

# Viaje en el Changay exprés.

S. Gómez

Cuando los castellano-leoneses tenían que ir en verano de vacaciones a casa desde Barcelona había que pensar en hacer el viaje en el mítico changay exprés, (tren número 4025) el correo de los pobres, el tren transmesetario, el tren transversal de RENFE que unía Barcelona con Vigo y Ferrol-La Coruña, en una distancia de 1279 kilómetros, (el trayecto ferroviario más largo de España) pasando por Manresa, Lérida, Zaragoza, Ariza, Aranda de Duero, Valladolid, Venta de Baños, León, Astorga, Monforte de Lemos, Vigo y La Coruña. Como changay funcionó entre 1949 y 1969. Como línea férrea de mercancías cumplía servicio para la Renault de Valladolid, la Michelin de Aranda de Duero, el cereal de Almazán y las azucareras de Aranda de Duero, Valladolid y Peñafiel.

La salida era desde la estación de Francia. La duración del viaje era de 36 horas hasta el final del recorrido, de modo que siempre había dos changays dirigiéndose a La coruña y otros dos hacia Barcelona. Partía los martes, jueves y sábados de Coruña y Vigo; y los miércoles, viernes y domingos desde Barcelona (estación de Vilanova).

Los tramos de vía eran diversos, por lo que se utilizaba tracción a vapor, diesel o eléctrica. Al principio de los años sesenta el rey de la tracción era el vapor y las locomotoras eran las potentes Mikado para el trayecto Barcelona-Zaragoza, fabricadas por *Sociedad Española de Construcciones Babcock y Wilcox*. Las principales fábricas fueron instaladas en la [Vega del Galindo](#), en [Sestao](#), cerca de [Bilbao](#).



La locomotora Mikado.

Las más potentes locomotoras “Confederación”, gigantes sobre raíles, (fue el cenit de la construcción ferroviaria del vapor en España y en su momento fueron las más potentes de Europa) para los trayectos Zaragoza-Ariza y de Monforte de Lemos a Vigo y La Coruña, construidas en Barcelona por la Maquinista Terrestre y Marítima. Quemaban fueloil.

Entre Zaragoza y Ariza se utilizaron las locomotoras llamadas “Atómicas 2200”, las más potentes de la época quemando carbón.

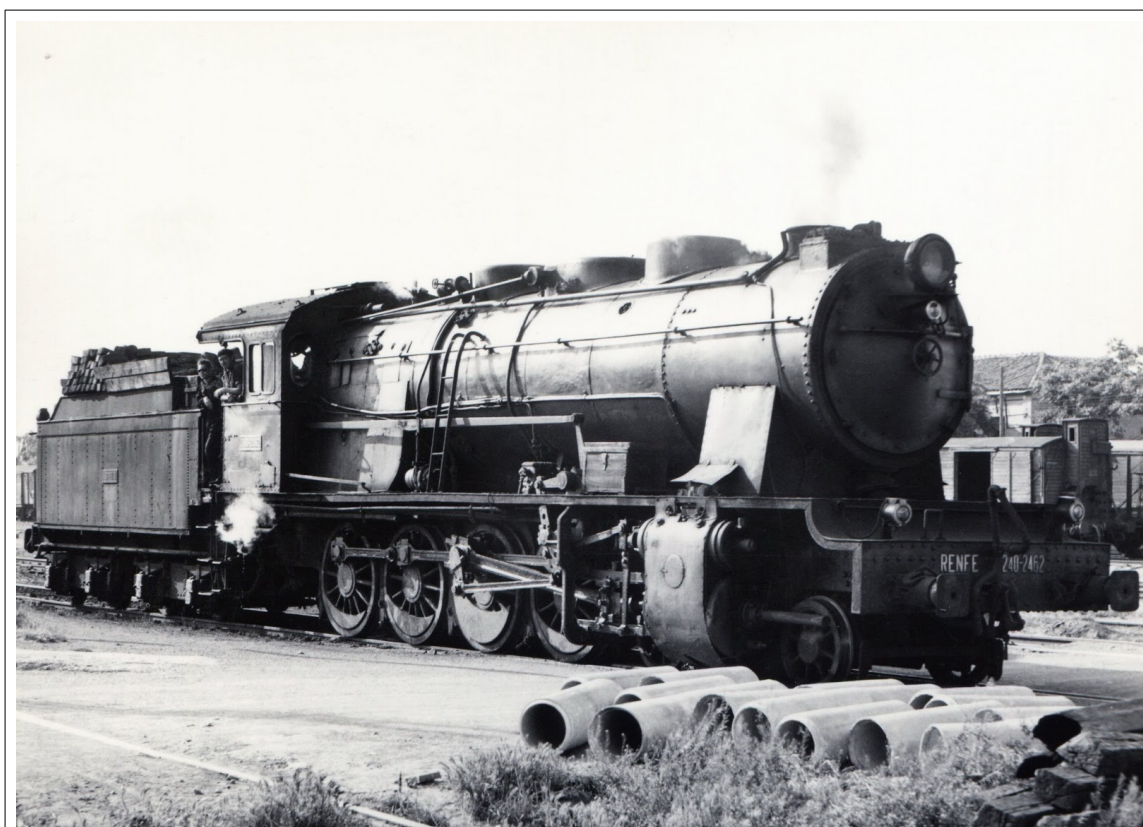
El tramo Ariza-Valladolid era un tramo de vía en mal estado y con raíles muy débiles, por lo que se utilizaban locomotoras más ligeras, que tenían menos fuerza, y que arrastraban los vagones penosamente.

Atravesar el país obligaba a alterar el tipo de tracción constantemente para adaptarse al perfil ferroviario.

Los tramos Barcelona-Zaragoza y Monforte de Lemos a Vigo y Coruña fueron los primeros en “fuelizarse” en los años sesenta, y no fue hasta finales de esa década cuando comenzó la electrificación.

El viaje era largo y duro, sobre asientos de madera en tercera clase. Comenzaba en la Estación Barcelona-Vilanova, después llamada del Norte, y el tren salía a las nueve de la noche y llegaría a Vigo 36 horas después. El trayecto hasta Zaragoza, vía Manresa algo más de 300 km., duraba toda la noche, nueve horas, haciendo una media de velocidad de menos de 40 km/hora. En Zaragoza el tren paraba media hora para dar lugar a que los viajeros pudieran desayunar, hacer el relevo de máquina y tripulación y una somera revisión técnica.

A las siete de la mañana, si no había retrasos, salía el changay hacia Ariza por la vía férrea de la antigua empresa MZA. El tren debía ascender en altura desde los 200 metros de Zaragoza hasta los 760 de Ariza, por lo que se ponían máquinas potentes, las “Atómicas” que conseguían una velocidad media que se acercaba a los 50 km/h.



Locomotora “Mastodonte”



Locomotora “Atómica 2200”

Entre las 9 y las 10 de la mañana llegaba al nudo ferroviario de la estación de Ariza.

La línea desde Ariza a Valladolid, 254 km, explotada inicialmente por MZA y posteriormente por RENFE, tuvo una vida precaria y deficitaria desde 1895 hasta 1994, (para viajeros solo hasta 1985). Se mantuvo con el mínimo material de renovación para que circularan los trenes sin prisa (en muchos tramos de la vía los raíles eran los originales que se habían instalado en el siglo XIX). Entre una estación y otra había menos de diez km, (30 estaciones y apeaderos) y en gran parte el tramo seguía el valle del Duero. Y el tren tenía que seguir subiendo la meseta, desde los 760 metros de Ariza hasta los 800 de Aranda de Duero. Era el tramo más lento y pesado del trayecto. Las máquinas (de las más livianas dada la debilidad de los rieles) se empleaban a fondo soltando carbonilla que entraba a saco por los vagones. La velocidad media entre Ariza y Valladolid era de 42 kilómetros/hora. Había tramos del trayecto en los que el tren no pasaba de 20, se ahogaba literalmente por falta de fuerza o iba tan despacio que daba tiempo a que los más osados bajaran en marcha desde los primeros vagones, recogían fruta en las huertas del valle o algún melón y volvían a subirse al tren en el último vagón.

Viajeros había que se arrancaban a cantar el “Soy minero” de Antonio Molina o con la “Pena mora” de Juanito Valderrama. También había personas que subían en alguna estación para hacer una rifa entre los viajeros de un vagón, rifa que podía ser una bolsita de peladillas o un paquete con cinco hojas de afeitar marca “Iberia”; cada número costaba una perra gorda. No dejaba de ser un pasatiempo que hacía más llevadero aquel viaje, solo mitigado por el atractivo del paisaje.

Hacia su entrada en Aranda de Duero en torno a las 13:00 - 14:00 horas, habiendo recorrido desde Barcelona 582 km, aproximadamente la mitad del trayecto hasta Vigo y Coruña. Aquí el tren paraba media hora para que los viajeros comieran en las fondas de la estación. El vocerío por los andenes de la estación era constante: “Cervezaaaa... gaseosaaa... bocadilloooooo!”, o bien ofrecían a precio módico desde el andén un trago largo de agua fresquita en un botijo de barro. Los viajeros que no se

bajaban sacaban de una cesta su tortilla de patata y su botella de vino o de agua. La bolsa con los víveres para el interminable viaje era lo más noble del equipaje.

A las cinco de la tarde entraba el changay en la estación de Valladolid. Tres horas para recorrer los 85 km desde Aranda de Duero. Desde aquí se cambiaban las máquinas y se ponían otras más potentes. Seguía por Venta de Baños, León, Astorga y Monforte de Lemos, donde se separaban los vagones de Vigo de los de La Coruña.

A Astorga llegaba al filo de la medianoche, tras 27 horas de trayecto, y a Monforte de Lemos hacia las 6 de la mañana.

Desde Monforte de Lemos hasta Vigo, 105 km, el tren empleaba unas tres horas. Y a su final en Vigo y Ferrol-La Coruña llegaba hacia las 9 de la mañana, tras 36 horas de viaje.

Era el trayecto más largo en España, lo que propiciaba la relación social entre los viajeros, con almuerzos e historias vitales compartidas durante las muchas horas que duraba el incómodo viaje.

Al final, el viajero llegaba, pero llegaba... machacado.

