



50 AÑOS DESDE LOS TER Y 20 SIN ELLOS

Cuando se cumplen 50 años desde la puesta en servicio de los trenes TER y 20 años de su retirada, conviene echar una mirada al pasado para recordar el comienzo de la circulación de estos trenes entre Zaragoza y Valencia y el avance que supusieron para la línea. Configurados de origen en composición de cuatro coches (M-Rc-Rc-M), existía la posibilidad de desdoblarse en dos semitrenes (M+Rc), formación con la que se inició en el año 1965 el primer servicio por la línea con la creación de un servicio de ida y vuelta diario Valencia-Hendaya, en sustitución del TAF, que desde el año 1954 cubría esa relación.

Posteriormente, al incorporarse el servicio Valencia-Bilbao en ambos sentidos en el año 1971, la composición de este tren se incrementó con otro semitren con el nuevo origen y destino, conformándose un tren completo tal y como se concibió en principio, circulando de esta manera entre Valencia y Castejón de Ebro en ambos sentidos, estación esta última desde donde se producía la segregación o acople de los dos semitrenes con origen/destino Bilbao y Hendaya.

Exteriormente estos trenes presentaron una elegante librea con dos tonalidades de azul, separadas por una franja blanca a la altura de las ventanas y color plateado para el techo, esquema de pintura que conservaría durante la gran parte de su vida activa. Como sucediera con series posteriores de automotores diésel como la 594, 598 y 599, el trayecto desde Zaragoza hasta Cariñena sirvió a los TER durante los primeros meses del año 1965 para realizar las primeras pruebas antes de su puesta en servicio comercial, circulando tanto en formación de cuatro coches como de dos. La incorporación de estos trenes a la línea supuso, además de una notable

mejora en cuanto a confort de viaje con coches de primera clase dotados de unas comodísimas butacas, una importante reducción de tiempos de viaje entre Valencia y Zaragoza, rebajando prácticamente en una hora respecto al tiempo invertido por los trenes TAF. La finalización de los servicios de los trenes TER como trenes de largo recorrido en la relación Valencia-Hendaya/Bilbao se produjo en septiembre de 1987, año en que fueron sustituidos por los automotores de la serie 592 bajo la denominación de "Rápido Automotor". Finalmente y ya prestando servicio como trenes regionales

en el ocaso de su vida activa, los trenes TER realizaron servicios entre Zaragoza-Valencia, Zaragoza-Teruel y Valencia-Teruel, en ambos sentidos, desapareciendo de la línea Zaragoza-Valencia en los primeros años de la década de los 90, un poco antes de su retirada definitiva en España en el año 1995. A título anecdótico mencionar que el último tren TER que circuló por la línea fue el 597.010 en un viaje especial Zaragoza-Teruel de la AZAFT en homenaje a un querido maquinista perteneciente



Tren TER en su configuración de origen en periodo de pruebas en la estación de Muel-Mozota, año 1965. AHPZ

a esta Asociación con motivo de su jubilación. Este viaje tuvo lugar el día 6 de noviembre de 1994 y no resultó del todo satisfactorio, ya que a la altura de la estación de Encinacorba este TER sufrió una avería que lo dejó sin tracción, por lo que tuvo que ser auxiliado por un automotor de la serie 592 (concretamente por el 592.005) que cubría el servicio "Transaragonés" Canfranc-Valencia que circulaba a continuación. Ello motivó una inédita composición TER + automotor serie 592, que circuló entre las estaciones de Encinacorba y Villarreal de Huerva, lugar en donde quedó apartado el TER siendo transbordados sus viajeros al "Transaragonés".

XXV Aniversario (1990-2015)



Con la llegada de un tren especial a la estación de Cariñena, el día 20 de diciembre de 1990 se fundó la Asociación de Amigos del Ferrocarril "pro Esla 10" de Cariñena

En el presente año celebramos el 25 aniversario de la Asociación de Amigos del Ferrocarril Pro "Esla N.º 10" de Cariñena. Cuando comenzamos esta andadura, no podíamos imaginar la trascendencia de lo que íbamos a realizar y el prestigio que se iba a alcanzar.

Mucho ha sido el tiempo transcurrido desde su creación y el esfuerzo empleado en sacarla adelante. A lo largo de estos 25 años la Asociación ha llevado a cabo numerosas actividades que enumero a continuación. Se han celebrado ocho Semanas Culturales, donde hemos dado a conocer el mundo del ferrocarril a través de exposiciones y conferencias impartidas por prestigiosos historiadores y doctores en la materia. Durante cinco años tuvimos una sección filatélica donde diseñábamos nuestros propios matasellos. En Radio Cariñena FM realizamos un programa semanal sobre la historia del ferrocarril durante seis meses. Creamos la única Asociación Infantil del Ferrocarril que ha existido en España. Se han realizado dos rutas fotográficas sobre el Ferrocarril de Vía Estrecha Cariñena a Zaragoza. Se ha participado en varias semanas culturales en Gallur, Caminreal, María de Huerva. Por supuesto se han organizado viajes en tren y comidas de hermandad con los socios. Cabe destacar el objetivo más importante y de mayor envergadura conseguido hasta la fecha, la creación del Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca del Campo de Cariñena, la realización del mismo no hubiera sido posible sin la ilusión y el trabajo de

nuestro socio Marco-Antonio Campos. Dentro del Centro nos sentimos especialmente orgullosos de haber restaurado y conservado un vagón foudre que se ha convertido en nuestra seña de identidad. Merece una mención especial nuestra querida revista *Vía Estrecha*, desde ella damos a conocer a todos los aficionados la historia del ferrocarril de vía métrica y del Caminreal (actual línea que pasa por Cariñena), además de todos nuestros logros que son admirados por asociaciones afines que nos han visitado.

Cuando creamos la Asociación, en 1990, sabíamos que era una tarea difícil pero no imposible y que el intento podía valer la pena, y así ha sido, todos los obstáculos encontrados por el camino han servido para superarnos día a día y motivarnos para alcanzar todos los objetivos marcados, conseguirlos nos ha proporcionado una gran satisfacción.

Quiero dedicar un emotivo recuerdo al desaparecido socio y colaborador de esta revista Ramón Bielsa, al que hay que agradecerle la magistral idea de la creación del Tren del Vino, para todos aquellos que lo han olvidado, dado que fue una importante plataforma de publicidad para la Fiesta de la Vendimia. De igual manera quiero reconocer la estimable ayuda prestada en su día por el que fue Diputado del PP en las Cortes de Aragón, Antonio Tomé.

Por último y no menos importante quiero agradecer a todos los socios su fidelidad durante estos 25 años. Igualmente



La restauración del vagón foudre, símbolo e icono de unión entre el vino y el ferrocarril, ha sido uno de los hitos más importantes de la Asociación en sus 25 años

quiero dar las gracias, por el apoyo que nos han brindado, al Ayuntamiento de Cariñena y demás instituciones locales, comarcales y regionales, especialmente a la Cooperativa San Valero, Denominación de Origen Cariñena y a la Caja Rural de Cariñena, Jalón y, tras las diversas fusiones, Bantierra.

Todavía tenemos un largo camino por recorrer y retos por vencer, porque nuestro sueño aún sigue adelante y no perdemos la esperanza de que algún día vuelva a Cariñena la locomotora Esla N.º 10.



El día 23 de septiembre de 2012 quedó inaugurado el Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena, lo que supuso un antes y un después para la Asociación

LAS MERCANCÍAS DE “EL CARIÑENA”

El vino fue la principal mercancía del ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza, tanto por ser el elemento que motivó su construcción como por el volumen transportado y la rentabilidad que generó a la propia Compañía. Pero además, este ferrocarril supo adaptarse al transporte de otras mercancías según las necesidades de las localidades del área de influencia de su trazado: abono, remolacha, maquinaria agrícola, ganado, pequeña paquetería, material militar, productos agrícolas, carbón vegetal e incluso tabaco, son algunos ejemplos de otras mercancías que utilizaron este ferrocarril para su transporte. Con esta finalidad, la Compañía del Ferrocarril Cariñena-Zaragoza adquirió un lote de 55 vagones y furgones, basado principalmente en plataformas de diferentes series para el transporte de vino, siendo el más numeroso, además de vagones tipo jaula, cerrados y furgones.

VAGONES DEL FERROCARRIL CARIÑENA - ZARAGOZA				
Tipo	Unidades	Serie ⁽¹⁾	Tara	Carga máx.
Plataforma	10	P	2.740 Kg	6.000 Kg
Plataforma	13	PT	3.120 Kg	6.000 Kg
Plataforma	5	PF	3.240 Kg	6.000 Kg
Plataforma	12	T	3.090 Kg	6.000 Kg
Plataforma	2	TF	3.630 Kg	6.000 Kg
Plataforma	2	PTF	3.650 Kg	6.000 Kg
Cerrado	6	M	3.440 Kg	6.000 Kg
Jaula	2	K	3.730 Kg	6.000 Kg
Furgón	3	F	6.000 Kg	10.000 Kg

(1) Series P, PT, T, M y K sin freno. Series PF, TF y PTF con garita y freno de husillo, 2 zapatas por eje. Serie F freno de usillo accionado desde el interior.



VUELVEN LOS TRENES DE AUTOMÓVILES

Una de las novedades más importantes del año 2015, ha sido el retorno de los trenes de automóviles al antiguo trazado del Central de Aragón, tras más de 20 años de ausencia. Los tráficos comenzaron el 9 de febrero con un tren semanal de pruebas hasta que se comprobó la viabilidad y eficiencia de la nueva ruta, consolidándose definitivamente con un tren semanal los martes, con el retorno de las plataformas vacías los jueves, si bien ocasionalmente han sido dos los trenes semanales. Se trata de un tráfico de General Motors España, a través de su operador ferroviario Transfesa, desde la factoría Opel en Figueruelas (Zaragoza) con destino al puerto de Valencia para su posterior exportación vía marítima a Turquía. Son trenes de 550 m y 240 automóviles de los modelos Corsa, Mokka y Meriva y traccionados por locomotoras 333.3 de Renfe Operadora, que han supuesto toda una novedad para la línea, compartiendo con Continental Rail los actuales tráficos de mercancías que utilizan el trazado ferroviario entre Zaragoza y Valencia.



Uno de los primeros trenes de automóviles a su paso por la estación de Cariñena el día 24 de febrero de 2015. Foto: David Aguaded