

Inspección Técnica y Administrativa de Ferrocarriles
2ª División

Memoria de 1908

Informe sobre la línea de Zaragoza al Mediterráneo
Sección de La Puebla de Híjar a Alcañiz

(Aquest llibre es pot consultar a la Biblioteca del Museu del Ferrocarril de Vilanova i la Geltrú)

LÍNEA DE ZARAGOZA AL MEDITERRÁNEO

(Sección de La Puebla de Híjar á Alcañiz)

Explotada por el Estado.

Ancho de via normal.- Longitud 32 kilometros.

Esta se halla actualmente explotada por el Estado á consecuencia de no haberse presentado postor alguno á la subasta de la parte construida por la Compañía concesionaria de la línea, habiéndose sancionado dicha incautación por fallo del Tribunal Supremo de Justicia según sentencia de la Sala tercera, de fecha 23 de Marzo de 1908, aprobada por Real Orden de 5 de Mayo de 1908.

Según la Estadística de Obras públicas del año 1905 el producto bruto por kilometro de línea fué de pesetas 4328,47 y el producto líquido 573,05, es decir negativo. En 1907 por los datos de la Dirección de la Explotación el producto bruto por kilometro fué de 3550,93 pesetas y el producto líquido por kilometro de línea negativo en 1360,59 pesetas, salvándose el deficit gracias á una subvención de 46.000 pesetas dada por el Estado.

EXPLANACIÓN. Se encuentra en general en buen estado, siendo muy conveniente dar mayor talud al desmonte del klm. 29¹⁰⁰; conviene plantar los taludes, especialmente para poder dar estabilidad á los terraplenes.

OBRAS DE FÁBRICA. Se hallan casi terminadas las reparaciones del puente del rio Martín y de Val-Primera quedando por reparar las aletas del tramo sobre el Regallo, las aletas y estribos de los tramos metálicos de los klms. 26⁹⁹² y 28³²⁰ y la mayor parte de las alcantarillas, pues todas necesitan reparación de mayor o menor cuantía.

Continuando los movimientos de las obras de fábrica expresadas por causas que esta Jefatura ha atribuido desde que conoce esta línea á movimientos generales del subsuelo, se hace preciso, para garantir la seguridad del tránsito, continuar los trabajos de reparación y consolidación de las obras de fábrica, estudiando el medio de evitar la reproducción de los desperfectos ocurridos.

VIA. Está formada en sus primeros kilometros por carriles de acero de 6 metros de longitud y 21,75 kgms. de peso por metro lineal apoyado

sobre 8 traviesas; desde este kilometro ó sea el 21 hasta Alcañiz, el carril es de 10 metros y 32,50 kgms. de peso por metro lineal, apoyado sobre once traviesas.

TRAVIESAS. Son de pino y no conservándose más que en regular estado, procede activar en todo lo posible su renovación; no siendo creosotadas ni de roble ó maderas duraderas es preciso un cuidado asiduo y constante para que la via tenga las debidas condiciones de seguridad.

Durante el año de 1908 se han sustituido las traviesas de los tramos metálicos de algunas curvas por traviesas de roble.

BALASTO. Exceptuándose el klm. 3 en el que hay 400 metros de balasto de piedra partida, está formado en general de grava con mucha tierra y necesita recrecerse el de los klms. 5, 10, 12 y 13.

PASOS Á NIVEL. Como no existia ninguno guardado á pesar de haberlos bastante frecuentados, esta Jefatura ordenó que se llevase á cabo tan importante servicio, señalando entre los más principales los del klm. 1, camino de La Guardia; klm. 21, de Val de Zafán, casilla n° 1; Peirielos, klm. 7; camino de Alcañiz, klm. 10; Val de Catalanes, klm. 12, casilla n° 12; Corral de Fotea, klm. 14; Val de Murga, klm. 15, casilla n° 15; Sacromonte, klm. 17, casilla n° 6; y Parumel, klm. 29, casilla n° 9.

El Director de la explotación manifiesta que por órden de la Dirección general de Obras públicas de 13 de Agosto de 1900 se habia autorizado la supresión de la guarderia. Convendria que la Superioridad resolviera en definitiva lo que proceda.

[ESTACIONES.] Considerablemente reformada en época reciente, la única de la línea, que es la de Alcañiz, reúne bastantes buenas condiciones, faltando sin embargo algunas obras de detalle tales como dotar de retretes la habitaciones del Jefe. Además es preciso terminar el cierre de la misma que hoy está completamente abierta, con lo cual se evitaria sustracciones y desorganización de servicios y quizás se cubririan los gastos que pudiera ocasionar tal obra con el pago de billetes de anden.

Seria conveniente y muy útil en esta línea la construcción de una estación en Samper dotada de sus correspondientes vias, así como establecerlas en Puigmoreno no solo por conveniencia del tráfico que aumentaria con ello considerablemente, sino para preveer la

posibilidad de cruzamientos por necesidades de la explotación, accidentes, etc, etc.

TRENES. Circulan entre Alcañiz y La Puebla de Híjar los ascendentes n° 1 mixto discrecional y el correo regular n° 3. Entre Puebla de Híjar y Alcañiz los descendientes n° 2 correo regular y el n° 4 mixto discrecional.

MATERIAL MÓVIL Y DE TRACCIÓN. Han sido objeto de especial atención durante el presente año y por ello se ha construido un vasto caserón propio para cuatro locomotoras, disponiendo de fosos para reconocer y reparar dos de ellas, habiendo dotado el nuevo edificio de los servicios de abastecimiento de agua á presión para el lavado de las calderas y demás órganos de las locomotoras, así como tambien para la evasión de las aguas sucias; igualmente se ha construido un gran cocherón para carruajes, de tipo análogo al levantado en Caspe, para los servicios del ferrocarril directo, por la Compañía de M.Z.A.

Además se ha construido otro cuerpo de edificación indispensable el taller de reparaciones, al objeto de disponer en él las máquinas útiles necesarias para la práctica de dichas reparaciones, contiguo al caserón de locomotoras con el fin de que una de estas pueda pasar al taller expresado á fin de que el arreglo ó reparación de la máquina sea más fácil y económico; de las tres construcciones mencionadas verdaderamente indispensable para toda explotación regularmente dispuesta carecia en absoluto la línea de Alcañiz constituyendo una mejora digna de mención especialísima, la circunstancia de haber dotado la línea en un solo año de tan indispensables dependencias.

Pero á pesar de ello y del celo demostrado por el Director de la explotación auxiliado por el personal afecto al servicio que nos ocupamos esta Inspección no puede considerar ni siquiera como aceptable la presente situación de los servicios de tracción.

Dotada la línea solo de dos máquinas de tipo antiguo y antieconómicas, las cuales se hallan ya muy cansadas de trabajar, ocurre muy frecuentemente que tiene que repararse una de ellas, quedando solo la otra para todos los servicios sin reserva alguna á consecuencia de lo cual hay que pedir prestada una locomotora á otra Compañía, pagando á buen precio un servicio transitorio encarecido por circunstancias derivadas de las antes expresadas, por lo que tales locomotoras no son ni las mejores de la Compañía, á la cual se

piden, ni el tipo que conviene á la línea de Alcañiz. Seria necesario adquirir dos locomotoras ó tres automotores.

Por otro lado la máquina titular que se envíe á reparación ha de pasar á los talleres que puedan practicarla costando mucho dinero el transporte, la reparación misma y la traslación del personal; lo propio decimos de los órganos de la máquina á tal extremo que á veces una sencillísima reparación como el torneado de ruedas, cuesta mucho más por los gastos de transporte y otros auxiliares que por la reparación misma.

Por otra parte es de todo punto indispensable que se dote á la línea de Alcañiz de una máquina motriz suficiente para la generación apropiada de fuerza para los distintos usos que á la misma deban darse, así como de máquinas útiles para verificar las reparaciones de todo material móvil y de tracción y además de las dos locomotoras ó tres automotores antes citados, destinando las dos locomotoras actuales á reserva y á la formación de trenes de trabajos.

No es solo el que suscribe el que entiende que urge poner remedio á las deficiencias observadas en el servicio de tracción pues acerca de ellas escribe el 28 del corriente entre otras cosas el Ingeniero mecánico de la 1ª Circunscripción, encargado de la inspección de aquella me dice lo siguiente: " Hay que instar á los llamados á resolver lo que en mi concepto constituye un principio de conflicto, para que sin demora se lleve á la práctica lo que deberá estar seguramente proyectado. Una circunstancia cualquiera puede venir á darnos la razón y entonces contraer esta División de su digno cargo responsabilidades que deseamos evitar".

La circunstancia de ser explotada por el Estado la línea de Alcañiz aumenta en nuestro concepto la gravedad de tales deficiencias por que profesamos noblemente la idea de que el Estado, que dicta las disposiciones que deben regir en la explotación de ferrocarriles, ha de ser el primero en cumplirlas y debería poder mostrar á las Compañías el ejemplo de lo hecho en sus líneas, tanto por que lo más eficaz de las enseñanzas es la del ejemplo, como por que el Estado no tiene como las Compañías la atenuante del interés propio ni la necesidad de asegurar su interés al capital; desde que el Estado se encarga de un servicio cualquiera ha de ser para prestarle en las más excelentes condiciones, esto sin olvidar que aún dando resultado negativo la explotación como ocurre en el presente caso, el beneficio

para el país es evidente, siendo el balance para el Estado en su conjunto indudablemente favorable y positivo.

Gracias á la explotación, aumenta de un modo notable la riqueza de esta zona y con el tiempo se llegará incluso á sacar producto neto de la explotación de la línea, sobre todo si se procura favorecer la repoblación forestal y el establecimiento de las grandes mejoras de que es susceptible la comarca.

PROPUESTA DE MEJORA

Algo se ha mejorado el estado de esta línea, pero tratándose de un ferrocarril que explota el Estado cualquier deficiencia que en él exista adquiere mayor relieve y debe por lo tanto corregirse hasta llegar á colocarlo al nivel de los mejores ferrocarriles análogos hoy en circulación. Por este motivo las siguientes propuestas deben llevarse á cabo con toda rapidez.

Continuar los trabajos de consolidación y reparación de las obras de fábrica de los klms. 26⁹⁹² y 28³²⁰, así como proceder á la reparación de todas las alcantarillas.

Dar mayor talud al desmonte del klm. 29¹⁰⁰.

Renovar las traviesas inutilizadas y mejorar las condiciones de las que se adquirieran.

Cambiar el balasto que existe por piedra partida y grava, recreciéndolo en los klms. 5, 10, 12 y 13.

Reinstalación del servicio de guardería de los pasos á nivel suprimidos por orden de la Dirección general de Obras públicas de 13 de Agosto de 1900.

Terminar el cierre de la estación de Alcañiz, colocar retretes en la habitación del Jefe y sobre todo transformar en estación el apeadero de Samper, dotándola de las vías necesarias para estación y cruzamiento de trenes, así como ampliar vías para estos en Puigmoreno.

Adquirir dos locomotoras apropiadas á las condiciones de la línea ó instalar, si resultase más económico, el servicio de automotores, ya sea construyéndolos exprofeso ó bien utilizando para ello el material de los antiguos coches debidamente arreglados para tal objeto.

Adquirir un buen motor y las necesarias máquinas útiles para los trabajos de conservación y reparaciones y la herramienta de talleres.

Establecer un Montepio para los empleados.

Formar Reglamentos especiales de servicio y de señales.