

## CARIÑENA, 125 AÑOS DE FERROCARRIL (1887-2012)

Sin duda, la necesidad de contar con un ferrocarril que uniese Cariñena con Zaragoza para poder transportar la producción vitivinícola del Campo de Cariñena para su exportación a Francia, fue el principal motor de la creación del primer ferrocarril que llegó a Cariñena, ahora hace 125 años. En aquella época nuestro vecino país atravesaba una grave crisis de producción vitivinícola, como consecuencia de la destrucción de sus viñedos por la filoxera. Para la explotación de este ferrocarril, la Sociedad Catalana General de Crédito, crea la Compañía del Ferrocarril Cariñena-Zaragoza, que quedó constituida el día 17 de enero de 1885. A lo largo de este año se realizan los diferentes trabajos topográficos y las negociaciones con diversas empresas extranjeras para la adquisición del necesario material ferroviario, comenzando su construcción con ancho de vía métrica.

La inauguración de este ferrocarril tuvo lugar el miércoles 10 de agosto de 1887, para ello se organiza un tren especial, que con salida de la estación de Zaragoza a las cinco y media de la mañana transportó hasta Cariñena varios periodistas locales y de provincias, a la banda del regimiento de infantería del rey, que se acomodó en el furgón de cabeza, recogiendo además a todos los alcaldes en las estaciones y apeaderos de las localidades por las que atravesaba este ferrocarril. Tanto la estación como la locomotora del tren fueron especialmente engalanadas y acompañando a los maquinistas en cabeza de tren viajaron también los ingenieros señores Presas y Schierberk. Este tren fue una avanzadilla del que posteriormente fue el verdadero tren inaugural que salió de Zaragoza al mediodía, llegando a Cariñena a las 14 horas. En este tren viajaron, además de directivos

y empleados de la Compañía, el Ilmo. Sr. Obispo Alda y el gobernador Civil Sr. Montes, siendo recibidos en el andén de la estación de Cariñena por el Diputado Provincial D. Galo Sainz, el alcalde de Cariñena D. Cecilio Aliacar, un piquete de la Guardia Civil, la banda local de música y el primer Jefe de Estación de Cariñena Francisco de Vera. Posteriormente la comitiva se trasladó hasta la iglesia parroquial en donde tuvo lugar el Tedeum, seguidamente se dirigieron a la casa consistorial en donde se preparó un espléndido aperitivo en el salón de sesiones, para 150 personas, que fue sufragado por la Sociedad del Cántaro y las Hierbas, ante la falta de recursos económicos por parte del Ayuntamiento. Después las autoridades invitadas aprovecharon para visitar Cariñena y a las cinco y media de la tarde salió de nuevo el primer tren oficial de regreso y el segundo a las seis. Al día siguiente comenzó el servicio regular de trenes entre Zaragoza y Cariñena, con dos servicios

mixtos diarios de ida y vuelta, que perdurarían sin cambios significativos durante toda la vida activa de este ferrocarril.

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 ptas., en la clase más modesta, se podía visitar la capital y volver en el día. Desde aquel momento el servicio de diligencias quedó limitado al trayecto Cariñena-Daroca-Calamocha y Teruel. 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 generó excelentes resultados al Campo de Cariñena, contribuyendo a su desarrollo agrícola y comercial.

Sin embargo la competencia de otros ferrocarriles y el auge que empezaba a tomar el transporte por carretera, tanto para mercancías como para viajeros, impidió que la vida de este ferrocarril se prolongase más de cincuenta años.

Por otra parte, la Compañía Central de Aragón, que explotaba la línea férrea de vía ancha Calatayud-Valencia desde 1901, comenzaba a gestar el proyecto de unir esta línea con Zaragoza mediante un nuevo ferrocarril con origen en un punto intermedio de aquella línea, que finalmente recaería en la localidad turolense de Caminreal. Por ello y desde abril de 1913, la Compañía del Ferrocarril Cariñena-Zaragoza pasó a depender de la Compañía Central de Aragón que adquirió de las 10.000 acciones un lote de

9.914 acciones a 500 ptas. Por este motivo y ante la inminente inauguración de la nueva línea Caminreal-Zaragoza, que tenía intersección en varios puntos con el F.C. Cariñena-Zaragoza, el martes de carnaval día 28 de febrero de 1933 quedó clausurada la línea con la circulación del último servicio dirección Zaragoza. Así el 1 de marzo de 1933, nueve días antes de la apertura del servicio de la nueva línea de Caminreal a Zaragoza, se traspasa el servicio público de la línea del ferrocarril métrico de Cariñena a Zaragoza. Con este traspaso se puso fin a 46 años de servicio ferroviario durante los cuales esta compañía ferroviaria logró desarrollar la comarca del Campo de Cariñena y fue factor de movilidad y puerta de salida para los ricos y abundantes productos de la zona hacia mercados más amplios. A partir de entonces comenzaba una nueva etapa para el ferrocarril del Campo de Cariñena de la mano de la Compañía Central de Aragón.



Imagen corporativa del 125 Aniversario

# INAUGURADO EL CENTRO DE INTERPRETACIÓN DEL



## Un sueño hecho realidad

Espacio multiusos y de proyección de audiovisuales

La localidad de Cariñena y coincidiendo este año con el 125 aniversario de la llegada del ferrocarril, cuenta desde el pasado día 23 de septiembre con un Centro de Interpretación, una nueva atracción que refuerza el potencial turístico de la comarca vinícola por excelencia y que constituye el primero de su clase en la comunidad aragonesa.

Desde finales del siglo XIX, la capital del vino ha girado en gran medida en torno al ferrocarril, dado que el nuevo medio de transporte permitió la salida de la producción vinícola durante décadas, favoreciendo además el desarrollo de la Comarca.

Este nuevo centro ha sido una iniciativa de la Asociación de Amigos del Ferrocarril Pro Esla 10 de Cariñena, culminando de esta manera un ambicioso proyecto en el que se ha estado trabajando durante los tres últimos años. Se trata de un nuevo espacio temático, que divulga el ferrocarril más cercano para la localidad

y su comarca, así como su relación con el transporte del vino de Cariñena. La creación de este centro de interpretación del ferrocarril ha supuesto rescatar también una parte importante del patrimonio industrial de la localidad, ya que su sede se encuentra en el antiguo muelle de mer-

cancías de la estación de Cariñena. Este edificio, de marcado estilo ferroviario, fue construido en los años 20 del pasado siglo, según el proyecto del célebre arquitecto de la época Secundino de Zuazo Ugalde para la Compañía Central de Aragón.



Autoridades y Miembros de la Asociación durante el corte de cinta en la jornada inaugural

# FERROCARRIL DE LA COMARCA CAMPO DE CARIÑENA

En el interior del edificio, la pieza central es un antiguo vagón fudre, dedicado durante décadas al transporte de vino, verdadero icono del centro, como símbolo de unión entre el ferrocarril y el vino. Además, y a través de una serie de paneles retroiluminados con textos, fotografías, planos etc..., se hace un recorrido cronológico a lo largo de los 125 años de historia del ferrocarril en la Comarca Campo de Cariñena, desde las primeras formas de transporte, pasando por el ferrocarril de vía métrica (1887-1933) y el Central de Aragón, hasta la página más actual con la llegada de los primeros operadores privados de mercancías. Todo ello debidamente documentado y reseñando las etapas y logros más importantes, como la principal obra de ingeniería de la línea Caminreal-Zaragoza que la Compañía Central de Aragón tuvo que ejecutar para salvar el Puerto de San Martín, para lo que se ha recreado el recorrido en una maqueta a escala 1:8000. También y además de la zona de audiovisual, consulta de documentación (ferroteca) y modelismo ferroviario, en el exterior dan la bienvenida cuatro importantes elementos de señalización, que estuvieron en servicio hasta el año 2007. Se trata de las señales semafóricas originales que la Compañía Central de Aragón instaló en las estaciones de Cariñena (con accionamiento eléctrico) y Muel-Mozota (con accionamiento mecánico), que junto a la grúa original de la instalación forman un gran conjunto histórico ferroviario.



Recreación de un gabinete de circulación con mobiliario original de la Compañía Central de Aragón

En definitiva, se trata de un importante logro de nuestra Asociación, que gracias a grandes dosis de trabajo, empeño y dedicación, ha conseguido poner en valor la historia de 125 años de ferrocarril y recuperar importantes elementos de nuestro patrimonio ferroviario muy vinculados a la Comarca Campo de Cariñena.

En principio, el centro abrirá entre semana a grupos que hayan concertado la visita en [trencarinena@gmail.com](mailto:trencarinena@gmail.com) y domingo por las mañanas en horario fijo de 10:30 a 13:00 horas, por un precio simbólico de 1,50 euros por persona. También información en [www.trencarinena.es](http://www.trencarinena.es) y en facebook en "Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena"

En la inauguración, que contó con numeroso público, estuvieron presentes el diputado provincial de cultura José Manuel Larqué, el alcalde de Cariñena, Sergio Ortiz; el concejal de educación, cultura y deporte y secretario de la Asociación Marco-Antonio Campos que ejerció de moderador del acto, el presidente de la Comarca Campo de Cariñena, Lucio Cuchalón; el diputado provincial del partido judicial de Daroca y presidente de FEDIVALCA Óscar Lorente, el director del Museo del Ferrocarril de Madrid, Carlos Abellán y el Presidente de la Asociación de Amigos del Ferrocarril "pro Esla 10" de Cariñena Antonio Galindo, además de los consejeros comarcales y corporación municipal.



Paneles expositivos que repasan la historia de ferrocarril en la Comarca Campo de Cariñena



Vagón Fudre restaurado por la Asociación, icono de la unión entre el ferrocarril y el vino

# ARAÑALES DE MUEL

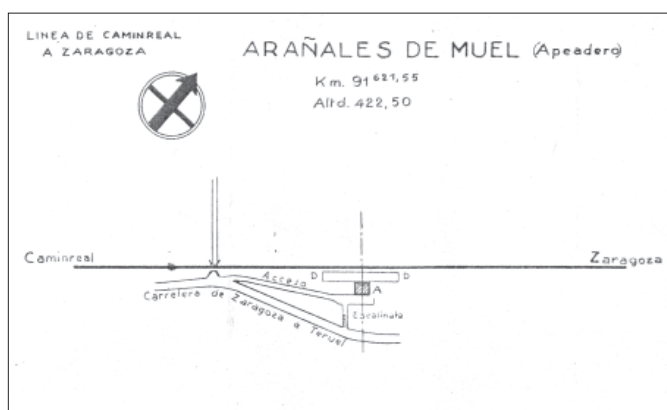
HISTORIA DE UN APEADERO QUE LLEGÓ A ESTACIÓN



Edificio original del apeadero de Arañales de Muel en el km 91,621 de la línea

Ante la necesidad de unir directamente Levante con Aragón, la Compañía Central de Aragón ideó la construcción de la línea Caminreal-Zaragoza, cuya inauguración fue el domingo día 2 de abril de 1933. Hasta entonces, la Compañía Central de Aragón disponía de la Línea Calatayud-Valencia, inaugurada en su totalidad en el año 1903 y que obligaba a realizar un considerable rodeo a todos los tráficos con destino Zaragoza y norte de España. Además la línea Caminreal-Zaragoza supuso la salida ideal de las mercancías del levante español, principalmente cítricos, hacia Europa aprovechando el ferrocarril de Canfranc, inaugurado cinco años antes. Durante la construcción de esta línea, la Compañía Central de Aragón siempre quiso mantenerse en armonía con las localidades por las que iba a pasar la nuevo ferrocarril. En el caso de Muel, el ayuntamiento instó a la compañía constructora la necesidad de construir la nueva estación en los terrenos ocupados por el ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza (1887-1933), próximos a la localidad. Pero el modelo de construcción para las estaciones de la nueva línea requería unos terrenos con una longitud en horizontal de 600 m. y una anchura de explanación de 75 m., y por lo tanto imposible de ubicar en los terrenos ocupados por el ferrocarril Cariñena-Zaragoza, que no tenía más de 200 m. en horizontal y tan solo 20 m. de anchura. Por este motivo el proyecto contemplaba una única estación para la localidad de Muel, que se denominaría Muel-Mozota y que quedaría ubicada en una gran explanada

entre estas dos localidades, algo alejada de ambas. Pero ante las reiteradas e insistentes solicitudes del pueblo de Muel, que veía como la nueva estación iba a quedar excesivamente alejada del pueblo y que además debería compartir con la vecina localidad de Mozota, el Gobernador Civil de Zaragoza, General Cantón Salazar intervino con la Compañía Central de Aragón, que se vio obligada a modificar el proyecto original. Esta modificación, acordada en una reunión mantenida entre el Ingeniero Jefe del Servicio de Construcción, Manuel Alonso Zabala, el alcalde de Muel, Ángel Loshuertos y 16 vecinos más el día 12 de junio de 1931, contempló además de la construcción de la estación de Muel-Mozota en el km. 93,046, la construcción de un apeadero para la localidad junto a ésta en el km. 91,621, que se denominaría **Arañales de Muel**. El edificio para este nuevo apeadero y al igual que el resto de las edificaciones de la línea (excepto Caminreal y Zaragoza Delicias), fue encargado al arquitecto Secundino de Zuazo Ugalde, quién diseñó un sencillo edificio en arquitectura típica aragonesa y perfectamente integrado en el conjunto de edificaciones del pueblo, con dos viviendas, dos accesos y un andén de 100 m., que supuso una inversión adicional para la Compañía Central de Aragón de 66.091 ptas. Esta situación se mantuvo inalterable hasta el día 10 de octubre de 2007, fecha en que entró en servicio la nueva variante contemplada en el proyecto del corredor noreste de alta velocidad, como conexión de Teruel con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, mediante una línea de velocidad alta hasta Zaragoza. Esta variante, suavizando considerablemente el trayecto, eliminando curvas de radio reducido, dejó fuera del trazado a la estación de Muel-Mozota, lo que obligó a construir una nueva estación en los terrenos del antiguo apeadero de Arañales de Muel, conservándose esta denominación para la nueva estación. La obra, incluida en el trayecto Muel-Cariñena que supuso una inversión total de 32'3 millones de euros, fue ejecutada por la empresa Vías y Construcciones. Con motivo de la construcción de la actual estación de Arañales de Muel, fue demolido el antiguo edificio del apeadero, siendo sustituido por un simple edificio técnico, que en la actualidad da servicio a la localidad de Muel.



Plano original en planta del apeadero Arañales de Muel