

## DIVERSOS MEDIOS DE TRANSPORTE

ANTONIO GALINDO RUBIO

La localidad de Cariñena se encuentra situada en la parte central del valle del Ebro, por lo que su situación geográfica sirve como lugar de paso desde los Pirineos al levante español y desde el Mediterráneo a la meseta castellana. Por el marco que crea el medio físico existe una serie de caminos naturales usados a lo largo de la historia, en definitiva, Cariñena mantiene una posición privilegiada en las comunicaciones del valle central. A su vera han transcurrido el camino íbero, la vía romana, el camino Real y desde el año 1826 la carretera de segundo orden de aquella época Zaragoza-Teruel, en la actualidad la nacional 330.

Pero es a finales del siglo XIX cuando coincidiendo con el aumento del cultivo de la vid, surgen las primeras formas de comercialización y transporte del vino mediante su transporte en pipas cargadas en carros. Por aquellos años existía la figura de los "arrieros", que trajinaban el vino para su venta por pueblos, casas particulares y tabernas de todo Aragón no vinícolas. En el año 1844, se funda la Compañía de Diligencias "La Coronilla de Aragón", que enlazaba Zaragoza con Cariñena y Teruel. Años más tarde, en el año 1882, el trayecto entre Zaragoza y Teruel era cubierto por la Compañía de Diligencias "Fortis", que ofrecía el viaje entre Cariñena y Zaragoza en 5 horas. El día 9 de agosto de 1887, ante la inminente inauguración del nuevo ferrocarril de vía métrica con el que no podía competir, esta compañía realizó su último viaje entre Zaragoza y Cariñena. Este ferrocarril tuvo sus orígenes en el año 1884 cuando por Real Orden del 5 de diciembre se concedió a la Sociedad Catalana General de Crédito la explotación del ferrocarril económico de Cariñena a Zaragoza. La aparición de este pequeño tren provocó un importante giro en las comunicaciones del Campo de Cariñena, ya que con tal de abonar la cantidad de 2'65 pta. permitía visitar la capital y volver en el día. La transformación que produjo este ferrocarril desde su entrada en funcionamiento fue muy importante para la vida social y económica del Campo de Cariñena, generando un cambio de mentalidad y de la forma de transportar el vino. Se pasó de la bota de piel de cabra a los bocoyes de roble, comenzaba una nueva era en el progreso de estas tierras, por fin los vinos de Cariñena iban a dejar de ser transportados de forma arriera. Este ferrocarril, que habiendo sido poco más que un juguete, generó excelentes resultados al Campo de Cariñena, contribuyendo a su desarrollo agrícola y comercial. Solo un dato, al tercer día de su inauguración la estación de Cariñena recibió 600 cubas en vacío, que por supuesto retornarían cargadas como muestra de la gran capacidad de transporte que este ferrocarril aportó desde sus comienzos.



Estación de Cariñena del ferrocarril de vía métrica a principios del siglo XX



Servicio de diligencias junto a la antigua fonda "Juan Ysiegas" de Cariñena a mediados del siglo XIX.

# LOS AÑOS 80, LA ÚLTIMA ETAPA DORADA DE LA LÍNEA ZARAGOZA-VALENCIA

MARCO-ANTONIO CAMPOS GUTIÉRREZ

Durante la década de los años 80 la línea Zaragoza-Valencia vivió quizá su última etapa esplendorosa en todo su conjunto. No obstante, también es de reseñar que durante este periodo la línea también tuvo que afrontar un duro golpe, ya que desde el día 1 de enero de 1985 quedó definitivamente clausurado el tramo entre Caminreal y Calatayud, con el consiguiente perjuicio social y económico para todas las localidades integrantes de este tramo de 68 km, impidiendo además la conexión directa de Teruel con la línea Zaragoza-Madrid. Sin embargo durante esta década la línea Zaragoza-Valencia, pese

por un lado y desde el año 1983 los veteranos ferrobuses y los vetustos ómnibus dejaron paso a los modernos automotores de la serie 592, popularmente conocidos como “cameillos”, con unos niveles de confort muy superiores a los de los trenes que sustituyeron, si bien no pudieron mejorar excesivamente los tiempos de viaje debido al comentado pésimo estado de la vía, circunstancia que ha pesado históricamente como una losa sobre la línea. Por otra parte los veteranos trenes TER, en servicio en la línea desde el año 1965 y que durante años cubrieron la relación entre Valencia y el País



Mercancías Castellón-Teruel retornando las tolvas vacías para el cargue de arcilla. Algar 18 de mayo de 2000. Foto: José Elena Alegre.

a no tener su infraestructura en las mejores condiciones, especialmente en el tramo Zaragoza-Teruel, gozó de importantes y numerosas circulaciones durante las 24 horas del día, especialmente de mercancías. Los trenes de contenedores o de automóviles de la Ford, trenes de arena, de gasolina, trenes de siderúrgicos y especialmente los naranjeros, llenaron diariamente la deteriorada vía entre Zaragoza y Valencia traicionados por las potentes locomotoras 333 o las veteranas 1900, en ocasiones hasta en doble tracción. También es de destacar y hasta el año 1986 el importante tráfico de mineral que por aquellos años existía entre las minas de Montiel y el Puerto de Sagunto, además del importante tráfico de remolacha que recibía la estación de Sta. Eulalia para la azucarera de esta localidad. Este importante tráfico de mineral permitió la renovación de vía durante esta década en un importante tramo entre Teruel y Sagunto. Dada la escasa velocidad comercial de los trenes como consecuencia del mal estado de la línea, la explotación de la línea no era precisamente muy fluida. Por ello y para poder atender este importante tráfico de trenes y dado el sistema de explotación de la línea por aquellos años, fue necesaria la apertura de numerosas estaciones, que hoy en día son simples apeaderos. En cuanto al tráfico de viajeros también durante esta década se produjeron importantes novedades,

Vasco, comenzaron a dar síntomas de agotamiento y en el año 1987 fueron sustituidos en esta relación por unas unidades reformadas de automotores de la serie 592 (con asientos de 1.ª y 2.ª clase y servicio de cafetería) que finalizaron este servicio dos años después, con lo que los 592 se adueñaron en la práctica totalidad de los servicios de viajeros diurnos de la línea durante aquel periodo. Pero cuando hablamos de servicio de viajeros no podemos pasar por alto al verdadero “buque insignia” de la línea. Sin duda nos estamos refiriendo al expreso “Sol de Levante”, que durante años cubrió la relación nocturna entre Alicante y el País Vasco con espectaculares composiciones, especialmente durante el verano. Durante la década de los años 80 el “Sol de Levante” (a excepción de un pequeño periodo de tiempo entre los años 1987 y 1988, que circuló vía Tarragona) fue el auténtico dueño de las noches en toda la línea, contando con toda la preferencia sobre los mercancías que se iba encontrando por el camino. Además entre Zaragoza y Teruel y dependiendo de los horarios vigentes en cada momento se producía el cruce de las composiciones ascendente y descendente, siendo en la estación de Ferreruela el último punto de cruce de este legendario tren, que desapareció de nuestra línea en enero del año 1992.

La finalización de la década de los años 80 coincidió con el declive total de la línea al principio de los noventa. La clausura de la línea en horario nocturno en el año 1992 motivó la desaparición de los trenes de viajeros y mercancías de "largo recorrido" quedando en la línea los mercancías propiamente generados por ella, como los mercancías de arena para la factoría zaragozana de VICASA, que se verían incrementados posteriormente con los de madera para Cella o Mora de Rubielos. En cuanto al servicio de viajeros, postergados todos ellos a servicios regionales a duras penas se mantuvieron gracias a los sucesivos convenios establecidos con el Gobierno de Aragón, que no hizo sino alargar la agonía de estos servicios sin aclarar su futuro.

Los 355 kilómetros que separan ferroviariamente Zaragoza y Valencia responden a una distancia media en la que el ferrocarril debe ser competitivo y aunque el futuro es esperanzador, han sido excesivos los años en que esta línea ha estado muy por debajo de los estándares de confort, velocidad y seguridad que debe ofrecer una línea que une la cuarta y quinta ciudad de nuestro país. Renfe no escatimó en asignar a esta línea los mejores trenes que en cada momento dispuso, el TAF, el TER y los automotores MAN serie 592 fueron un claro ejemplo, ya que estos trenes comenzaron su andadura en la línea al poco tiempo de su recepción por parte del fabricante. El problema radicó en que ese gesto no vino acompañado con la necesaria inversión en una infraestructura cada vez más degradada y en ocasiones llegando a límites impropios de un país desarrollado. Y aunque nunca es tarde, el panorama cambió radicalmente en el año 2000 cuando el trayecto Zaragoza-Teruel fue incluido en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento, dentro del corredor noreste de alta velocidad, como conexión de Teruel con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa en Zaragoza. Paralelamente una importante inversión en el trayecto Teruel-Sagunto principalmente en los sistemas de seguridad, dentro del programa de mejora de líneas convencionales, abrió un esperanzador futuro a la línea. El impulso definitivo ha venido más recientemente al



Una veterana 1900 sale de la estación de Teruel con una composición de tolvas con destino a la factoría de VICASA en Cadrete. Año 1984. Foto: José Elena Alegre.

quedar incluida toda la línea en el futuro corredor de altas prestaciones Cantábrico-Mediterráneo, que hará que la línea Zaragoza-Valencia se convierta a medio plazo en una de las más importantes de nuestro país, ya que además de unir eficazmente estas dos ciudades, unirá también dos importantes polos económicos y turísticos como son el arco mediterráneo y el norte peninsular. Por lo tanto el futuro para la línea Zaragoza-Valencia, tras los avatares sufridos, se antoja como prometedor. La doble vía y principalmente la electrificación de todo el trayecto suponen dos necesarias e importantes actuaciones que se deben acometer para sacarle el máximo rendimiento a la línea, posteriormente las circunstancias decidirán la conveniencia o no de su transformación a ancho internacional. Pero lo importante es que la línea, con su cara más moderna y eficaz, conserve esa característica propia del ferrocarril convencional, es decir que continúe siendo una línea mixta, en la que convivan trenes de largo recorrido, regionales, cercanías y mercancías, que verdaderamente es lo que vertebra un territorio en beneficio de sus gentes, porque, quién sabe si estamos al inicio de una nueva etapa dorada en la línea.



Expreso Estrella "Sol de Levante", rama de Irún, entrando en la estación de Caminreal el día 18 de julio de 1991 acumulando un gran retraso posibilitando de esta manera ser fotografiado a plena luz del día. Foto: Juan-José Romero Rioja.

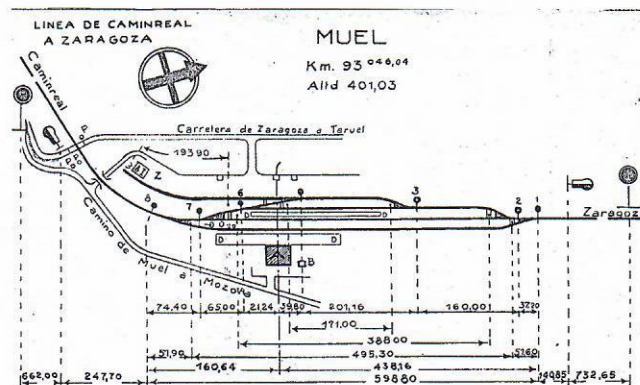
El pasado día 9 de julio la estación de Muel-Mozota vio pasar su último tren tras 74 años de historia. Esta despedida ha sido consecuencia de las actuaciones realizadas en el tramo Muel-Cariñena, dentro del programa de obras que actualmente el Ministerio de Fomento está ejecutando en la línea Zaragoza-Teruel para su conversión en velocidad alta. En este tramo de 18 kilómetros, en el que se han invertido 32 millones de euros, se han renovado 9 kilómetros de vía y otros tantos se han construido con nuevo trazado. Una de estas variantes, la comprendida entre los kilómetros 90/800 al 94/800 que ha mejorado notablemente el trazado, ha dejado al margen a esta estación llena de historia.



Estación de Muel-Mozota vista desde el tren inaugural de la línea. Año 1933. Revista *Ferrocarriles y Tranvías*, marzo 1933.

La estación de Muel-Mozota fue construida por la Compañía Central de Aragón, según el proyecto del arquitecto Secundino de Zuazo Ugalde, con motivo de la ejecución de la línea Caminreal-Zaragoza. El edificio responde a la arquitectura rural de Aragón, con porches enalados y fachadas blancas con ladrillo caravista, con una forma marcadamente horizontal. La estación tuvo un costo de 224.904 pta. y quedó ubicada en el km 93/046 de la nueva línea, quedando finalizada su construcción en la primavera del año 1932, un año antes de la inauguración oficial de la línea. La estación desde sus comienzos contó con todos los servicios ferroviarios de la época, con oficina para el Jefe de Estación, vestíbulo, sala de espera, almacén para gran velocidad, equipajes, lampistería, muelle, además de dos viviendas para el personal situadas a ambos lados del edificio y adosadas a éste.

El emplazamiento definitivo de esta estación no estuvo exento de polémica, ya que el ayuntamiento de Muel no estaba conforme con la ubicación prevista por la Compañía Central de Aragón, considerando el lugar excesivamente lejano respecto al núcleo urbano de la localidad. Por ello solicitó a la Compañía la construcción en los terrenos que ocupaban las instalaciones del que fuera a desaparecer ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza, más cercanos al pueblo. Por el contrario, para la construcción de la línea Caminreal-Zaragoza era necesario para la ubicación definitiva de las estaciones unos terrenos con una longitud en horizontal mínima de 600 metros y una anchura de explanación de 75 metros, requisitos que no cumplía la opción pretendida por el ayuntamiento de Muel. Finalmente por los motivos reseñados, la



Plano original de la estación de Muel-Mozota y que ha perdurado sin ninguna modificación hasta el día de su cierre. Fundación de los FF.CC. Españoles.

estación fue construida en un lugar prácticamente equidistante de las localidades de Muel y Mozota, dándole así su nombre. No obstante la Compañía Central de Aragón, en la persona del Ingeniero Jefe del Servicio de Construcción Manuel Alonso Zabala, y en un gesto de querer complacer al máximo las aspiraciones del pueblo de Muel, acordó con el alcalde de esta localidad, Ángel Loshuertos, en una reunión celebrada el día 12 de junio de 1931, la construcción de un apeadero junto a la localidad, que se denominaría Arañales de Muel. Fue una prueba más del interés de la Compañía Central de Aragón de vivir siempre en la mayor armonía con los pueblos por los que tenían que circular los trenes que unirían el Levante con Aragón.

La estación de Muel-Mozota a lo largo de su historia siempre ha contado con personal, por lo que ha permanecido abierta al servicio de manera regular. Hasta el año 1995 tuvo a su cargo la gestión ferroviaria del apartadero particular de cementos Portland de Muel, del que periódicamente eran expedidos trenes completos de cemento a Teruel y Jaca. A lo largo del tiempo esta estación ha servido como punto interme-



Tren regional nº 8504 Valencia-Huesca, excepcionalmente servido por un automotor 596, efectúa el paso por la estación de Muel-Mozota, en lo que fue el último tren por esta estación. Día 9 de julio de 2007. Foto: Marco-Antonio Campos.

dio del cantón Cariñena-Zaragoza, por lo que ha desempeñado una importante función en la explotación ferroviaria de la línea como lugar de alcance, distancias y cruces de los trenes.

Desde el pasado día 11 de octubre, el apeadero de Arañales de Muel, reconvertido ahora en estación, toma el relevo de su compañera Muel-Mozota, con un nuevo y esperanzador futuro ligado al escenario del ferrocarril de los próximos años en nuestro país, que no es otro que el de la alta velocidad.