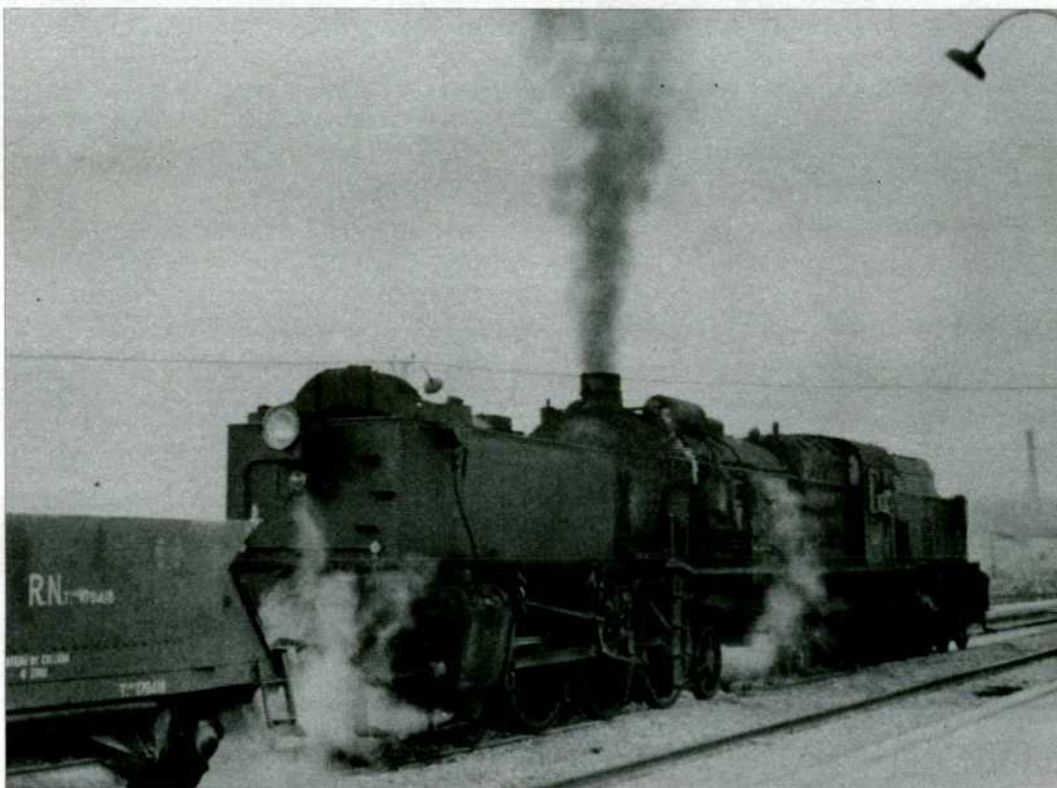


# SETENTA Y CINCO AÑOS DEL FERROCARRIL CENTRAL DE ARAGON



Locomotora Garrat del Ferrocarril Central de Aragón, durante la renovación de vía en la línea de Játiva, en los últimos tiempos del vapor en Valencia.



Correo Zaragoza-Valencia, remolcado por una Mikado, detenido en la estación de Teruel en el verano de 1961.

El 25 de febrero se cumplió el setenta y cinco aniversario de la inauguración de la estación de Valencia y el tramo de 24 kilómetros Sagunto-Valencia, del Ferrocarril Central de Aragón. Con este trayecto y la puesta en servicio, el 23 de septiembre de 1902, del ramal Valencia a El Grao, de cuatro kilómetros, para el transporte de mercancías al puerto de Valencia, quedó terminado este ferrocarril.

Sobre su historia y características de la estación de Valencia ya publicó VIA LIBRE, hace algún tiempo, un documentado artículo de don Juan Hernando Herrera. Por tanto, sólo y brevemente aludimos a su interesante parque motor y a las particularidades que diferencian a este ferrocarril de los restantes españoles.

El primer material fue belga: veinte locomotoras construidas por Couillet; coches de viajeros y vagones de La Croyère, Nicaise Delawe y Ateliers Metalurgiques. No es de extrañar, ya que la compañía del ferrocarril era belga.

Las locomotoras eran de tres modelos diferentes: diez tipo 1-3-0, construidas en 1898; dos 0-2-0, cisternas laterales para maniobras, también de 1898, y ocho del tipo 0-3-0 (tres ejes acoplados) para servicios de viajeros, de 1902.

## LOCOMOTORAS ARTICULADAS

Sin embargo, como la línea, con perfil muy duro, tenía que salvar en pendiente casi continua los 119 kilómetros entre Sagunto y Puerto Escandón -1.218 metros de desnivel-, casi desde el principio de la explotación empleó locomotoras articuladas para remolcar los trenes de mercancías. Fue el ferrocarril español de ancho normal que más utilizó las locomotoras articuladas y el único que usó locomotoras Garrat. Llegó a tener diecisiete articuladas Compound; cuatro de Borsing, recibidas en 1902, tipo 1-3-3-0 (originales 0-3-3-0), y trece tipo 0-3-3-0, servidas cuatro por Winterthur en 1906, y nueve por Henschel, tres en 1912 y seis entre 1927 y 1928.

En 1931, en prevención del aumento de tráfico cuando se inaugurara el ferrocarril Caminreal-Zaragoza, fueron adquiridas doce Garrat, seis para remolcar trenes de viajeros, tipo 2-3-1/1-3-2, potentes y rápidas, de Euskalduna, y seis para mercancías -conocidas por "Garrafetas"-, tipo 1-4-1/1-4-1, construidas por Babcock and Wilcox.

No sería completa esta descripción si no nombráramos las cuatro Tubizes 2-4-0, recibidas también de Bélgica en 1927, y dos 0-4-0 sin tender Henschel, traídas del ferrocarril de Portugal cuando el Central de Aragón había pasado al Norte, aunque con administración independiente.

Parece ser que también tuvieron cua-

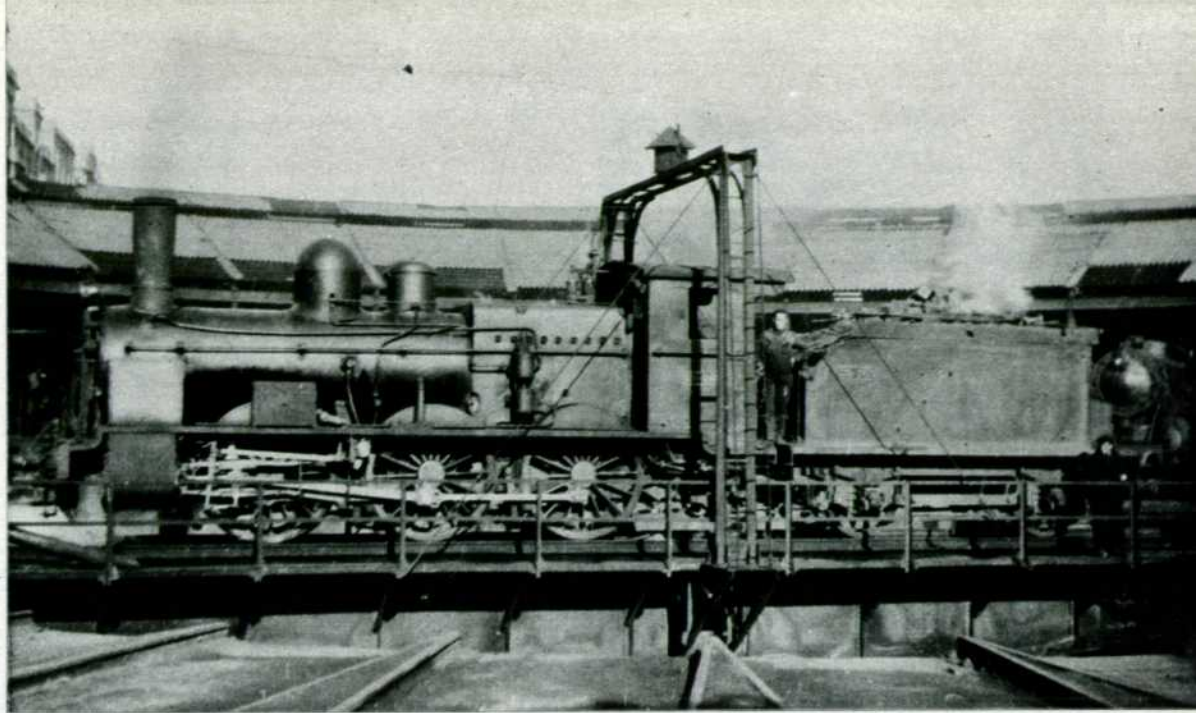
tro locomotoras tipo 1-2-0 con t nder, construidas dos por Orillins y dos por Graffestanden.

### TRAVIESAS METALICAS

El Central fue el único ferrocarril que empleó traviesas metálicas -MZA las ensayó sin éxito- y el primero que utilizó coches met licos de gran tonelaje. También fue el pionero en la utilización de coches-bar. Los agregó a sus trenes de viajeros Valencia-Zaragoza cuando fue inaugurado el ferrocarril Caminreal-Zaragoza, el 2 de abril de 1933. Antecedentes de los coches-bar fueron los coches-cantina, que circulaban entre Barcelona y la frontera francesa a finales del siglo pasado.

Desaparecidos la estación de Valencia-Alameda, los talleres y el ramal del puerto, la línea procedente de Sagunto enlaza, a la altura de los antiguos talleres, con parte del trazado del ramal del puerto, para llegar a la estación de El Caba al. Actualmente, los trenes de la línea de Zaragoza circulan hasta Sagunto por la línea de Barcelona. La línea del Central, modernizada y electrificada, creemos que est  para casos de emergencia.

La línea de Zaragoza, en avanzada fase de modernización, registra un ele-



Couillet de 1902. En los trenes de viajeros, en vez de ruedas pequeñas delanteras, se prefirió acoplar los tres ejes para obtener mayor adherencia en las largas cuestas.

vado tráfico de mercancías, mineral de hierro y agrios, principalmente. Sin embargo, el movimiento de viajeros es débil por atravesar comarcas poco pobladas.

Como dato histórico, referiremos que cuando se inauguró la estación de Valencia, lo que se hizo sin ninguna ceremonia, el servicio de trenes era un

correo que hacía toda la línea, un mixto a Teruel y otro mixto a J rica, diarios y en ambos sentidos.

Desde 1968, los trenes de viajeros utilizan la estación de Valencia-Término. ■ (Corresponsal: E. G. Fotos: GUSTAVO REDER, MANUEL GIMENEZ -maquinista IV Zona- y JOSE CABANES.)

## DATOS HISTORICOS

En principio se concibió como un ferrocarril que fuese de Calatayud a Teruel. Nada más. Y así se anunció la subasta en la "Gaceta" del 3 de agosto de 1887. El resultado fue nulo.

Al año siguiente el plan era más ambicioso. Se llegaría hasta Valencia. Nueva subasta. Se adjudica al Crédito General de París, representado por Tomás Arturo Greenhill. Igual resultado. El capital no responde.

Y pasan los días. Y los años. Hasta que un grupo de capitalistas belgas se interesa por el tema, forman una compa a y comienzan las obras. Es 1894. Ha nacido el Central de Aragón.

En agosto de 1901 los trenes circulan ya por la nueva línea. Su longitud es de 295 kilómetros. Parte de Calatayud, la ciudad de las once torres, en plena vega riquísima del Jalón, para seguir el curso del río Jiloca. Ricas tierras fruteras, tierras de buen vino, tierras de pinos, de olivos, de naranjos...

Hasta Teruel su perfil es suave. Más allá, desde el puerto de Escandón, ha de vencer rampas y pendientes. Hasta tal punto que es la única línea férrea española que hubo de emplear las locomotoras Garrat. Esas locomotoras que parecen mirarse en un espejo, que se componen de dos cuerpos en uno, con numerosas ruedas que le dan gran peso adherente y que fueron construidas por Euskalduna y Babcock and Wilcox.

A esta originalidad, el Central de Aragón une otra también exclusiva en España. Sus traviesas. Son traviesas de hierro. Y han durado hasta pasado el año 1940.

En 1933 quedaron terminados los 123 kilómetros que unen Caminreal con Zaragoza. Zaragoza contaba entonces con cuatro estaciones férreas. La inauguración de la nueva línea fue celebrada el 2 de abril con lucidos festejos, en los que tomaron parte las Diputaciones de Zaragoza, Huesca, Teruel y Valencia.

Posteriormente, el Central de Aragón fue adquirido por la Compa a de los Caminos de Hierro del Norte de España, que lo mantuvo en régimen de explotación autónoma. En 1941 se incorpora a Renfe, como todas las líneas de vía ancha.

