

## PREPARATIVOS PARA EL GRAN DÍA

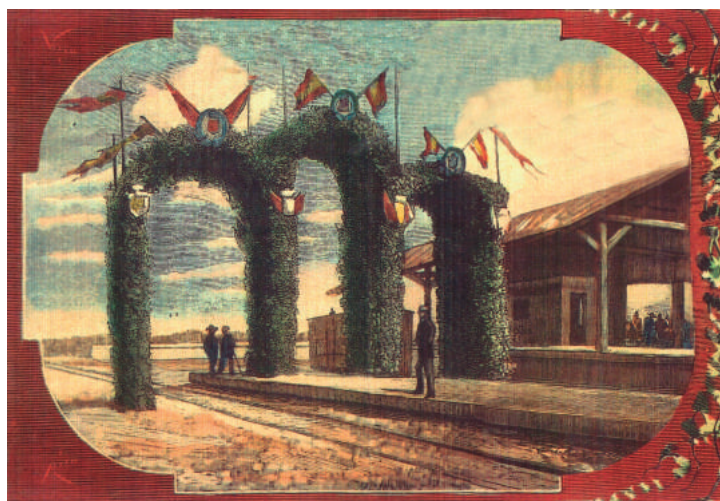
Con motivo de la inminente inauguración, en 1887, de la línea del ferrocarril Cariñena-Zaragoza, el ayuntamiento en pleno se reunió para hablar de los actos y embellecimientos de la villa, así como el coste que eso suponía, dejando constancia de la reunión levantando acta.

El acta de dicha sesión es la siguiente: “En la villa de Cariñena a siete de agosto de mil ochocientos ochenta y siete reunidos en la sala Consistorial los Señores del Ayuntamiento que a continuación se nombran Miguel Izquierdo, Valentín Sanz, Dionisio Isiegas, G. Galindo, A. Gutiérrez, A. Sanz, bajo la presidencia del Sr. Teniente Alcalde 1º Sr. D. Valentín Conde y declarando abierta la sesión se leyó y aprobó el Acta anterior manifestándose por el Sr. Presidente que oficialmente le constaba debía tener lugar la inauguración del ferrocarril de Cariñena a Zaragoza el miércoles próximo 10 de los corrientes a cuyo acto concurrirán las autoridades superiores de la provincia y que si bien la compañía costeará el lunch que ha de suministrarse en la Casa de la Villa, necesariamente había que costear la colocación de adorno así como formar algunos arcos en la puerta de entrada de dichas Autoridades, estación y Casa del Ayuntamiento. Como en la comisión de hacienda no había consignación alguna, y por lo tanto había dispuesto convocar a la Junta de propietarios denominada del Cántaro y las Hierbas, por si tiene a bien autorizar a la Junta directiva para gastar de sus fondos la cantidad que se haga precisa. Enterados los Sres. del Ayuntamiento por unanimidad se mostraron en todo conforme con lo manifestado y dispuesto por el Sr. Presidente. Y no habiendo más acuerdos de que tratar se levantó la sesión de que certifico, como Secretario Francisco Herrero y Fontana”

La reunión propuesta por el Ayuntamiento se celebró el 8 de agosto de 1887, a las 12 de la mañana en la sede de la Sociedad del Cántaro y las Hierbas, cuyo local estaba ubicado en los bajos del Ayuntamiento, donde hoy se encuentra la agrupación de juzgados de Paz de Cariñena. La representación municipal la encabezaba el Sr. Alcalde Sr. D. Cecilio Aliacar Briz, el Sr. Teniente Alcalde 1º Valentín Conde y el Secretario municipal D. Francisco Herrero. Por parte de la Sociedad del Cántaro y las Hierbas estaba presente toda la Junta directiva de la misma.

El Sr. Alcalde informó de las conversaciones mantenidas por él con los representantes de la línea para coordinar los actos que se iban a realizar en la Villa de Cariñena. El lunch sería costeado por la empresa del ferrocarril, el cubierto costaba 2º pesetas y sería servido por el fondista de Zaragoza Sr. Fortis para doscientos cincuenta invitados. El Ayuntamiento de Cariñena se haría cargo de los gastos de embellecimiento con arcos de la Puerta Alta, Puerta de Carra-Villanueva, así como engalanar la puerta principal de la Iglesia de Nuestra Señora de la Asunción. Además se acordonaría la fachada de la casa de la Villa y calles adyacentes y la estación del ferrocarril.

El Sr. Alcalde dirigiéndose a los señores asistentes les comunicó que no se disponía de medios económicos por eso había dispuesto convocar esta reunión con la Junta del Cántaro y las Hierbas por si tienen a bien autorizar, para



gastar de sus fondos, la cantidad que se haga precisa. Tomando la palabra el Sr. Presidente de la Sociedad y dirigiéndose a la Comisión Municipal les comunicó que por unanimidad, la junta que él preside, se ha mostrado conforme a lo manifestado.

Frecuentemente el Ayuntamiento, en momentos puntuales, solicitaba ayuda a la Sociedad del Cántaro y las Hierbas, respondiendo ésta siempre con generosidad. Gracias a ella, que corrió con todos los gastos de embellecimiento de la Villa de Cariñena, se pudo llevar a cabo los actos previstos para la inauguración del ferrocarril el 10 de agosto de 1887.

D.L.Z 1457-2013  
ANTONIO GALINDO RUBIO

# EL RESURGIR DEL CENTRAL....



Los trenes de automóviles, como el de la imagen circulando a la altura de la localidad de Navarrete, se han convertido ya en un clásico en la línea Zaragoza – Valencia. Foto: David Aguaded.

hasta esa fecha. Desde entonces, las empresas ferroviarias Renfe Mercancías y COMSA, pusieron en circulación cada una de ellas 2 trenes semanales cargados de automóviles entre la factoría OPEL/PSA en Grisen y el puerto de Valencia y los consiguientes retornos en vacío. A su vez, se anunció el regreso de los trenes de bobinas a la línea de la mano de la operadora estatal, con 2 circulaciones vacías y dos cargadas semanales, además del incremento de un tren semanal de Continental Rail, pasando de 2 a 3 frecuencias, de su consolidado tráfico de contenedores en la línea entre Bilbao y Silla. Posteriormente, fue el día 24 de octubre cuando la operadora ferroviaria ACCIONA, inició sus tráficos ocasionales de contenedores entre Zaragoza Plaza y Valencia, habiéndose consolidado en principio con una frecuencia semanal.

Sin duda, el año 2017 y tras más de dos décadas, será recordado como el año del resurgir del tráfico de mercancías por la antigua ruta del Central de Aragón. Desde el año 2010, de la mano de las empresas privadas Logitrén y Continental Rail, ya se pudo apreciar un tímido retorno de trenes de mercancías a la línea Zaragoza – Valencia. Posteriormente, en el año 2015, fue Renfe-Mercancías quien inició los tráficos de automóviles al puerto de Valencia, que con varias interrupciones temporales, se ha mantenido regularmente en la línea. Pero fue a partir del 1 de octubre de este año, cuando hubo un punto y aparte en el tráfico de mercancías con la programación de 15 trenes semanales, multiplicando por cinco los existentes



Tras salir del túnel nº 3 y superar los 18 kms de rampa continua, un tren de contenedores Bilbao-Silla, de la E.F. Continental Rail, corona el Puerto del Alto. Foto: Carlos Royo.

Este incremento del tráfico de mercancías en la línea, unido a las últimas mejoras realizadas desde el Ministerio de Fomento, hará de la línea Zaragoza – Valencia ser más competitiva y concebir fundadas esperanzas del progresivo resurgir de la antigua ruta del Central de Aragón. Por otra parte y dentro de un plan más ambicioso para el conjunto de la línea, el Ministerio de Fomento ha anunciado recientemente una inversión de 335 millones de euros hasta el año 2022, con una serie de actuaciones de mejora que situará definitivamente a la línea Zaragoza – Valencia en un importante eje de mercancías, dentro del corredor Cantábrico-Mediterráneo.

# ARQUITECTURA FERROVIARIA

Uno de los aspectos más significativos de “El Caminreal” lo constituyeron los edificios de sus estaciones, que fueron encargados a dos de los más prestigiosos arquitectos de la época, destacando los de las estaciones de Zaragoza Delicias y Caminreal, obras del arquitecto D. Luis Gutiérrez Soto, esta última sustituyendo a la anterior existente en esta localidad perteneciente a la línea Calatayud-Valencia. Las restantes del trayecto, junto con a las edificaciones correspondientes tanto de los apeaderos como de las casillas de guardavías fueron edificadas según los proyectos del arquitecto D. Secundino de Zuazo Ugalde. Todas ellas fueron construidas siguiendo la más tradicional arquitectura aragonesa, con porches encalados, fachadas blancas con ladrillo caravista y tejados con teja árabe color sepia. Curiosamente todas diferentes entre sí, aunque guardando el mismo estilo, rompiendo de este modo con la tradicional monotonía a que se estaba acostumbrado en cuanto a la arquitectura de estaciones en una misma línea. Ello da muestra de la gran creatividad de este arquitecto vizcaíno, autor también del edificio de los Nuevos Ministerios en Madrid. Todos los edificios construidos para las estaciones, apartaderos y apeaderos lo fueron de una sola planta, a excepción del de Caminreal y Zaragoza-Delicias que fueron construidos con dos, además contaron con viviendas anexas para el

personal de servicio, siendo de dos alturas en los casos de Cariñena, Encinacorba y Calamocha Nueva.

Fueron construidas nuevas estaciones para las localidades de Caminreal, Calamocha, Navarrete, Cuencabuena, Ferreruella, Badules, Villarreal de Huerva, Puerto del Alto y ya en nuestra comarca, en Encinacorba, Cariñena, Longares, Torrubia y Muel (que contó también con un apeadero). Igualmente y hasta Zaragoza, fueron construidas estaciones en Botorrita, María de Huerva, Cadrete, Cuarte y finalmente Zaragoza Delicias. Los apeaderos correspondieron a las localidades de Lechago, Villahermosa, Villadoz, Muel y Santa Fé, además se construyeron 14 casillas de guardavías.

Hoy en día y por diversos motivos, los edificios han corrido suerte dispar. Mientras algunos edificios han desaparecido, otros han quedado fuera de trazado por construcción de variante, también los hay que, aunque se conservan en un aceptable estado, ya no cumplen la función para la que fueron construidos. Solamente el de Cariñena es el único edificio, que además de conservarse en muy buenas condiciones, cumple actualmente con la función ferroviaria para la que fue creado, habiendo tenido a la largo de su historias algunas reformas y modificaciones para adaptarse a los tiempos que le ha tocado vivir.



“Estación de Encinacorba.” Archivo CIFCCC



“Estación de Cariñena.” Archivo CIFCCC



“Estación de Longares.” Archivo CIFCCC



“Estación de Muel.” Archivo CIFCCC

# V ANIVERSARIO 2012-2017

## CENTRO DE INTERPRETACIÓN DEL FERROCARRIL DE LA COMARCA CAMPO DE CARIÑENA

El pasado día 24 de septiembre, el Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena, cumplió su quinto aniversario, coincidiendo además este año con el 130º aniversario de la llegada del ferrocarril a Cariñena y su Comarca. Estamos ante un centro pionero en Aragón sobre temática ferroviaria, cuyo contenido expositivo gira en torno a la historia del ferrocarril en la Comarca Campo de Cariñena y su vinculación desde sus orígenes con el transporte y la comercialización del vino de Cariñena. El centro, gestionado e impulsado por la Asociación de Amigos del F.C “pro Esla 10” de Cariñena, se ha convertido en todo un referente del enoturismo de la zona y visita obligada para quienes visiten la Comarca, en donde encontrarán un espacio alternativo a las bodegas, pero sin perder el vínculo con el vino de Cariñena.

El origen del Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena, está ligado muy directamente a la historia de la Asociación de Amigos del F.C “pro Esla 10” de Cariñena, un colectivo que desde su fundación en el año 1990 se ha volcado en la investigación, recuperación y conservación de gran parte del patrimonio documental relacionado con la historia del ferrocarril en la Comarca Campo de Cariñena. Todo este trabajo también se ha complementado con la restauración de diverso material histórico-ferroviario, siendo uno de sus mayores logros la recuperación de un vagón foudre, verdadero símbolo del transporte del vino de Cariñena durante varias décadas, y que hoy en día ocupa un lugar preferente en la sala del Centro de Interpretación, como icono y nexo de unión

entre el ferrocarril y el vino, que durante prácticamente un siglo formaron un binomio inseparable.

El centro se encuentra ubicado en el antiguo muelle de mercancías de la estación de Cariñena, un enclave idóneo que ha sido debidamente restaurado para su nuevo cometido. En su interior, y de una forma ordenada y cronológica, el visitante podrá descubrir la interesante historia de un ferrocarril entre viñedos, a través de diversos soportes expositivos, con textos, fotos, planos, maquetas, objetos y diversa documentación histórica, así como con la proyección de un audiovisual. Además, el Centro de Interpretación del Ferrocarril, dispone de un área de modalismo ferroviario, con la exposición de tres maquetas de diferentes escalas, que a buen seguro harán las delicias de los más pequeños, o no tan pequeños...

El Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena, ha recibido a día de hoy ha más de 6.000 visitas desde su inauguración, procedentes desde varios puntos de España. Además, y tras superar la correspondiente auditoria de calidad, forma parte de la Ruta del Vino del Campo de Cariñena, la Ruta del Vino de las Piedras.

Más información en [www.trencarinena.es](http://www.trencarinena.es)

Días de apertura: domingos de 10:30 a 13:00

Dirección: Plaza de la Ciudadanía s/n  
(Acceso por C/La Cruz o C/ Hna. Matilde)

Visitas concertadas para grupos, cualquier otro día y horario.

Precio entrada/donativo: 1,50 €

Duración de la visita: 1 hora. (visita guiada)

Tfno. 654890883 / 695338598

Correo electrónico: [trencarinena@gmail.com](mailto:trencarinena@gmail.com)

Fácil aparcamiento



“El CIFCCC es un espacio abierto a todas las edades.” Archivo CIFCCC