

## ADIÓS AL PUENTE DE LA PLATERA

La noche del 27 al 28 de agosto de 2021, el histórico puente de La Platera fue demolido como parte de las actuaciones previstas en la estación de Cariñena, dentro del Plan Director de la línea Sagunto-Zaragoza. Se trata de una actuación que permitirá aumentar la capacidad de la estación para poder admitir trenes de hasta 750 metros, con el alargamiento de la vía 7 por la cabecera sur de la estación. El proyecto contempla la construcción de un nuevo puente en la misma ubicación, adaptado al escenario final de la nueva configuración y longitud de vías, a la vez que ofrecerá unas características de seguridad al tráfico rodado y acceso peatonal muy superiores al actual.

El nuevo puente, actualmente en construcción (diciembre 2021), contempla 2 calzadas de 3,50 m, acera de 2 m, alumbrado, protección conforme a la normativa vigente, así como los enlaces necesarios con los caminos de la localidad. Además y a solicitud del Ayuntamiento de Cariñena, se han contemplado una serie de mejoras complementarias enfocadas a garantizar la seguridad vial en el acceso al campo de fútbol, con alargamiento de la acera y nuevos puntos de alumbrado. El nuevo puente contará con dos vanos, uno para el servicio ferroviario y el otro para el futuro vial contemplado en el PGOU. De esta forma, la nueva estructura quedará adaptada a futuras actuaciones urbanísticas, gracias a una alegación que en su momento realizó el Ayuntamiento de Cariñena al proyecto inicial. La noche del 13 al 14 de diciembre, se dio un importante impulso a su construcción, con el lanzamiento de 10 vigas "de doble T": 5 de 43 tm. y 28 m. de longitud y otras 5 de 32 tm. y 21 m. de longitud, respectivamente en cada uno de sus vanos.

El llamado popularmente puente de "La Platera", oficialmente fue el denominado paso superior del kilómetro 70+498 de la línea Caminreal-Zaragoza. Responde al proyecto de un modelo unificado de paso superior de seis metros de luz, construido en hormigón en masa, que la Compañía Central de Aragón estableció para la línea Caminreal Zaragoza, con anchuras variables entre los tres y seis metros, en función al camino o carretera que debería servir. En la memoria del

año 1932 de la Compañía Central de Aragón, presentada por el Consejo de Administración el día 19 de abril de 1933, se detalla que todas las obras de fábrica se encontraban finalizadas

en ese año, por lo tanto serán 89 los años que este emblemático puente habrá estado al servicio de la localidad. Sin duda, una de las infraestructuras más antiguas y simbólicas de Cariñena, que ya es un recuerdo. El último tren en cruzar el antiguo puente fue el Regional nº 18517 Zaragoza-Teruel, servido por el automotor 594.010 a las 20:45 h., a continuación se procedió a la demolición del puente, labores que duraron toda la noche.



El puente de La Platera, en plena fase de demolición.

■ Archivo CIFCCC



Media Distancia Zaragoza-Valencia, saliendo de la estación de Cariñena. Invierno 2019.

■ Archivo CIFCCC



20.45 h. del día 27/08/2021, último tren que franquea el antiguo puente de La Platera.

■ Archivo CIFCCC

## EL TREN DEL AZÚCAR



Tren del azúcar entrando en la estación de Cariñena, en donde ya se apreciaba la explanada de la futura ampliación de la vía 7. 13/04/2021.

■ Archivo CIFCCC

Uno de los últimos tráficos que ha captado el corredor ferroviario Zaragoza – Valencia en el año 2021, ha sido el tren del azúcar. Los operadores ferroviarios Captrain España y Fret SNCF, ambas del grupo SNCF, estrenaron el día 26 de enero el primer tren de azúcar entre Europa y España, un enlace semanal, entre el norte de Francia con el Levante (Silla) y la zona centro de la Península (Valladolid), para la compañía azucarera francesa Cristalco. Respecto a la relación con Silla, si bien la circulación en cargado del tren, por el volumen de su tonelaje, lo hace vía Tarragona, el retorno en vacío de la composición

se realiza por la ruta Valencia - Teruel - Zaragoza – Pamplona - Irún. La tracción se reparte entre Captrain España para el tramo peninsular, normalmente con locomotoras series 335 y 601 y Fret SNCF para el francés. La composición habitual consta de 17 vagones plataforma serie Sgns de VTG, con equipos intermodales específicos de aluminio (contenedores VRAC 30 FT 56 M3) para productos alimentarios de la compañía francesa especializada en material rodante Combipass. Los martes ha sido el día habitual de la circulación en vacío del tren dirección a la frontera francesa y aunque en principio lo hizo en horario nocturno, posteriormente pasó a hacerlo en horario diurno, pudiendo ser inmortalizado al paso por nuestra Comarca.



Tren del azúcar a su paso por Muel. 18/05/2021.

■ Archivo CIFCCC

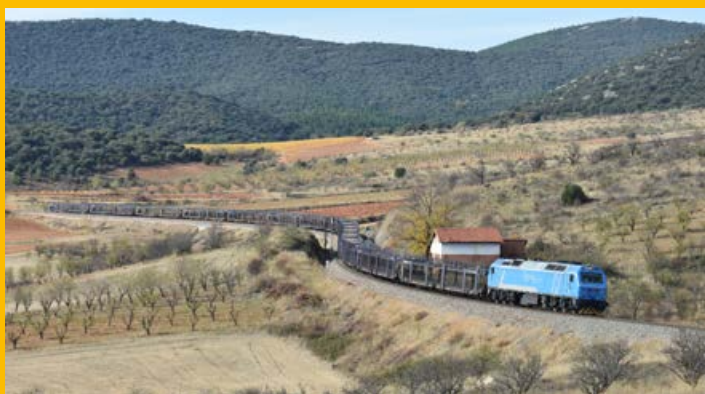
## SEÑAL DE COLA



### NATURALEZA Y FERROCARRIL

Naturaleza y ferrocarril se dan cita en el sinuoso trazado entre Puerto del Alto y Encinacorba, cuya construcción supuso a principios del siglo XX un auténtico reto de ingeniería.

A la altura del pk 59+600 un portautos vacío, encabezado por la locomotora 333.385, se adapta perfectamente al paisaje, negociando las últimas curvas antes del paso por la estación de Encinacorba.



Tren de la E.F Tracción Rail Valencia-Grisen, con una larga composición de 16 plataformas GEFCO y 552 m. de longitud, circulando los últimos kilómetros de su recorrido para situarse nuevamente al cargue de automóviles. 13/11/2020

■ Archivo CIFCCC

# ADIÓS A LOS AUTOMOTORES SERIE 596

Uno de los últimos acontecimientos de la línea Zaragoza-Teruel-Valencia fue la despedida, tras 22 años de servicio, de los automotores de la serie 596, más conocidos como “tamagotchis”. El día 11 de noviembre de 2020, los automotores 596.015 y 596.012 circulando en doble composición y atendiendo el servicio regional nº 18500 Teruel – Zaragoza, protagonizaron la despedida de estos automotores, cuya fatiga mecánica ya era evidente desde tiempos atrás, lo que les obligaba a circular en doble composición para favorecer su fiabilidad.

Curiosamente los automotores de la serie 596, comenzaron su andadura en la línea Zaragoza – Valencia sin realizar ningún viaje de pruebas previo. El primer viaje comercial sirvió a su vez de prueba y de presentación a los viajeros el día 8 de septiembre de 1997, realizando el servicio Zaragoza-Teruel con la unidad 596.001, procedente de la transformación del coche motor 593.056-5, que portaba en sus laterales el escudo de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, por ser esta región su destino inmediato para servir la relación Madrid-Soria, al día siguiente este automotor realizó el servicio en sentido inverso.

La casualidad quiso que se tardara exactamente un año para que los automotores FIAT de la serie 596 volviesen a realizar servicios comerciales en la línea Zaragoza-Valencia, así el día 8 de septiembre de 1998 comienza el servicio regular de estos automotores en la línea, impulsados también por el reciente convenio Renfe-Gobierno de Aragón, que los incluía en ciertos servicios deficitarios de la Comunidad Autónoma. A partir de esa fecha y tras ser dotado el depósito de Zaragoza de 6 unidades, se hacen cargo de la relación Zaragoza – Teruel en ambos sentidos, posteriormente se incorporaron en la relación Teruel - Valencia y viceversa, en este caso alternándose en ciertas ocasiones con las unidades de la serie 592 del depósito de Valencia. Los comienzos de estos automotores en la línea Zaragoza – Valencia fueron más bien discretos y en ocasiones pésimos. Numerosos problemas de índole mecánico y de adherencia ocasionaron múltiples incidencias y retrasos durante los primeros meses de servicio. Progresivamente y gracias a la destreza y experiencia, tanto del personal de talleres de Zaragoza como de los maquinistas, se fueron subsanando estos problemas hasta conseguir la realización de



Primera circulación de un automotor serie 596, realizando el servicio Zaragoza-Teruel. Estación de Cariñena 8/09/1997. ■ Archivo CIFCCC.

los servicios asignados con absoluta normalidad.

Durante cierto tiempo y ante la falta de automotores de la serie 592, bien por transformaciones o por haberles encomendado nuevos servicios, los automotores 596 fueron asignados temporalmente a la realización de los servicios entre Valencia y Zaragoza e incluso entre Valencia y Huesca en ambos sentidos. La errónea utilización de estos automotores para unos servicios para los que no estaban concebidos, incluso en fechas tradicionalmente de

alta demanda, trajo consigo numerosas incidencias que se tradujeron en una mala imagen y un grave deterioro del servicio. Problemas mecánicos debido al alto kilometraje diario a que estaban sometidos, climatización, plazas muy limitadas que obligaban a los viajeros a realizar largos trayectos de pie y un solo WC en todo el tren fueron los problemas más frecuentes ocasionados durante aquellas fechas, en las que se les pudo ver circular con cierta frecuencia en doble composición.

Así pues, se puso punto y final a la etapa de unos trenes, que si bien su concepción fue la idónea para atender servicios de baja demanda, a lo largo de los años no tuvo un relevo generacional con trenes similares de nueva construcción. A partir de la fecha indicada, de nuevo los automotores de la serie 594, en una versión más modernizada que en su anterior presencia en la línea, se encargan de realizar los servicios Zaragoza-Teruel-Zaragoza.



Última circulación de automotores serie 596, circulando en DC, realizando el servicio Teruel – Zaragoza. Estación de Cariñena 11/11/2020. ■ Archivo CIFCCC.

# EL TREN DEL VINO IMPULSO SOCIAL Y ECONÓMICO



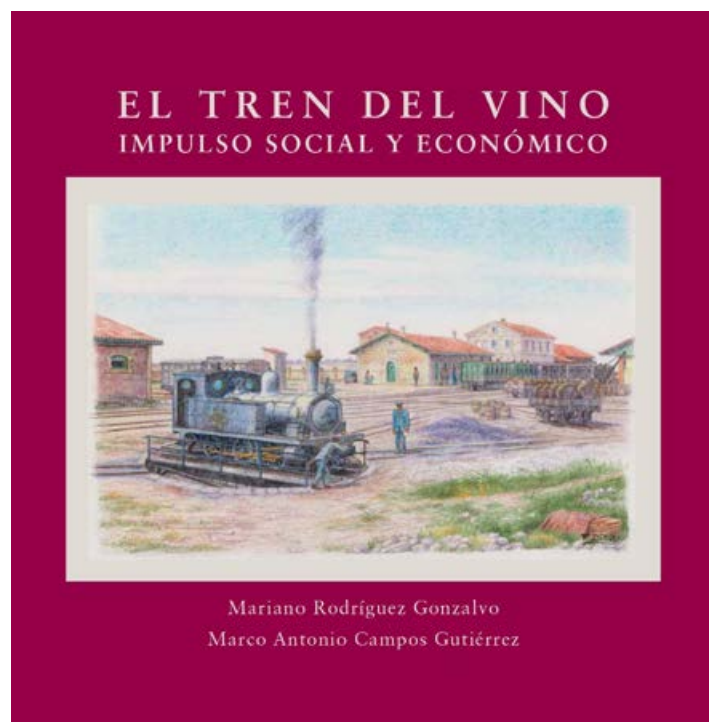
El libro fue presentado en el Cine Olimpia de Cariñena, junto a otra publicación de ámbito local. ■ Foto: Enrique Tejero.

El pasado día 17 de septiembre en el cine Olimpia de Cariñena, tuvo lugar la presentación del libro EL TREN DEL VINO, IMPULSO SOCIAL Y ECONÓMICO, una publicación editada por la Asociación de Amigos del Ferrocarril “pro Esla 10” de Cariñena, que ha contado con el patrocinio del Ayuntamiento de Cariñena. El libro, que fue presentado junto a otra publicación de ámbito local, responde al resultado de un extenso y detallado trabajo realizado por Mariano Rodríguez Gonzalvo y Marco Antonio Campos Gutiérrez sobre la historia del ferrocarril de vía estrecha Cariñena – Zaragoza 1887-1933. Con esta publicación se culmina uno de los grandes proyectos y objetivos de nuestra Asociación, al dar a conocer la historia de este ferrocarril, que tanta prosperidad y desarrollo generó a nuestra Comarca a finales del siglo XIX. Poner en valor toda la documentación conseguida a través de las labores de investigación que sobre este ferrocarril la Asociación ha ido desarrollando a lo largo de su historia, ha sido todo un reto, que ha culminado con la edición y publicación de este libro. A lo largo de sus más de 300 páginas y gracias al numeroso aporte documental (fotografías, planos, dibujos, documentos etc...), los autores nos acercan a cada uno de los aspectos más importantes de la historia de este ferrocarril, del que poco o nada se había escrito. Sus orígenes, construcción, inauguración, material rodante, instalaciones, proyectos, personajes, declive y clausura, son algunos de los apartados analizados en esta publicación, en el que tampoco faltan las curiosidades y otras perspectivas de este ferrocarril, haciendo que la publicación sea atractiva y cómoda para el lector. El acto fue aprovechado igualmente para la presentación de una botella de vino conmemorativa, que los asistentes pudieron obtener.



Tras la presentación, los autores posan satisfechos con el libro. ■ Foto: Enrique Tejero.

Tras su presentación en Cariñena, el libro también ha sido presentado en Longares, Muel, María de Huerva y Zaragoza, emulando así la ruta que este tren estuvo realizando durante 46 años. En próximas fechas, El Tren del Vino, viajará a otros importantes enclaves fuera de Aragón, para continuar con su presentación y seguir divulgando esta importante etapa de la historia de la Comarca Campo de Cariñena, como lo fue la llegada del ferrocarril.



Portada del libro, con ilustración de Fernando Díez