



EL CAZADOR DE CASABLANCA

Durante la elaboración del libro “El Tren del Vino, Impulso Social y Económico, uno de los principales problemas que tuvimos fue la escasez de fotos, pero con trabajo, constancia y a veces suerte, pudimos encontrar verdaderos documentos, algunos de ellos sorprendentes. Cuando prácticamente el libro ya estaba listo y a punto de entrar en imprenta, un amigo nos indicó unas páginas de fotos antiguas en internet, que podrían resultar interesantes para el tema que llevábamos entre manos. Le echamos un vistazo y descubrimos cosas muy interesantes, que nos iban a solventar ciertos huecos que quedaban en nuestro trabajo y de esta forma ganar en la calidad de la aportación documental de la publicación.

Durante la consulta, descubrimos dos fotos muy interesantes, una de ellas se correspondía con el paso a nivel existente junto a apeadero del barrio zaragozano de Casablanca del ferrocarril Cariñena-Zaragoza, frente a las compuertas del Canal Imperial. Y la otra, la más curiosa, un señor, elegantemente vestido y apoyado en el puente de piedra, junto a las Compuertas del Canal. Esta última foto atrajo especialmente nuestra atención porque detrás de este elegante señor estaba... el edificio del apeadero de Casablanca de nuestro ferrocarril Cariñena-Zaragoza. Leyendo estas líneas pensareis que a qué viene tanta “impresión”... Pues muy sencillo, hasta ese momento, estábamos en la creencia de que los apeaderos del ferrocarril Cariñena-Zaragoza eran simples elevaciones del terreno, delimitadas con la vía mediante bordillos de hormigón y sin ningún tipo de protección contra los elementos.

Por lo tanto, consideramos interesantísima esa foto y nos pusimos en contacto con su dueño (Carlos Teixidor). Cuando hablamos con él, le explicamos qué foto era y él, enseguida me dijo: “ahh, sí, la del cazador”... yo me quedé un poco descolocado porque ni se me había pasado por la cabeza que fuera un cazador el personaje que aparecía en la imagen. Seguidamente, Carlos me comenta: “sí, fíjate que está apoyado,

por un lado, en un mosquetón (que yo había identificado como un palo en un primer vistazo) y por el otro en el pretil del puente junto a una jaula con el reclamo para cazar...”. Pero, sinceramente, yo de lo que estaba verdaderamente más emocionado era por haber descubierto el apeadero de Casablanca, convertido en todo un edificio, tras la figura de este elegante cazador. Volviendo a mirar la foto con más detenimiento corroboré todo lo que Carlos Teixidor me dijo, descubriendo con toda claridad al **Cazador de Casablanca**.

Pero yo seguía sorprendido, no por la imagen del cazador, sino porque habíamos descubierto, por fin, cómo era el apeadero de Casablanca, ya que hasta entonces no se había visto ninguna imagen del mismo.

Por todo ello, queremos agradecer a través de estas líneas a Carlos Teixidor por facilitarnos una de las mejores fotos de nuestro libro.

- Mariano Rodríguez Gonzalvo.



Nuestro protagonista junto al apeadero de Casablanca, del ferrocarril Cariñena-Zaragoza. ■ Foto: Carlos Teixidor.



Plano del apeadero de Casablanca (Zaragoza).

■ Dibujo: Mariano Rodríguez Gonzalvo.

ACTUALIDAD

Sin duda el año 2022 ha venido marcado por el comienzo de los trabajos de la electrificación en el trayecto Zaragoza-Teruel de 184 kms, una de las actuaciones más importantes contempladas en el Plan Director de la línea Zaragoza-Teruel-Sagunto, que cuenta con un presupuesto de 41,5 millones de euros y que tendrá su continuación hasta Sagunto, en una segunda fase. Los trabajos comenzaron en el mes de febrero desde la estación de Cuarte, con la ejecución de los macizos de hormigón que sustentarán los futuros postes de la línea aérea, así como la cimentación de los anclajes. Estos trabajos, realizados exclusivamente en horario nocturno, han supuesto el desplazamiento hacia otras rutas de una gran parte del tráfico de mercancías, obligando a las empresas ferroviarias a la modificación de sus respectivas logísticas de transporte, al no poder disponer de la ruta Zaragoza-Teruel-Valencia las 24 horas.



Media Distancia Renfe Zaragoza-Cartagena, circulando entre los túneles 6 y 7, tras pasar por la estación de Encinacorba. 13/08/2022. ■ Archivo CIFCCC.

De igual forma, el año 2022 ha servido para finalizar los trabajos de ampliación de la estación de Cariñena, lo que ha permitido dotarla de vías de gran capacidad de hasta 750 m, habiendo sido necesario la sustitución del original puente de La Platera, por otro más moderno y de más amplitud, favoreciendo con ello la actuación del alargamiento de vías por la cabecera lado Teruel.

También, e incluido en el Plan Director de la línea, han comenzado recientemente los trabajos de la instalación del BAU (1) en el trayecto Zaragoza-Caminreal, que cuenta

con un presupuesto de 30 millones de euros y que permitirá aumentar la capacidad de línea. Esta actuación también está prevista para el trayecto Caminreal-Sagunto, completando la totalidad del corredor.

Por último, el día 10 de abril, se recuperó el servicio de Media Distancia Renfe Zaragoza-Cartagena-Zaragoza, completando así la oferta de trenes de viajeros existente antes de la pandemia.



Transporte siderúrgico de la EF Medway con destino Sagunto, saliendo de Cariñena tras pasar bajo el nuevo puente de La Platera. 31/03/2022. ■ Archivo CIFCCC.

No obstante, a lo largo del año, además del consolidado servicio intermodal de la EF Continental Rail Silla-Bilbao, que no se ha visto afectado por los trabajos de electrificación, se han podido ver ocasionalmente circulaciones de las EF Transfesa, Medway, Logitren, con un esporádico programa de transporte entre Zaragoza y el Puerto de Valencia durante varias semanas en verano, o más recientemente tímidas apariciones de la EF LowCost Rail, en el intento de recuperar en horario diurno, el tráfico de automóviles entre Grisén y Valencia.



Saliendo del túnel nº 7, el servicio de la EF Logitren desciende el Puerto del Alto, muy cerca de Encinacorba. 10/08/2022. ■ Archivo CIFCCC.



Servicio intermodal refrigerado de la EF Transfesa entre Zaragoza y Valencia, afrontando las primeras rampas del Puerto del Alto, tras salir de Cariñena. 31/03/2022. ■ Archivo CIFCCC.

(1). - Bloqueo automático de vía única. Sistema de señalización que permite la sucesión de dos trenes o más en un mismo sentido entre dos estaciones.

NUEVO PUENTE DE LA PLATERA

Tras prácticamente ocho meses de obras, el día 29 de abril de 2022 se puso en servicio el nuevo puente de La Platera, con ello, la peligrosidad e incomodidades del antiguo puente son ya historia para Cariñena y su estación. Se trata de una importante infraestructura construida dentro de las actuaciones contempladas en la estación de Cariñena para la ampliación de su capacidad, e incluidas en el Plan Estratégico de la línea Zaragoza-Sagunto, que cuenta con una inversión de más de 400 millones de euros en todo el corredor ferroviario, para diferentes actuaciones de mejora.

El nuevo puente ha permitido la ampliación de la vía 7 de la estación de Cariñena hasta los 750 m., y sectorizar la vía 1, quedando ampliada igualmente con una longitud global similar. Una actuación contemplada igualmente dentro de un grupo de siete estaciones del trayecto, que han sido objeto de una modificación similar: Estivella, Navajas, Barracas, Puebla de Valverde, Teruel, Ferreruela y Cariñena. De igual forma, esta obra ha supuesto también la modificación de los sistemas de seguridad de estas estaciones para adaptarlas a la nueva configuración de sus vías. La construcción y amplitud de este nuevo puente, también permitirá la instalación de la línea aérea de contacto de la futura electrificación de la línea, una obra que ya se encuentra en plena ejecución.

El nuevo puente cuenta con 2 calzadas de 3,50 metros, arcén, acera de 2 metros, alumbrado, señalización vertical y horizontal, vallado antivandálico en la vertical de las vías y protección conforme a la normativa vigente, así como los enlaces necesarios con los caminos y calles de la localidad.



Perspectiva del nuevo puente, sobre las nuevas vías 1 y 7 de la estación de Cariñena.

■ Archivo CIFCCC.



Imagen del antiguo puente de La Platera. Año 2017.

■ Archivo CIFCCC.

ANTES



DESPUÉS



Comparativa del antes y después del nuevo puente de la Platera, desde la perspectiva del pk. 70+200.

■ Archivo CIFCCC.

FIN DE UNA ETAPA

El pasado día 17 de noviembre y por motivos estrictamente personales, el hasta ahora Presidente de la Asociación de Amigos del Ferrocarril "pro Esla 10" Antonio Galindo Rubio, presentó su renuncia al cargo, tras 32 años en la Presidencia. Antonio fue el Presidente fundador y sin su empeño e implicación, ni la Asociación, ni sus importantes logros, hubieran sido posibles. Desde estas líneas, queremos agradecer a Antonio todo el trabajo, esfuerzo, dedicación e ilusión, que durante más de tres décadas ha derrochado para y por Asociación. ¡¡Gracias por todo, Antonio...!!

Desde el pasado día 11 de diciembre, Mariano Rodríguez Gonzalvo, es el nuevo Presidente de la Asociación.



Antonio Galindo Rubio. Presidente de la Asociación Amigos del Ferrocarril "pro Esla 10" de Cariñena 1990-2022

UNA MIRADA AL PASADO



Automotores de las series 592 y 596 se cruzan en la estación de Cariñena el día 3/4/1999

■ Foto: Ángel Bonilla Jiménez.

Corría el 3 de abril de 1999, cuando Ángel Bonilla captó en la estación de Cariñena esta imagen para el recuerdo. Era la época en la que los automotores MAN serie 592.0 se encargaban de la relación Valencia-Zaragoza/Huesca y el servicio Zaragoza-Teruel

era atendido por los novedosos automotores de la serie 596, considerándose la solución ideal para esta relación. Ambos trenes coinciden en la estación de Cariñena, en el habitual cruce en horario de tarde, todo ello bajo la atenta supervisión del Factor de Circulación Marco A. Campos. Con esta emotiva imagen, inauguramos en VIA ESTRECHA nº 32 este nuevo apartado, en el que anualmente echaremos una mirada al pasado.

CURIOSIDADES

Otro de los nuevos apartados que incorporamos con este nº 32 de VIA ESTRECHA, es el de "Curiosidades", en donde haremos reseñas de aquellas circulaciones que hayan resultado curiosas o inéditas, bien por el tipo de material y composición o por cualquier otra circunstancia fuera de lo habitual. Para inaugurar este apartado, nos iremos hasta año 1989, cuando por amenaza de bomba en el trayecto Madrid-Zaragoza, el Media Luna Expreso Algeciras-Portbou/Hendaya, tuvo que ser desviado desde Alcázar de San Juan hasta Valencia, para desde allí continuar la rama de Portbou vía Tarragona, siendo encaminada la rama de Hendaya por vía Teruel/Zaragoza.

Afortunadamente Vicente Miralles Payá, fue testigo de esta inédita circulación, y pudo dejar constancia gráfica de su paso por la línea Valencia-Teruel-Zaragoza.



Media Luna Expreso (rama Algeciras-Hendaya), circulando a la altura de Soneja el día 16/04/1989. ■ Foto: Vicente Miralles Payá.

SEÑAL DE COLA



La infraestructura ferroviaria es objeto de periódico análisis para determinar su estado, para ello se utilizan trenes o vehículos auscultadores de vía, que con los dispositivos adecuados a bordo, determinan el estado de la vía en diferentes trayectos. Esta vez traemos a "Señal de cola" a uno de esos trenes, es el llamado Talgo BT, un tren autopropulsado diésel de tecnología Talgo diseñado para operar en modo "push-pull", de los que ADIF cuenta con dos unidades. Este tren cuenta con sistema de rodadura desplazable para poder circular tanto por líneas de ancho UIC o estándar, como de ancho ibérico y una velocidad máxima de 200 kms/h. Aunque todavía no ha circulado por las vías de nuestra Comarca, sí lo ha hecho en otros trayectos de la línea Valencia-Teruel-Zaragoza, principalmente entre Sagunto y Navarrete en varias ocasiones.



El Talgo BT a su paso por la estación de Calamocha-Nueva (hoy apeadero), el día 3 de febrero de 2022. ■ Archivo CIFCCC