

AL ESTAR MODIFICÁNDOSE LA TENSION DE LA CATENARIA A 25 kV EN CORRIENTE ALTERNA

## La tracción diesel vuelve a reinar en Huesca

Las obras de acondicionamiento de la línea Tardienta-Huesca para la futura entrada en servicio de los trenes de Alta Velocidad ha significado que la catenaria de 3 kV haya quedado sin servicio, por lo que los servicios regionales con origen y destino Zaragoza, que eran atendidos con material eléctrico, han vuelto a ser cubiertos con tracción diesel.

**L**a línea de Alta Velocidad Zaragoza-Huesca quedó enmarcada dentro del Plan de Infraestructuras 2000-2007, y gracias a ello el tiempo de viaje entre ambas ciudades, que ahora supera los 60 minutos, quedará establecido en media hora. El corredor contará con una vía exclusiva de ancho internacional entre Zaragoza y Tardienta y, desde esta ciudad hasta Huesca, compartirá la actual infraestructura instalándose un tercer carril, de tal manera que la vía podrá ser explotada en ancho internacional e ibérico.

Para llevar a cabo tal reordenación de los servicios comenzaron las obras en varios ámbitos, como en la adecuación de las instalaciones de seguridad y de telecomunicaciones, o en el tendido eléctrico para que la alimentación pase a ser a 25 kV en corriente alterna. Debido a este cambio en la tensión de la catenaria fue suspendido el servicio con electrotrenes entre Zaragoza y Huesca, el cual llevaba pocos meses en funcionamiento.

La unión de Tardienta y Huesca, de poco más de 22 kilómetros de longitud, fue a lo largo de la historia un tramo sin electrificar, hecho que afrontó Renfe en el año 2000, colaborando así con el gobierno autonómico aragonés en el afán de potenciar las relaciones entre Zaragoza y Huesca. Tras verificar el tren auscultador los parámetros de altura y geometría de la catenaria, se iniciaron los servicios de pruebas con electrotrenes 432,



La nueva estación de Huesca tiene ahora la catenaria sin servicio.



Automotor 592-200 esperando iniciar su viaje hacia la capital maña.

para pasar a atender la línea de manera comercial indistintamente con unidades 432 y 448 de la UN de Regionales, ya en el presente año 2002.

Sin embargo, han sido seis meses escasos en los que los electrotrenes han efectuado los servicios entre ambas capitales aragonesas. El pasado mes de junio se cortó la tensión a la catenaria y la tracción diesel volvió a reinar en Huesca.

Para mantener los parámetros de confort, estabilidad, insonorización y velocidad que ofrecen las composiciones eléctricas, la UN de Regionales asignó un automotor 592-200 a la base de Zaragoza, en concreto el 9-592-223+7-592-212+9-592-224, que hasta entonces circulaba en la zona centro con base en Madrid-Cerro Negro.

Este automotor, modernizado en el



JUAN CARLOS CASAS

Los electrotrenes de Regionales han dejado de unir Zaragoza con Huesca.

TCR de Valladolid durante los primeros meses del presente año, es el antiguo 9-592-089+7-592-045+9-592-090, que hasta el último diciembre estuvo circulando asignado a Cerro Negro. Con su nueva imagen pisó por primera vez las vías de Huesca el día 7 de junio, y desde entonces atiende los tres servicios que de lunes a viernes unen ambas ciudades.

Por la mañana cubre los regionales 5646 y 5647; al mediodía, el 5644 y el 5645; y, por la tarde, el 5648 y el 5649. Los trenes pares parten de Zaragoza y los impares de Huesca. Durante los fines de semana se realizan las tareas de mantenimiento al automotor y, si es necesario, cubre otro tipo de servicios atendiendo al gráfico de los 593 o de los 596.

Pero esta composición no es la única de su subserie que recorre la línea Zaragoza-Huesca, ya que la UN de Regionales también ha asignado recientemente tres de estos automotores a la base de Valencia, y entre sus misiones está el servicio diario entre Huesca (6'40) y Valencia (13'45), y su inverso, que sale de la capital mediterránea a las 15'28 y llega a Huesca a las 22'14. En concreto, fueron asignadas a Valencia las composiciones 7-592-204, 7-592-211 y 7-592-215. **Juan Carlos Casas** □



JUAN CARLOS CASAS

## Los trenes de Regionales en Aragón

Dentro de la red ferroviaria española, uno de los núcleos más importantes para la UN de Grandes Líneas y la UN de Regionales es Zaragoza, y por ello esta última operadora de servicios tiene asignados a la base maña diecisiete trenes. Son minoría los de tracción eléctrica, ya que se reduce a cuatro electrotrenes de la serie 432, dos de tres coches y el otro par de formación M+Rc, mientras que los de tracción diesel son 13, repartidos de la siguiente manera: siete Trenes Ligeros 596, cinco automotores 593, y el 7-592-212, con un gráfico casi exclusivo para atender las relaciones entre Zaragoza y Huesca. □