

Un siglo marcado por las vías

La llegada del ferrocarril a mediados del siglo XIX supuso un acontecimiento histórico y decisivo, tanto para la economía, como para la forma de vida de nuestra ciudad.

Anteriormente el transporte se realizaba en diligencias, sus salidas dependían de la situación meteorológica y del estado de los caminos, lo que convertía estos viajes en una aventura rodeada de grandes incomodidades, a pesar del elevado coste del pasaje.

Con el transporte ferroviario se consiguió una mayor rapidez y regularidad en los desplazamientos y el abaratamiento de los precios del pasaje para personas y mercancías, lo que posibilitó la apertura del comercio a otros mercados, convirtiendo a Zaragoza en un núcleo industrial relevante.

El 1 de agosto de 1861 llegó la primera locomotora a nuestra ciudad, por la estación del Arrabal, que pertenecía a la línea creada para unir Zaragoza con Barcelona, vía Lérida. La inauguración oficial de la línea se produjo el 16 de septiembre de 1861.

ESTACION M.Z.A. (CAMPO DEL SEPULCRO)



Estación M.Z.A. Principios de Siglo XX
Colección P. Boisset –S. Ibáñez

La construcción de la línea Madrid - Zaragoza tuvo que enfrentarse a un grave problema en sus inicios.

Poco tiempo después de haberse constituido la compañía M.Z.A. y pasar ésta a ser la concesionaria de la línea, tuvo que rescindir el contrato de construcción con la Sociedad Española Mercantil e Industrial y hacerse cargo de acabar las obras hasta Zaragoza, logrando abrirla a la explotación en 1863. Fueron tantas las dificultades en buscar un emplazamiento adecuado para la estación, que pasaron cuarenta años desde que se presentó el proyecto hasta que se pudo abrir al público en el año 1896.

El proyecto primitivo, era el que figuraba en la subasta de la línea, según el cual la estación se situaba entre el río Ebro y el Castillo de la Aljafería, este proyecto fue defendido por el Ayuntamiento, alegando que el proyecto de M.Z.A. originaría un gran perjuicio a la ciudad por impedir el ensanche de ésta. El otro emplazamiento era el que proponía la compañía M.Z.A. en el Campo del Sepulcro, ya que éste le resultaría más económico que si la estación se hiciera en la parte posterior de la ciudad.

Debido al enfrentamiento de ambas partes y la falta de acuerdo, los problemas que surgieron en las expropiaciones, y las dificultades de construir la estación (se habían realizado cinco proyectos sin que convenciera ninguno), hizo que el gobierno publicara la Real Orden el 7 de Mayo de 1890, en la que se ordena construir la línea Madrid - Zaragoza en el Campo del Sepulcro, dando a la compañía un plazo de dos meses para presentar el proyecto. El encargado de dirigir las obras de la nueva estación de Zaragoza es Luis Montesino y Espartero, ingeniero de la Escuela Central de París.

El proyecto de la estación, es firmado por el ingeniero López de Letona, consta de cuatro vías que sirven para trenes de viajeros, una quinta vía para las maniobras y tres andenes; apartada del grupo de edificios se encontraba la rotonda para 20 locomotoras. Las vías no estaban cubiertas de marquesinas, ya que estas podían impedir la ampliación para nuevas vías y andenes, aparte del coste económico que estas suponían.

En pleno siglo XX fue sustituida por una nueva estación que se construyó sobre el terreno que ocupó la antigua cochera de locomotoras, la cual fue trasladada junto al Depósito de Tracción Diesel.

ESTACIÓN DE CARIÑENA



Estación de Cariñena Prin. Siglo XX
Colección G. Alcañiz

El día 10 de Agosto de 1887 se inauguro oficialmente la línea de ferrocarril que uniría Cariñena con Zaragoza.

Este ferrocarril de vía estrecha fue proyectado para dar salida a los productos agrícolas (principalmente vino) y productos industriales de la zona, y fue construida inicialmente con capital privado, pasando a depender en 1913 de la compañía del Ferrocarril Central de Aragón.

El trayecto contaba con seis estaciones: Cariñena, Longares, Muel, María de Huerva, Cadrete y Zaragoza y cuatro apeaderos (Casablanca - Cadrete- Santa Fe - y Botorrita) así como cinco locomotoras (Pilar, Montserrat, Sofía, Aragón, y Cataluña). El recorrido entre Cariñena – Zaragoza se realizaba en 2 horas y 3 minutos; el precio del billete era de 3,90 pesetas.

El ancho de la vía era menor que el de las líneas de gran recorrido, y trajo como consecuencia la limitación de su servicio y su posterior desaparición por no poder competir con las otras líneas que llegaban a Zaragoza.

La estación de Cariñena tenía conexión con el centro de Zaragoza (Plaza de la Constitución) por medio de la línea de tranvías n^o 2. Este servicio se puso en funcionamiento en 1890.

El día 2 de abril de 1933 al inaugurarse el último tramo de 120 Km de la línea de vía ancha (Caminreal - Valencia), la línea de Cariñena dejó de funcionar como estación de viajeros, pasando a ser utilizada como estación de mercancías hasta la demolición del edificio en 1940.

Quienes recuerdan a este ferrocarril dicen de él “que era un ferrocarril simpático de vía estrecha con una estación pequeña y rodeada de jardines”.

ESTACIÓN EL CENTRAL DE ARAGÓN



**Estación del Central de Aragón 1933
A.F.C. PRO ESLA N^o 10**

“El Central de Aragón se estableció en un amplio terreno entre la Avenida de Navarra y las vías que conducían a la estación de Campo Sepulcro, enlazando fácilmente con ellas. Allí se elevó la estación llamada de Zaragoza-Delicias en alusión al barrio colindante y que también tuvo la denominación de

Caminreal al ser ésta la población de donde partía la línea hacia Zaragoza”.

La estación de El Central de Aragón se inauguró oficialmente el 2 de Abril de 1933, con un tren especial que condujo a las autoridades y diputados a Cortes por Valencia. Este tren salió de la estación Valencia - Alameda a las 7,30 h., llegando a la nueva estación a las 15´30 h., donde los distinguidos viajeros fueron recibidos con todos los honores por las autoridades de la Ciudad y el numeroso público congregado para la ocasión.

Esta línea fue construida por la Compañía del Central de Aragón para unir Valencia con Francia por la frontera de Canfranc, empleándose parte del recorrido del antiguo ferrocarril de Cariñena.

El edificio de la estación fue diseñado por el arquitecto D. Luis Gutiérrez Soto quien junto a Secundino Zuazo proyectaron todas las estaciones de la línea, todas ellas de carácter sencillo y funcional, con cierto aire arquitectónico aragonés.

La estación fue construida con dos alturas, tenía una longitud de 130 m. de largo por 20 m. de fondo, disponía de dos muelles para grande y pequeña velocidad de 80m. de largo por 10 de ancho. Su interior fue decorado con elementos modernistas; la planta inferior tenía gran amplitud, lo que permitió instalar una zona de servicios (Inspección del Estado, Sección Técnica y Administrativa, Policía, Correos, Fonda y Cantina, Botiquín, etc.). La planta superior estaba destinada a vivienda para ferroviarios.

La estación de El Central de Aragón (Zaragoza-Delicias) mantuvo el servicio de pasajeros hasta que éste se centralizó en la Estación de Zaragoza-El Portillo, pasando ésta a servir como estación de mercancías. En 1980 fue declarada "bien de interés cultural".

ESTACIÓN ZARAGOZA- EL PORTILLO



Estación Zaragoza-El Portillo 1972
Colección Miguel Lázaro

La Estación del Portillo comenzó a fraguarse en los años 60, cuando la Compañía RENFE constituida en

1941, proyecta un plan para la explotación del tráfico ferroviario de la ciudad. La idea contemplaba la centralización de todas las estaciones y la reorganización del trazado de las vías a su paso por la Ciudad.

El emplazamiento para acometer la nueva estación era el mismo en el que se encontraba la de M.Z.A. Las obras comenzaron en 1970 y se prolongaron durante dos años, en los cuales no fue necesario interrumpir el tráfico ferroviario. La nueva estación se inauguró en 1972 y fue considerada la más moderna de España y una de las mejores de Europa.



**Estación Zaragoza-El Portillo 1972 Colección
Miguel Ángel Lázaro**

A principios de 1993 el Gobierno de Aragón, el Ayuntamiento de

Zaragoza y RENFE firmaron un convenio de colaboración para edificar una nueva estación Intermodal donde se centralizara el intenso tráfico de viajeros, tanto de autobuses como ferroviario, y que estuviera preparada para la llegada del tren de alta velocidad AVE a nuestra Ciudad.

La ubicación elegida se encontraba situada en los terrenos de la estación del Portillo

*Colaboración de: **Pascual Orduna***
Asociación Cultural Paso a Nivel