El tren del Museo Minero MWINAS y su nueva locomotora

Redacción
Fotografías de M.ª Ángeles Tomás

Un año más, el fin de semana anterior a Santa Bárbara (4 de diciembre) el Museo Minero de Andorra, MWINAS, celebró la festividad de la patrona de los mineros con jornadas de puertas abiertas y los actos ya tradicionales, como el concurso infantil de dibujo, la chocolatada, el homenaje a los mineros de más edad, etc. Pero este año las celebraciones fueron aún más especiales, pues el sábado 30 de noviembre por la mañana se inauguró el tren minero Pozo de San Juan impulsado por una nueva locomotora, ampliando así la oferta de servicios del museo.

La Jaqueca, que así se llama la nueva locomotora, es una reproducción idéntica, pero a una escala menor, de una de las grandes locomotoras a vapor que funcionaron en la línea minera Andorra-Escatrón, la más antigua, pues se compró en 1951 de segunda mano. Fue fabricada en Estados Unidos en los años 20 y participó en los trabajos de construcción de la propia línea minera. Trabajó en orden normal hasta 1977 y después ayudó en labores varias hasta los primeros 80. Estéticamente es una de las más bellas y la que más recuerda a la mítica imagen de los ferrocarriles históricos.

La reproducción la ha realizado la empresa Mare-Ingeniería de Manzanares (Ciudad Real), dirigida por un gran aficionado a los ferrocarriles históricos. Ha sido adquirida por la Comarca Andorra-Sierra de Arcos gracias a una subvención de ADIBAMA y para su adaptación a la vía ya existente ha sido fundamental la labor de los voluntarios del Pozo de San Juan. Recorrerá un trazado ya existente, que amplía uno de los ramales del ferrocarril minero Andorra-Escatrón que llegaba hasta el pozo de San Juan y utiliza los mismos raíles de la línea. Arrastra un vagón de madera para 12 pasajeros.

Paralelamente, el museo ha incrementado su zona expositiva incorporando una zona dedicada al tema del transporte del carbón, una parte esencial de la historia minera que aún no había sido contada. Esta zona será la estación del museo minero, desde allí se cogerá el tren minero (andén 2) y allí terminará el recorrido, que discurre por las instalaciones y jardines del museo y que dura unos 12 minutos. Mientras esperan su viaje, los pasajeros podrán ver una exposición sobre la historia de la línea Andorra-Escatrón: recorrido, poblado ferroviario, parque de locomotoras, trabajos, inicio y final de la línea, etc. No podemos olvidar que esta fue una de las últimas líneas de tracción a vapor de Europa; su último viaje fue el 2 de agosto de 1984, lo que la convierte en una línea mítica de gran interés para todos los aficionados europeos a los ferrocarriles históricos. Esta exposición es la misma -aunque con un soporte diferente diseñado para aguantar las inclemencias meteorológicas y unos colores más resistentes al sol, pues ahora está en el exterior- que se inauguró en 2013 para conmemorar el 60 aniversario de la inauguración del ferrocarril minero; muestra que en su momento fue promovida por la Asociación Cultural Pozo de San Juan con la colaboración de la Comarca y del Centro de Estudios Locales (CELAN). También están expuestos numerosos elementos relacionados con el transporte del carbón, como una locomotora de dos cabezas que trabajó en la última mina de interior activa de SAMCA en Ariño. Y se están realizando las gestiones oportunas con ENDESA para trasladar al museo la locomotora Samper de Calanda (1958) y varios vagones que se conservan en el exterior de la central térmica.

Marta Sancho, la presidenta de la Comarca, fue la encargada de dar inicio al acto de inauguración y de presentar a los demás intervinientes: el presidente de la Asociación Cultural Pozo de San Juan, Ignacio García; el alcalde de Andorra, Antonio Amador; y el consejero de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial, Arturo Aliaga. Tras cortar la cinta, se realizó el primer viaje del nuevo tren minero, capitaneado por Bartolo Aglio como maquinista y entre cuyos pasajeros estaban: el director de Turismo de Aragón, Óscar Javier Cámara; el vicepresidente de la Diputación Provincial de Teruel, Alberto Izquierdo; o la diputada en las Cortes de Aragón Esther Peirat.

Pero, aunque esta inauguración fue el acto más especial, fueron muchas más las actividades con las que se festejó Santa Bárbara. Durante todo el fin de semana hubo jornadas de puertas abiertas en el museo y se celebró la XIV edición del Concurso Infantil de Dibujo sobre la Minería y el Museo Minero, en el que participaron unos 40 niños. El domingo, 1 de diciembre, la Asociación Cultural Pozo de San Juan rindió un homenaje a los mineros que habían cumplido 81 o más años a lo largo de 2019. En este acto acompañaron a los mineros el Grupo de Dance de Santa Bárbara y la colla de dulzaineros La Martingala.

Descargando la locomotora en el museo.

La locomotora recién estrenada.

En los días previos a la celebración de Santa Bárbara, aprovechando los trabajos de puesta a punto de la nueva locomotora, que ya empezó sus primeros viajes con turistas en diciembre, realizamos una entrevista al artesano ferroviario José Luis Pinilla Trujillo que, en su taller de Manzanares (Ciudad Real), ha hecho la réplica de la Baldwin.

El Museo Minero (MWINAS) de Andorra valora especialmente tu trabajo… Explícanos cómo ha sido el proceso.

María Ángeles Tomás se puso en contacto conmigo hace un año para darle otro impulso al Museo con la réplica de la Baldwin adaptándola al ancho de vía del 75. Desde el principio se planteó hacerla diésel porque sería inviable reproducirla como vapor, y teniendo en cuenta que el circuito es pequeño se hizo así. Al ser reducidos los radios de la curva del circuito ferroviario, hubo que hacer diversas adaptaciones a la locomotora, pero al final se ha conseguido.

Ha sido un trabajo de nueve meses muy intenso, superando dificultades para lograr que la réplica fuera lo más fiel posible.

Tuve la suerte de que la Asociación Amigos del Ferrocarril, de Zaragoza, que tienen la original, me dejara fotografiarla, tomar medidas y a partir de ahí ya es el diseño replicando los elementos originales: farolas, bielas, domos de vapor, cabina y luego se pasa a la fase de producción, todo a escala e incluyendo la adaptación al circuito… por ejemplo, las ruedas hubo que fundirlas a mano para que sean iguales a la original.

Se trata de un trabajo muy artesanal, genuino, hecho todo aquí, "made in La Mancha", con mucho cariño, amor, pasión… Es la locomotora y el ténder (vagón que va detrás y llevaba el carbón y el agua, ahora el motor diésel y la transmisión hidráulica).

¿Cómo te has dedicado a esto y qué otros trabajos has realizado?

Para mí es una pasión materializada empresarialmente. Nadie de mi familia tiene relación con los trenes, pero a mí me gustaban desde pequeño. Creé la empresa Mare-Ingeniería para hacer vehículos turísticos para vías muertas, pero el ADIF ha promocionado las vías verdes y se cortó el proyecto.

En Mare-Ingenieria Ferroviaria Alternativa tenemos una afición: los ferrocarriles y, particularmente, construir vehículos que puedan circular por sus vías. Restaurar viejos vagones y devolverles su esplendor. Inventar nuevos elementos destinados al ocio, pero que mantengan su esencia más profunda; en definitiva, recuperar su espíritu y reacondicionarlos para adaptarlos a los usos más cotidianos y, a la vez, más divertidos es nuestro trabajo.

Entre otras cosas he hecho dos locomotoras para Port Aventura, modificaciones de locomotoras de vapor a diésel; un proyecto de ingeniería inversa para el ferrocarril de Sóller a Palma de Mallorca, un tren histórico; una réplica de un tren minero para unas minas en Badajoz; modelismo tripulado en Venta de Baños (Palencia); restauración de un coche cama del Orient Express para un tren francés, etc.

Supone contactar con museos, asociaciones…, lo más difícil es cumplir los plazos, genera estrés ya que, como son proyectos únicos y a medida, siempre salen cosas diferentes que hay que trabajar y solucionar.

Para quien como vosotros os preocupáis por la recuperación del patrimonio, se une la recuperación de la memoria y la historia de la comarca y además se da un uso turístico… ¿Qué valoración global te merece el trabajo realizado?

Es importante haber recuperado la memoria de la zona, sobre todo teniendo en cuenta que era un ferrocarril privado; en el panorama ferroviario español es una línea única y mítica, la última locomotora de vapor de ancho Renfe, con tracción vapor, hasta entrados los años 80. En Renfe se acabaron en el año 1976 y aquí permaneció en activo hasta el 84.

Sinceramente, hay cosas que mejoraría con más tiempo, pero estoy muy satisfecho… Me dices que me posicione de 1 a 10… ¡9.5, el 10 es para Dios!

La máquina ya está instalada en la nueva atracción del MWINAS, un apeadero-estación desde el que parte el circuito ferroviario de unos 1200 metros de longitud que recorre el museo al aire libre, en homenaje al ferrocarril que primero conectaba las minas con la central térmica de Escatrón (Zaragoza) y, desde 1981, con la de Andorra. Una parte de los raíles actuales coincide con un ramal que llegaba hasta el Pozo de San Juan. ¿Aguantará?

Espero que sí; como en otros trabajos, se mezclan los sueños y las pesadillas. Los viajes tendrán lugar en un vagón de época, con 12 plazas y un balcón que permite contemplar los diferentes elementos del MWINAS desde el recorrido elíptico. Me dicen que, con el tiempo, está previsto sustituirlo por vagonetas de carbón adaptadas para llevar a una veintena de personas.

El nombre del fabricante de la locomotora y su número está escrito en uno de los elementos: The Baldwin Locomotive Work. Philadelphia 53437, al que José Luis ha añadido el nombre de su empresa y la fecha de realización. (Mare-ingenieria.es 2019).

La restauración de ferrocarriles o vehículos especiales es un trabajo muy metódico y preciso, que requiere documentación para conocer con qué elementos se contaba. No solo basta con la búsqueda o reparación de elementos que ya quedan inutilizados, sino también la adecuación de los mismos para que puedan ser adaptados, cumplan su funcionalidad y estén acordes con el entorno y época del mismo. Nuestro trabajo no termina hasta que todas y cada una de las piezas han sido colocadas y comprobado su uso y funcionamiento. Esta es la verdadera restauración.

Has hecho muchos viajes y conoces a los voluntarios del Pozo San Juan, ¿qué te parecen las instalaciones?

Me sorprendió por la impresionante colección de maquinaria de minería, de las mejores que he visto. Y agradezco el apoyo de los voluntarios del museo, contagiados e ilusionados con la locomotora, hasta vinieron a verla a Manzanares.

José Luis Pinilla y su ayudante, a la izquierda, junto con los voluntarios del Pozo de San Juan: Luis, Ignacio y Bartolo, y la técnica de Cultura y Turismo de la Comarca. (Foto de Rosa Pérez)

Los trabajadores de la Comarca y sus familias fueron los primeros en disfrutar de este nuevo servicio del museo. En la imagen uno de los primeros viajes de prueba de la locomotora previos a la inauguración.

Arturo Aliaga fue el encargado de cortar la cinta el día de la inauguración.

Baldwin Locomotive Works (BLW)

Baldwin Locomotive Works (BLW) era un fabricante estadounidense de ferrocarriles desde 1825 a 1956; originalmente en Filadelfia y luego en Eddystone, Pensilvania. Baldwin produjo la última de sus más de 70 000 locomotoras en 1956 y cerró en 1972.

Mattias W. Baldwin, el fundador, era un joyero y también inventor y artesano… Diseñó y construyó para su propio uso un pequeño motor estacionario, cuya mano de obra era tan excelente y su eficiencia tan grande que se le solicitó que construyera otros similares para varias fiestas y, por ello, dirigió su atención a la ingeniería de vapor…

En 1831, a pedido del Museo de Filadelfia, Baldwin construyó una locomotora en miniatura para exhibición, que tuvo mucho éxito y de hecho recibió encargos a partir de ahí. Su primera locomotora, bautizada Old Ironsides, fue completada y probada el 23 de noviembre de 1832 poniéndose en servicio y durando más de 20 años. En 1956, después de 125 años de producción continua de locomotoras, Baldwin cerró la mayor parte de su planta de Eddystone y dejó de producir locomotoras. Se habían construido más de 70 500 locomotoras cuando terminó la producción.