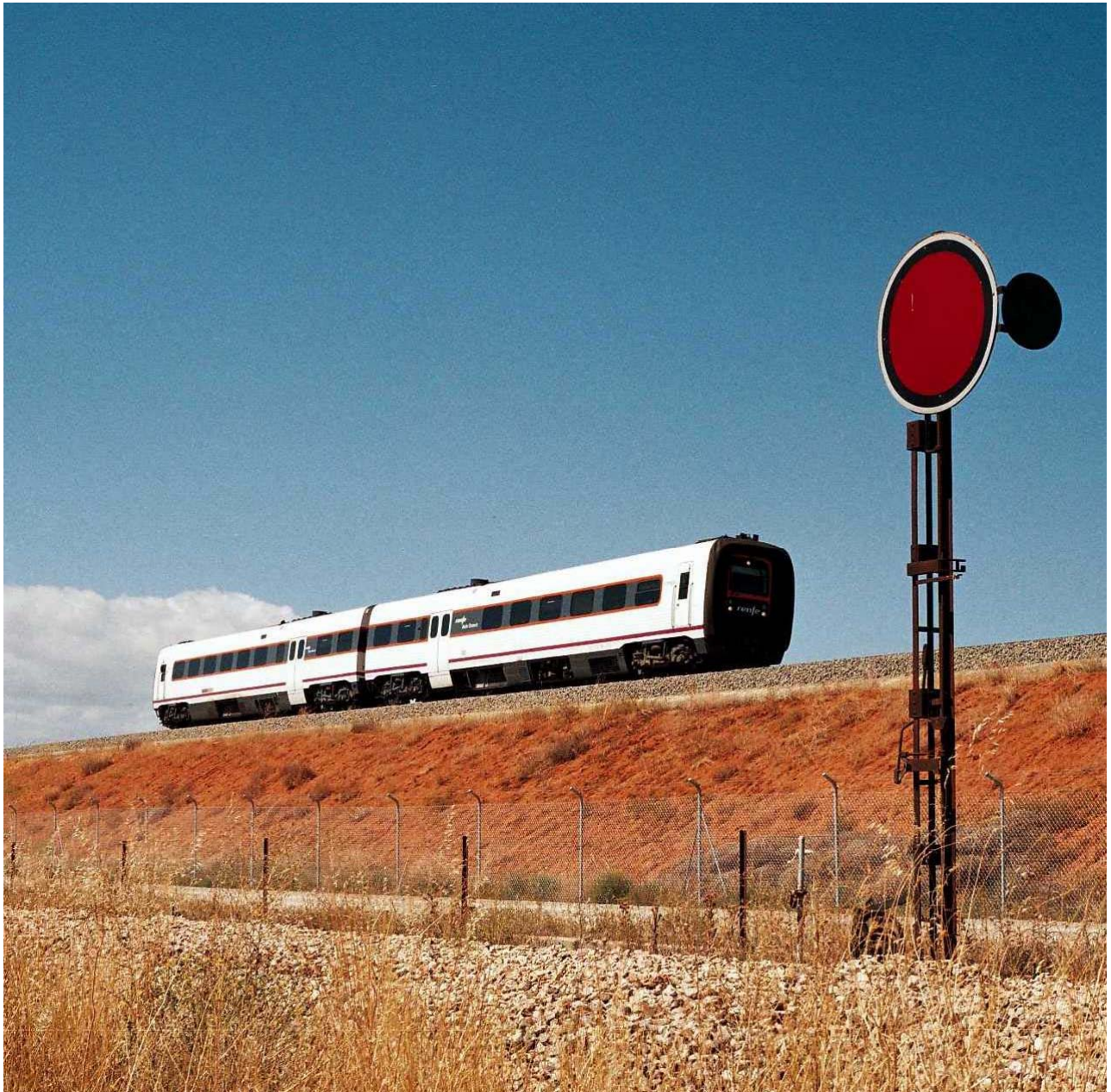


ZARAGOZA Y TERUEL

CADA VEZ MÁS CERCA



PRIMERA PARTE

MARCO-ANTONIO CAMPOS GUTIÉRREZ

Julio-2007

ZARAGOZA Y TERUEL, CADA VEZ MÁS CERCA

➤ **INTRODUCCIÓN**

A lo largo de los años las relaciones ferroviarias entre Zaragoza y Teruel y en consecuencia con Valencia no han sido nada fluidas ni atractivas en cuanto a tiempos de viaje. Catalogada como vía secundaria durante muchos años ha carecido de las inversiones y el mantenimiento adecuado, por lo que la degradación del servicio ha sido continua. Puntuales actuaciones de “parcheo” han evitado posiblemente el desenlace fatal para la línea. A pesar de ello y con temporadas de altibajos, la línea tuvo un aceptable número de circulaciones aún cuando las condiciones de la infraestructura no eran las más adecuadas: los TAF dejaron paso a los TER, los ómnibus y ferrobuses a los camellos, el expreso Sol de Levante, los naranjeros, los trenes de mineral de Montiel al Puerto de Sagunto, los Tecos y trenes de automóviles de la Ford, los trenes de arena de Teruel a Cadrete y Barcelona, los bobineros de Sagunto, han sido algunos ejemplos de las circulaciones características que han transitado por la línea a lo largo de los años. Pero fue a partir del cierre nocturno de la línea producido en febrero del año 1992 cuando ésta quedó bajo mínimos, los trenes de mercancías y el expreso Sol de Levante fueron desviados por rutas alternativas, quedando únicamente los mercancías que generaba la propia línea, los servicios regionales comenzaron a cuestionarse por su falta de rentabilidad y el estado de la vía, con numerosas limitaciones de velocidad, invitaba a una urgente actuación. Sucesivos convenios entre Renfe y el Gobierno de Aragón han ido garantizando la presencia de los trenes regionales, pero la línea férrea que une la 4ª y 5ª ciudad de nuestro país necesitaba mucho más.

En enero del año 2000 el por entonces presidente del gobierno José-María Aznar presentó el Plan de Infraestructuras 2000-2007, en el que quedaba incluido el tramo Teruel-Zaragoza dentro del corredor noreste de alta velocidad conectando Teruel con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona. Afortunadamente este hecho cambió radicalmente el futuro de esta querida línea, la extensión de estas mejoras hasta Valencia, incluidas por el actual Ministerio de Fomento en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) dentro del corredor Cantábrico-Mediterráneo de altas prestaciones, actualmente en estudio informativo con una actuación mucho más ambiciosa, hace concebir el inicio de una nueva etapa más esperanzadora y prometedora para esta línea.

Lejos queda ya aquel 3 de febrero de 2003, día en que se realizó el acto de puesta de la primera traviesa en el primer tramo que comenzó a reformarse, Cella-Villafranca. Fue el primer gesto político de lo que iba a ser la gran transformación del trayecto entre Teruel y Zaragoza, cuya infraestructura necesitaba adaptarse al siglo XXI. Desde entonces, las diferentes obras acometidas a lo largo de este trayecto han ido paulatinamente cambiando la imagen de la línea. Trayectos prácticamente acabados, importantes movimientos de tierras, nuevas obras de fábrica, construcción de variantes etc..., han ido borrando todas las huellas heredadas de la Compañía Central de Aragón, perdiendo ese sabor ferroviario que la línea ha mantenido durante años.

Estamos ante la segunda importante interrupción del tráfico ferroviario tras la que se produjo en el verano de 2004, es el momento de analizar las importantes obras ejecutadas en los últimos 4 años, es hora de hacer una pausa, de mirar hacia el pasado sin perder de vista el esperanzador futuro que se avecina.

➤ LA LÍNEA EN OBRAS



Tren regional 8511, Huesca-Valencia, inaugurando el nuevo acceso de la línea a Zaragoza el día 5 de Abril de 2004. A la derecha se puede observar el primitivo trazado ya sin servicio.

Caminreal-Villafranca del Campo, Vilafranca del Campo-Cella y Cella-Teruel. El primer tramo de la línea adaptado a velocidad alta en entrar en servicio fue el comprendido entre Cuarte (Zaragoza) y Muel de 18 km el día 9 de octubre de 2004, tras cuatro meses de corte de vía en donde se realizaron los trabajos más complejos. Si bien, previamente ya se encontraba en servicio un pequeño tramo de 2'5 km, entre Bif. Teruel y el km 111 (Cuarte) desde el día 5 de abril de 2003, debido a la puesta en servicio del nuevo acceso de la línea a Zaragoza a través de la llamada ronda sur, motivado por la llegada del AVE a la capital aragonesa y la modificación de los enlaces ferroviarios que ello supuso.

La puesta en servicio del tramo Cuarte (Zaragoza)-Muel trajo consigo la supresión de la estación de Cadrete y la creación de una nueva estación en Cuarte, para dar servicio al apartadero de la fábrica de vidrio VICASA, quedando incluido su acceso en la propia estación y no en plena vía como hasta entonces. También ha sido reformada la estación de María de Huerva, con nuevos andenes, paso inferior entre ellos e instalación de nuevos desvíos aptos para ser transitables a 100 km/h por vía desviada, como lo serán la práctica totalidad de los instalados en el resto de las estaciones. El nuevo trazado prácticamente coincide con el anterior, excepto a su paso por el apeadero de Botorrita, en donde la nueva traza dibuja una variante que permite el incremento de radio de la curva en ese lugar, quedando el apeadero de Botorrita (antes estación) fuera del nuevo trazado.



Tren de clíncker para Santa Eulalia circulando por el nuevo puente sobre el río Jiloca. En primer término antiguo puente del anterior trazado. 4 de Agosto de 2005. Foto: José Elena.

Hoy en día la línea Zaragoza - Teruel se encuentra inmersa en una profunda transformación, que hará de ésta a medio plazo una línea de velocidad alta de tráfico mixto viajeros-mercancías, con los mejores parámetros de seguridad, confort y rapidez. Para la ejecución de esta obra, la línea se ha dividido en 8 tramos que se encuentran en diferentes fases de ejecución: Cuarte (Zaragoza) - Muel, Muel - Cariñena, Cariñena - Villarreal, Villarreal-Ferreruela, Ferreruela - Caminreal,

Desde el año 2005 y dentro del tramo Villafranca del Campo-Cella, se encuentra en servicio desde el día 11 de junio de aquel año el subtramo Cella-Sta Eulalia y desde el día 28 de julio del mismo año el otro subtramo Sta. Eulalia-Villafranca del Campo. Ya en el trayecto contiguo, desde el día 10 de noviembre de 2005 se encuentra en servicio el subtramo Villafranca del Campo-Monreal del Campo, perteneciente al trayecto Villafranca del Campo - Caminreal. Posteriormente, desde

el día 13 de febrero de 2006, las mejoras de este trayecto se han extendido hasta las proximidades del apeadero de Torrijo. Por último, el pasado día 19 de mayo de 2007 entró en servicio el último subtramo de este trayecto, entre el apeadero de Torrijo y Caminreal, incluyendo una nueva estación en esta localidad, enlazando de nuevo con el primitivo trazado en las proximidades de la localidad de Fuentes Claras. Con este enlace quedaron unidas por un nuevo trazado las líneas Calatayud-Valencia y Caminreal-Zaragoza, un tramo de unos 5 kms. que precisó de una modificación del proyecto original debido a la existencia del yacimiento arqueológico "La Caridad" en las inmediaciones de la estación de Caminreal, que han motivado ciertos retrasos en la ejecución de esta última parte del trayecto.



Tren regional circulando por un interesante punto de intersección en Longares, en donde ya se adivina el nuevo trazado. 13 de Octubre de 2006.

ferroviario ha requerido el desplazamiento de la carretera N-330 a su paso por esta localidad, que actualmente ha quedado finalizado. Entre Muel y Cariñena ya se encuentran en servicio dos subtramos, ya que los días 13 y 20 de noviembre de 2006 entraron en servicio las dos primeras variantes en este tramo, contabilizando la



Primera circulación por la nueva variante de Longares a la altura del punto de conexión con el antiguo trazado. Tren 8511, 13-Nov.-2006.

puesta en servicio de 11 nuevos kilómetros en la línea Zaragoza-Teruel. Para ello fue necesario efectuar un corte extraordinario de vía entre Zaragoza y Cariñena durante los fines de semana anteriores a esas fechas, para poder ejecutar los correspondientes enlaces. La puesta en servicio de una de estas variantes ha dejado al margen el apeadero de Longares (antes estación), habiendo sido construido un nuevo apeadero en el nuevo

trazado. También en este tramo la aparición de nuevos restos arqueológicos a motivado la modificación del proyecto original afectando a unos 3 km de trazado a la altura del paraje de La Torrubia.

Otro tramo que está en plena ejecución es el comprendido entre las estaciones de Villarreal de Huerva y Ferreruela. Este tramo de 14'6 km contempla la modernización de los apeaderos de Villahermosa, Badules y Villadoz y de la estación de Villarreal de Huerva, que contará con una nueva configuración de vías, nuevos andenes y paso elevado entre ellos. Las obras de modernización en esta estación ya han comenzado por



Última circulación por la estación de Villarreal de Huerva antes de ser clausurada para acometer los trabajos de remodelación. 6 de Marzo de 2007.

Villarreal de Huerva y Ferrerueta - Caminreal, que actualmente se encuentran en estudio informativo para definir la opción más favorable de trazado, si bien podrían estar supeditados al estudio funcional del corredor Cantábrico-Mediterráneo incluido en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) del Ministerio de Fomento, que actualmente se está realizando, corredor en donde quedarán integradas las distintas actuaciones que se encuentran en ejecución actualmente entre Zaragoza y Teruel.



Señal avanzada lado Caminreal de la estación de Muel-Mozota, en la indicación de anuncio de precaución, situada provisionalmente a la izquierda de la vía debido a las obras en el apeadero de Arañales de Muel. Singular elemento de señalización, cuyo disco superior gira mediante un eje horizontal, característica heredada de la Compañía Central de Aragón, que ha permanecido hasta nuestros días y que irremediablemente desaparecerá con la transformación de la línea.

lo que fue cerrada al servicio el pasado día 6 de marzo de 2007, quedando de baja todas sus instalaciones excepto la vía III, que ha sido utilizada hasta ahora para el paso de los trenes.

Recientemente también se han iniciado las obras en el tramo Cella-Teruel, cuya adjudicación tuvo lugar el pasado día 8 de septiembre de 2006 a la UTE formada por las empresas Vías y Construcciones-COPROSA y los más dificultosos orográficamente: Cariñena-

No obstante y ante el previsible periodo de tiempo que pueda pasar hasta que estos dos difíciles trayectos estén definidos y ejecutados, ADIF está llevando a cabo importantes actuaciones en estos dos tramos con renovación de vía y mejora de la infraestructura, apeaderos y estaciones en general. Con esta actuación se pretende también homogeneizar estos dos tramos con el resto de la línea, de manera que las mejoras puedan tener su continuidad aunque sean por los difíciles trazados de la orografía de estos dos trayectos. Estas obras, que aunque no permitirán elevar en exceso las velocidades máximas existentes, sí que permitirá mejorar sustancialmente toda la infraestructura, con actuaciones en túneles, viaductos, terraplenes, trincheras, drenajes etc... Además, las obras previstas en estos dos trayectos permitirán a las antiguas estaciones de Navarrete y Encinacorba volver a ser operativas, lo que mejorará la fluidez de la línea cuando ésta quede automatizada.



Mercancías 92771 Muel-Teruel, circulando entre Villafranca y Santa Eulalia junto a la explanación del futuro nuevo trazado. 3 de Agosto de 2004. Foto: José Elena.

Por último y como complemento a las obras de infraestructura y vía que se están realizando en la línea Zaragoza-Teruel, ha sido adjudicada a la empresa DIMETRONIC la primera fase de las instalaciones de seguridad y comunicaciones, que abarca los trayectos de Bif. Teruel a Villarreal de Huerva y de Caminreal a Sta. Eulalia. Un proyecto realizado en función del grado de ejecución de la nueva vía en los diferentes tramos, para que conforme se vayan finalizando se puedan poner en explotación con unas prestaciones de velocidad y seguridad adecuadas. En una segunda fase quedará completada toda la línea con la ejecución de las Instalaciones de Seguridad y Comunicaciones en los trayectos Villarreal de Huerva-Caminreal y Cella-Teruel, cuyo proyecto ha sido licitado recientemente.

No cabe duda que por fin la línea Zaragoza-Teruel va saliendo poco a poco de ese letargo que durante años ha estado sometida, progresivamente la línea va adaptando una nueva configuración, más moderna, segura y eficaz, vertebrando verdaderamente el territorio, en donde se hará necesario la creación de unos servicios atractivos que consigan atraer viajeros y mercancías. Con este nuevo escenario es de esperar que los tráficos que en su día fueron desviados por otras rutas alternativas debido al mal estado de la vía, retomen de nuevo su ruta natural entre sus orígenes y destinos. La incorporación a la línea de los automotores TRD serie 594 desde el día 3 de abril de 2005 supuso un importante avance en la relación ferroviaria entre Zaragoza y Valencia, con sustanciales recortes de tiempo de viaje, que han llegado en el mejor de los casos hasta los 38 minutos respecto a los anteriores servicios prestados con automotores MAN 592.200. Estos tiempos se irán progresivamente reduciendo conforme los nuevos tramos comiencen a ser plenamente operativos, permitiendo con ello que cada vez Zaragoza y Teruel estén más cerca.



Tren regional nº 8513, Zaragoza-Valencia, circulando a la altura del km 75+930, en el inicio de una de las nuevas variantes construidas entre Cariñena y Muel. A la izquierda el antiguo trazado, que ya ha comenzado a desmontarse. 13 de Noviembre de 2006.

Marco-Antonio Campos Gutiérrez

(Texto y fotos, salvo mención)

FOTO PORTADA: Tren regional nº 8502, Zaragoza-Valencia, circulando ya por el nuevo trazado entre Santa Eulalia y Caminreal, con la señal avanzada de la antigua estación de Monreal como mudo testigo del paso del tiempo. 20 de Agosto de 2006. Foto: Carlos Royo.

CRONOLOGÍA DE LAS OBRAS DE ADAPTACIÓN DE LA LÍNEA TERUEL-ZARAGOZA A VELOCIDAD ALTA

TRAYECTOS Obras de plataforma y vía	TERUEL CELLA	CELLA VILLAFRANCA	VILLAFRANCA CAMINREAL	CAMINREAL FERRERUELA	FERRERUELA VILLARREAL	VILLARREAL CARIÑENA	CARIÑENA MUEL	MUEL CUARTE	CUARTE BIF. TERUEL
LONGITUD	18 Km.	27 Km.	19'7 Km	29'9 Km.	14'6 Km.	25 Km.	18'3 Km.	16'3 Km.	2'5 Km.
Licitación Estudio Informativo Plazo e Importe	*****	*****	*****	15-Dic.-2000 18 meses 45 M. Ptas.	*****	8-Dic.-2000 18 meses 45 M. Ptas.	*****	*****	*****
Licitación Proyecto Plazo e Importe	13-Dic.-2000 10 meses 65 M. Ptas.	13-Dic.-2000 10 meses 98 M. Ptas.	15-Dic.-2000 8 meses 70 M. Ptas.	*****	18-Dic.-2000 10 meses 50 M. Ptas.	*****	20-Dic.-2000 10 meses 69 M. Ptas.	20-Dic.2000 8 meses 70 M. Ptas.	*****
Adjudicación Estudio Informativo	*****	*****	*****	19-Mayo-2001 EYSER (7)	*****	19-Mayo-2001 IDOM (7)	*****	*****	*****
Adjudicación Proyecto y Empresa	12-Mayo-2001 INFRAES. S.A	28-Abril-2001 GPO Ingeniería	12-Marzo-2001 GETINSA		19-Mayo-2001 E.T.T.T		13-Jun.-2001 SERS	18-Jun.-2001 GPO Ingeniería	*****
Licitación obras Importe y Plazo	14-Marzo-2006 54'7 M. € 30 meses	26-Julio-2002 48'2 M. € 42 meses	15-Mayo-2003 32 M. € 40 meses		20-Mayo-2005 21 M. € 26 meses		10-Mar.-2004 32'3 M. € 18 meses (9)	21-Sep.-2002 34'1 M. € 30 meses	*****
Adjudicación obra - Empresa, Importe y Plazo	8-Septbre.-2006 VÍAS- COPROSA 43 M. €/ 30 mes.	15-Enero-2003 COMSA - FCC 39'3 M. €	18-October-2003 NECSO 30'4 M. € 35 meses		17-Oct.-2005 COMSA 16'6 M. € 26 meses		11-Oct.-2004 VÍAS Y C. 25'75 M. € 18 meses	13-Febr.-2003 NECSO 28'4 M. € 25 meses	*****
Acto Puesta 1ª Travesía - Lugar		3-Febr.-2003 Villafranca (11)	18-Dic.-2003 Torrijo (11)		Inicio Obra Junio-2006 (14)			20-Febr.-2003 Santa Fé de H. (11)	*****
Fecha puesta en servicio		11-Jun.-2005 (2) 28-Jul.-2005 (3) (8)	10-Nov.-2005 (4) 13-Feb.-2006 (5) 19-Mayo-2007 (12)				(13)	9-Oct.-2004 (6)	5-Abr.-2003 (10)
Estado Actual	En ejecución	En servicio. Pendiente II.SS y Comunic.	En servicio. Pendiente II.SS y Comunic.	Pendiente estudio funcional Corredor Cantábrico- Mediterráneo	En ejecución	Pendiente estudio funcional Corredor Cantábrico- Mediterráneo	En ejecución	En servicio. Pendiente II.SS y Comunic.	En servicio. Pendiente II.SS y Comunic.

OTRAS OBRAS	IL.SS Y COMUNIC. 1ª FASE	IL.SS Y COMUNIC. 2ª FASE	Instalación Marquesinas. Adecuación zonas peatonales	ELECTRIFICACIÓN
LONGITUD	101 Km. (1ª Fase) Bif.Teruel-Villarreal Caminreal-Sta. Eulalia	72 Km. (2ª Fase) Villarreal-Caminreal Sta.Eulalia-Teruel	Toda línea	173 Km.
Licitación Proyecto Plazo e Importe	13-Ago.-2003 18 meses 900.000 €	Mayo-2007 18 meses 17'4 M. €	22-Abr.-2006 6 meses 96.161 €	21-Marzo-2007 24 meses 1.200.000 €
Adjudicación Proyecto y Empresa	30-Oct.-2003 TIFSA	14-Julio-2007		6-Junio-2007 SENER, Ingien.. y Sist.
Licitación obras Importe y Plazo	11-Oct.-2005 (1) 27'8 M. € 18 meses			
Adjudicación obra - Empresa, Importe y Plazo	23-Febr.-2006 DIMETRONIC 25'71 M. € 18 meses (1)			
Fecha puesta en servicio				
Estado Actual	En ejecución	Proyecto adjudicado	Proyecto licitado	Proyecto en redacción

La transformación de la línea Teruel-Zaragoza para Velocidad Alta quedó incluida en el Plan de Infraestructuras 2000-2007, perteneciente al corredor noreste de Alta Velocidad, como enlace de Teruel a la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Fontera Francesa en Zaragoza. Este Plan de Infraestructuras fue presentado por el entonces Presidente del Gobierno, José-María Aznar en el mes de enero del año 2000.

- (1).- Primera fase - Trayectos Bif. Teruel-Villarreal y Caminreal-Sta. Eulalia.
- (2).- En servicio tramo Cella-Sta. Eulalia.
- (3).- En servicio tramo Sta. Eulalia-Villafranca.
- (4).- En servicio tramo Villafranca-Monreal. En servicio nuevo apeadero de Villafranca
- (5).- En servicio tramo Monreal-Torrijo. En servicio nueva estación de Monreal.
- (6).- Tras corte de vía desde el 21 de junio de 2004 hasta el 8 de octubre de 2004.

- (7).- Estudios informativos paralizados, supeditados ahora al estudio funcional del corredor Cantábrico-Mediterráneo incluido en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) del Ministerio de Fomento.

CORREDOR ALTAS PRESTACIONES CANTÁBRICO-MEDITERRÁNEO

Anunciado: 22 de junio de 2004 por la Ministra de Fomento Magdalena Álvarez.

Licitado contrato estudio funcional: 22 de junio de 2005 por 966.832'16 €y un plazo de 18 meses.

Adjudicado contrato estudio funcional: GPO Ingeniería el día 25 de septiembre de 2005 por 672.800 €y un plazo de 18 meses.

ADIF realizará obras de renovación de vía en estos trayectos, así como diversas mejoras que permitan homogeneizarlos con los restantes trayectos finalizados, hasta que el estudio funcional del corredor Cantábrico Mediterráneo permita conocer posibles nuevos trazados para estos dos trayectos.

Trayecto Caminreal-Ferreruela

Licitada obra: 30 de Marzo de 2007 por 22'9 M. € y un plazo de ejecución de 12 meses

Adjudicación obra: ACCIONA – 25-Mayo-2007 por 17'7 M. €

Inicio obra: Mayo-2007

Trayecto Villarreal-Cariñena

Licitada obra: 30 de Marzo de 2003 por 14'3 M. € y un plazo de ejecución de 12 meses

Adjudicación obra: UTE Cariñena (Fomento FCC - COPASA).

Inicio de obra: Día 20 de Marzo de 2006, primeros movimientos de tierras en el km. 47+300.

- (8).- Corte de vía del 17 de Agosto de 2004 al 3 de Septiembre de 2004.

- (9).- El día 29 de Abril se anuncia en el BOE "Adjudicación paralizada, se pospone la apertura de proposiciones económicas por razones de interés general".

- (10).- Trayecto realizado por NECSO correspondiente a las obras realizadas con motivo de la construcción de la línea de alta velocidad a su paso por Zaragoza y de los nuevos accesos y enlaces ferroviarios.

- (11).- Acto institucional realizado únicamente con el Partido Popular al frente del Gobierno.

- (12).- En servicio tramo Torrijo-Caminreal. Empalme desde el km 71+468 (L/ Calatayud-Valencia) al km 1+854 (L/ Caminreal-Zaragoza). En servicio nueva estación de Caminreal y nuevo apeadero de Torrijo

- (13).- Fechas de entrada en servicio de los siguientes tramos:

- Día 13 de Noviembre de 2006 entre los kms. 75+930 al 84+190 (incluye nuevo apeadero en Longares Km. 81+776 y baja de la antigua estación Km. 81+600)
- Día 20 de Noviembre de 2006 entre los kms. 88+000 al 91+315
- Día 29 de Noviembre de 2006 entre los kms. 91+500 al 92+120 (Apeadero de Arañales de Muel – Futura vía general)

- (14).- El día 6 de marzo de 2007 queda fuera de servicio la estación de Villarreal de Huerva.

NOTA: Todos los datos que figuran en este trabajo han sido extraídos de:
Documentación oficial de la D.E de Circulación del ADIF (consignas, avisos, noticias, etc...)
Notas de Prensa del Ministerio de Fomento y del ADIF
Intranet, página web del ADIF y de la G.O. Valencia
Internet, página web del Ministerio de Fomento
Apuntes personales y vivencias profesionales