

EL ÚLTIMO VIAJE

El 28 de febrero de 1933 la compañía del ferrocarril de vía métrica Cariñena – Zaragoza realizaba su último servicio, tras 46 años de historia, quedando clausurada la línea. Aquel día amaneció Cariñena con una suave rosada. A la estación iban llegando poco a poco los invitados y un gran gentío para despedirse del último tren. En la vía 1 estaba estacionado el tren que transportaría a Zaragoza a los diversos gremios que habían colaborado con la empresa ferroviaria. Según pasaban los minutos, los vecinos de Cariñena llenaban el andén, reflejándose en sus rostros la tristeza.

Entre los cariñenenses que tuvieron el honor de ser invitados por la empresa ferroviaria figuraba personal relacionado con el sector del vino, como el tonelero Sr. Folch, Ciriaco Bernal Gutiérrez, que viajó con su sobrino de seis años, Antonio Bernal Bernal o el militar Sr. Pelegrín.

Llegada la hora de salida, el jefe de estación Antonio Almenara, invitó a los pasajeros a subir al tren, en el preciso momento que un grupo de jóvenes le cantó:

*Señor jefe de estación toque usted el pito,
Señor jefe de estación toque usted el pito,
que es muy bonito.*

El jefe de estación se dirigió hacia la campana por última vez y dando los correspondientes toques, el tren comenzó su último viaje. En ese momento, las campanas de la torre de la iglesia de Nuestra Señora de la Asunción, comenzaron a repicar. Los cariñenenses que habían acudido para ver partir el último tren comenzaron a agitar al aire sus pañuelos.

Cuando el convoy empezaba a alejarse de cariñena, los viajeros comenzaron a cantar:

*Ya nos vamos camino de Zaragoza,
cantando todos juntos,
larán, larán de Cariñena a Canfranc.*

Según el tren avanzaba, el maquinista no paraba de hacer sonar el silbato, para que lo escuchasen los agricultores que estaban podando las viñas, éstos al ver pasar el tren, dejaban de realizar sus labores y a modo de respeto, agitaban sus boinas, despidiéndose de aquel tren, que tanto había supuesto para los vecinos de Cariñena.

En todos los pueblos de la línea se fueron sumando más viajeros, la mayoría del sector vitivinícola y comerciantes que habían trabajado con el ferrocarril, abarrotando en todos ellos sus respectivos andenes con vecinos que quisieron dar el últimos adiós al pequeño tren.

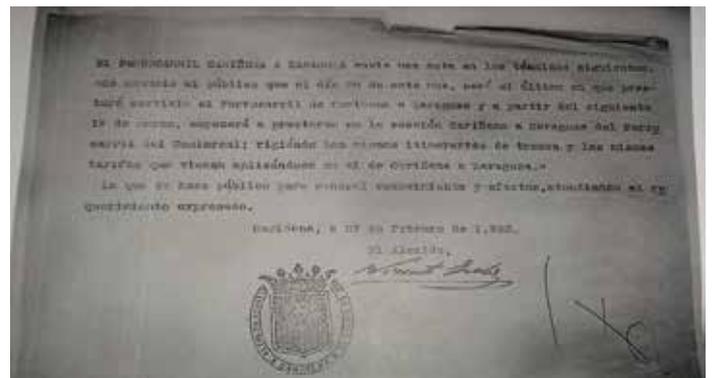
Al llegar a la estación de Zaragoza, final de la línea, empleados y familiares recibieron con lágrimas en los ojos al tren y sus viajeros. Tanto ferroviarios como usuarios le tenían un gran cariñena, ya que gracias a este ferrocarril muchos vecinos tanto de la Comarca Campo de Cariñena como de la Ribera Baja del Huerva, tuvieron la oportunidad de viajar por primera vez en su vida. Los invitados que realizaron este último viaje regresaron a sus respectivas localidades en un servicio de Ágreda Automóvil.

ANTONIO GALINDO RUBIO

D.L.: Z-1.457-2013



Billete de 2ª clase del ferrocarril Cariñena-Zaragoza.



Comunicado del Ayuntamiento de Cariñena informando de la clausura del ferrocarril Cariñena-Zaragoza.

EL COCHERÓN

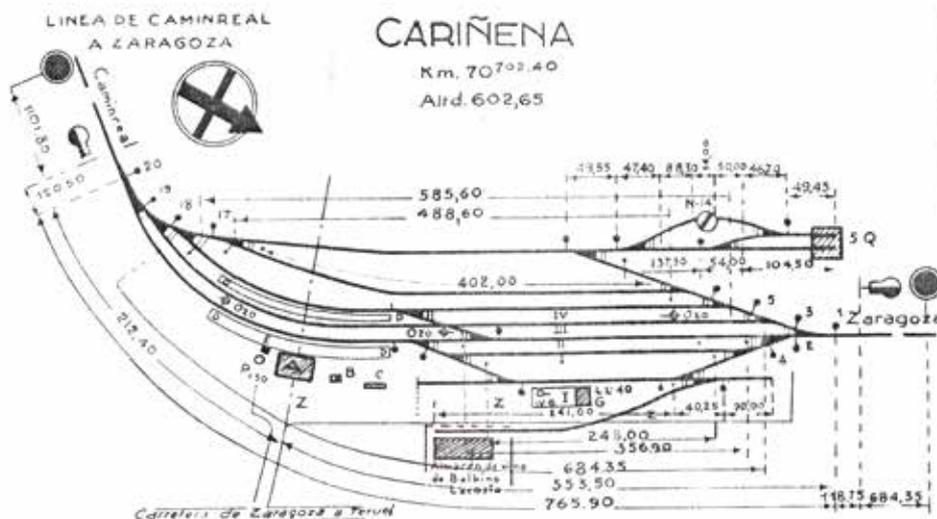
¿Quién no se acuerda del cocherón?, ¿quién no ha deambulado por su entorno o quién no ha hecho alguna travesura en su infancia en aquel misterioso lugar?. Donde hoy en día tan solo quedan restos de sus cimientos, hubo trabajo, hubo vida y hubo una interesante historia:

Este antiguo depósito de locomotoras fue construido en el año 1932 por la Compañía Central de Aragón con un costo de 86.024 Ptas (517,01 €), otorgándole a la estación de Cariñena cierta categoría, en su día la tercera más importante de la línea tras Caminreal y Zaragoza Delicias. Durante muchos años y dada la situación geográfica

de la estación de Cariñena, a pies de las rampas del Puerto del Alto, este depósito de locomotoras desempeñó un importante papel en la explotación de la línea, ya que albergó a unas sencillas locomotoras de vapor cuya misión fue principalmente la de ayudar a remolcar los pesados trenes de mercancías en dirección al Puerto. De este modo los trenes que así lo necesitaban por su tonelaje, tenían en la estación de Cariñena la posibilidad de reforzar su tracción para así poder superar el duro trazado hasta las estaciones de Encinacorba y Puerto del Alto, con rampas de 18 milésimas en 18 kilómetros, superando así los 306 metros de desnivel existentes entre la estación de Cariñena (602 m.) y Puerto del Alto (908 m.).



Aspecto de El Cocherón en sus últimos años.



Plano original de vías de la estación de Cariñena, en donde se observa la zona de vías adscrita a El Cocherón.

Con la desaparición de las locomotoras de vapor en el año 1975, sustituidas por otras diesel con más potencia, nuestro cocherón quedó en desuso, degradándose paulatinamente con el paso del tiempo. En los últimos años y con síntomas de inminente ruina, el Cocherón fue mudo testigo de las travesuras de la chiquillería de la localidad, de un incendio y hasta de un asesinato. Hasta el año 1999 albergó un antiguo vagón foudre que felizmente pudo ser rescatado y restaurado por la Asociación de Amigos del F.C de Cariñena y actualmente expuesto en el Centro de Interpretación del

Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena. Finalmente el día 20 de diciembre de 2006 y dentro del programa de actuaciones de mejora ejecutadas aquel año en la estación de Cariñena, El Cocheron fue demolido.

LOS ÚLTIMOS VESTIGIOS

Las obras para la construcción del ferrocarril de vía métrica Cariñena – Zaragoza comenzaron el 10 de diciembre de 1884, finalizando el mes de julio de 1887, siendo sus

obras de fábrica más importantes, el puente de Los Canales y el que le permitiría atravesar el Canal Imperial por las esclusas de Casablanca. El trazado de 47 kms no presentaba importantes dificultades orográficas, quedando el resto de obras de fábrica limitadas a tramos metálicos, alcantarillas, tajeas y sifones, numeradas de forma ascendente en el sentido de la kilometración, para salvar los diferentes barrancos, ramblas y acequias del trazado. Cuando se han cumplido ya 83 años desde su clausura, todavía se pueden contemplar los últimos vestigios pertenecientes a este ferrocarril, cuyo trazado ha quedado con el paso de los años relegado a caminos vecinales, en unos casos, campos de labor y urbanización en otros, o simplemente ha desaparecido con motivo de importantes obras civiles ejecutadas en el trayecto, como principalmente la autovía A23 o la reforma de la actual línea férrea Caminreal-Zaragoza. Hoy en día, la antigua estación de Cariñena, reconvertida en una conocida bodega de la localidad,

o lo que fue la estación de Longares, reconvertida en una vivienda particular, son los edificios, o parte de ellos, mejor conservados de todos cuantos fueron construidos. Por lo demás, algunas ruinas pertenecientes a casillas de guardavías y apeaderos o algunos de los edificios anexos a la estación de Muel en estado semiruinoso, completan parte de lo que fue aquel ferrocarril. En cuanto a las obras de fábrica, es entre Cariñena y Longares en donde todavía nos podemos encontrar la mayoría de ellas, junto con gran parte de su trazado con escasas interrupciones: varias alcantarillas, tajeas y estribos de mampostería, pertenecientes a tramos metálicos, todavía perduran al paso del tiempo. Y donde no quedan físicamente ningún vestigio, nos encontramos con el recuerdo a este ferrocarril, es el caso de Zaragoza, en donde la calle La Vía, en el barrio de Casablanca, recuerda el lugar por donde discurría el trazado a su entrada en la capital, o la calle Cariñena, en alusión al enclave en donde se encontraba la terminal zaragozana de este ferrocarril. En definitiva, unos vestigios, unos recuerdos y una historia, difícil de borrar definitivamente.



Edificios anexos a la estación de Muel.



Obra nº1, Rambla de Enmedio, pk 4+250, entre Cariñena y Longares.



Obra nº 6, Alcantarilla Hoya Zambriil, pk 6+500, entre Cariñena y Longares.

EL ATÓMICO

Una de las novedades que nos ha dejado el año 2016, ha sido la circulación por primera vez en nuestra línea del automotor 592.201, más conocido como “El Atómico”. Se trata de un singular automotor de dos coches de la serie 592, fruto de una transformación y reconstrucción, tras sufrir un accidente el automotor original de tres coches. En una primera instancia y tras prestar servicio durante un periodo en Lérida, el día 28 de julio circuló en régimen de traslado sin servicio, acoplado a otro automotor serie 592 del tren regional Zaragoza a Teruel, para continuar hasta Valencia al día siguiente.



Primer servicio comercial de El Atómico en la línea Zaragoza-Teruel, el día 9-diciembre-2016.

Posteriormente y tras una nueva reubicación del automotor con base en Zaragoza, circuló por primera vez en servicio comercial el día 9 de diciembre sirviendo el tren regional nº 18500 Teruel-Zaragoza. Desde entonces ha circulado de forma regular, siempre atendiendo el servicio regional Zaragoza-Teruel-Zaragoza.

LAS ALCO EN EL CAMINREAL



Locomotora ALCO 1601 de la empresa AZVI, en régimen de traslado desde Segorbe a León, en la estación de Cariñena durante una parada técnica. 2-Marzo-2010. Archivo CIFCCC

Las series 1300 (313), 1600 (316), 1800 (318) y 2100 (321) corresponden a un grupo de locomotoras de origen americano, fabricadas por ALCO (American Locomotive Company), que comenzaron a prestar servicio en España durante la década de los años 50 y 60 del siglo pasado. Estas locomotoras supusieron un importante avance en la modernización del parque motor de la R.E.N.F.E., contribuyendo a la extensión de la dieselización en nuestro país, con la consiguiente desaparición progresiva de las locomotoras de vapor. Destinadas en un principio a Andalucía, Galicia y zona centro, bajo la titularidad de RENFE jamás prestaron servicio en la línea Zaragoza-Teruel-Valencia, si bien un reducido grupo locomotoras de la serie 1800 fue destacado en Valencia, durante la campaña de la naranja, entre los años 1958 y 1964 para reforzar el tráfico de trenes naranjeros hasta

Caminreal, desde donde eran relevadas por locomotoras de vapor. Sin embargo y tras el trasvase de estas locomotoras a empresas constructoras tras finalizar sus servicios en R.E.N.F.E., ha sido cuando se les ha podido ver circular por la línea Zaragoza-Teruel-Valencia con los colores corporativos de sus respectivas empresas, bien en régimen de traslado o en cabeza de trenes de trabajo durante las diferentes obras ejecutadas en la línea en los últimos años.