

ACTUALIDAD

El año 2024 ha venido marcado de nuevo por las obras de mejora de la línea Sagunto-Zaragoza, principalmente en cuanto a la instalación del bloqueo automático de vía única – BAU – y la electrificación del trayecto Zaragoza – Teruel, que un año más ha condicionado la circulación de mercancías en la línea al tener restringido el paso en periodo nocturno, concedido a la ejecución de los trabajos. En cuanto a la instalación del BAU, la actuación se encuentra muy avanzada en el trayecto Cuarte-Cariñena, en donde ya son visibles las futuras señales intermedias, que cantonarán los actuales trayectos entre estaciones. Por su parte, los trabajos de la electrificación han puesto en escena este año los futuros postes que sustentarán la catenaria, que ya son visibles en la mayor parte del trayecto entre Zaragoza y Teruel, como un adelanto del radical cambio de imagen que se avecina en la línea.

Aún con las restricciones al tráfico de mercancías en la línea por los trabajos, ésta se ha mantenido “viva” en este sentido con las relaciones Bilbao-Silla de la EF Continental Rail y el servicio alterno Bilbao-Valencia (ocasionalmente desde Júndiz) a cargo de la EF Transfesa. También y de manera ocasional han circulado mercancías de servicio interno de ADIF desde/hasta Caminreal, con trenes de balasto para el mantenimiento de diferentes zonas en el entorno de Zaragoza. Estos tráficó se complementaron con los de automóviles entre Grisen y el puerto de Valencia, que durante los primeros meses del año que efectuaron las EF Low Cost Rail y también Transfesa en menor medida.

Otra circulación reseñable fue la circulación del “Tren de los Amantes” de la AZAFT el día 11 de mayo de 2024 entre Zaragoza y Teruel, que tuvo como especial relevancia el retorno a la antigua ruta del Central de Aragón y tras varios años de ausencia de una locomotora serie 333 (caja Nohab), concretamente la 333.107 de la AAFM que encabezó este histórico tren.

Pero sin duda, el hecho que ha marcado este 2024 en la línea, vino causado por las inundaciones que se produjeron al sur de Valencia el día 29 de octubre, que ocasionó graves afecciones a la infraestructura ferroviaria, interrumpiendo el tráfico Madrid-Valencia, además de líneas de cercanías, hasta el día 16 de diciembre que se restableció. Este hecho generó que la línea Sagunto – Teruel – Zaragoza y durante un mes y medio, se convirtiese en ruta alternativa para algunos tráficó intermodales entre Valencia y el centro de España (Coslada y Azuqueca), operados principalmente de la EF Continental Rail. Estos tráficó se han visto complementados por otros de la EF Logitren entre Zaragoza y Valencia con trenes igualmente de servicio intermodal, que desde el norte de España utilizaban la ruta Madrid/Albacete hasta Valencia, uniéndose todos ellos a los habituales en las últimas semanas del año.



Uno de los primeros trenes desviados de la EF Continental Rail Valencia-Azuqueca con motivo de la interrupción de la línea Valencia-Madrid, a su paso por la estación de Cariñena. 6/11/2024. ■ Archivo CIFCCC.



Los trenes de automóviles al puerto de Valencia, también han estado presentes durante 2024, como el de la imagen a cargo de la EF Low Cost Rail, circulando en las proximidades de Longares. 22/04/2024. ■ Archivo CIFCCC.

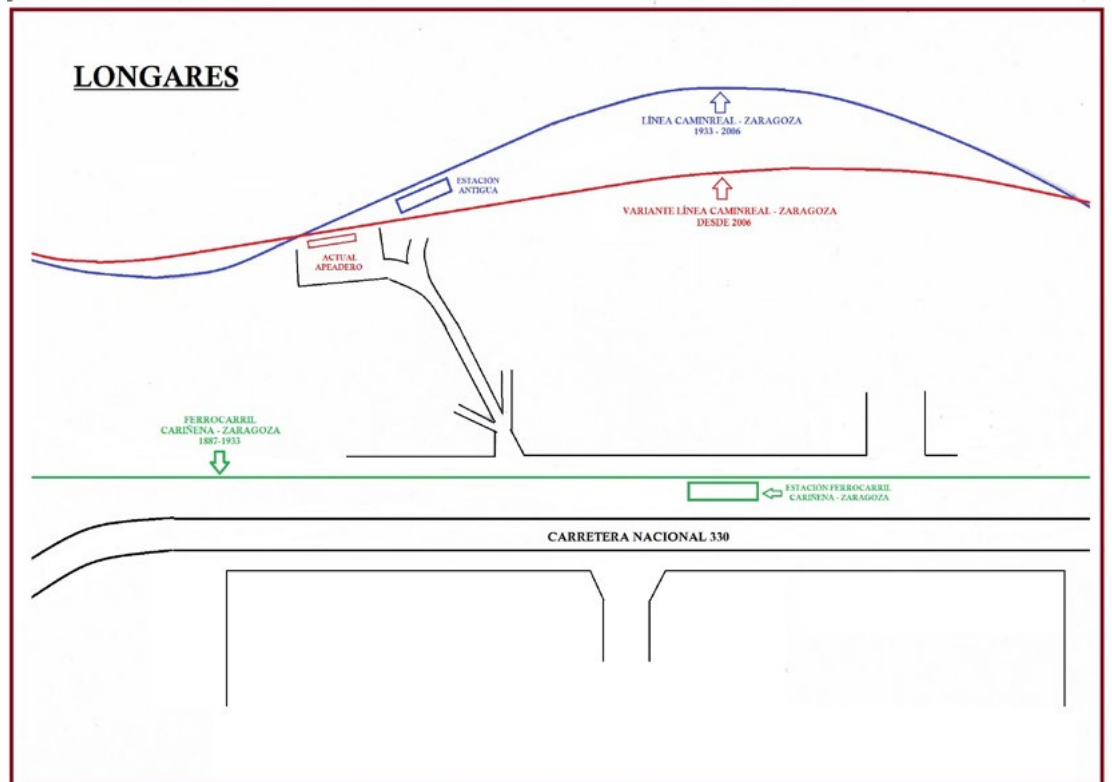


Otros de los tráficó derivados de las inundaciones en Valencia, fue éste de la EF Continental Rail entre CIM Zaragoza y Valencia. Estación de Cariñena. 10/12/2024. ■ Archivo CIFCCC.

EL FERROCARRIL EN LONGARES

El ferrocarril llegó a la localidad de Longares a finales del siglo XIX, como consecuencia de la puesta en servicio del ferrocarril de vía métrica Cariñena – Zaragoza, inaugurado el día 10 de agosto de 1887. Junto a Longares y formando parte de esta nueva línea, Cariñena y Muel fueron las localidades de nuestra que también fueron partícipes de este gran impulso social y económico que supuso la llegada del ferrocarril a nuestra Comarca.

Para este primer ferrocarril, Longares contó para su estación, con un modesto edificio de planta rectangular (13,65 m x 9,50 m) ubicada en el pk 7,934 de la línea a la izquierda según el sentido de la kilometración. Las instalaciones, que contaron con dos vías de paso, también contaron con otras edificaciones como el muelle de mercancías, dotado con su vía de carga, retetes, casa del guardagujas, e incluso un gallinero y un pozo para el servicio de la estación. Todo este conjunto de instalaciones ferroviarias se encontraban entre la carretera de 2º orden Zaragoza – Teruel (a posteriori N 330) y el Camino de San Gregorio. La llegada



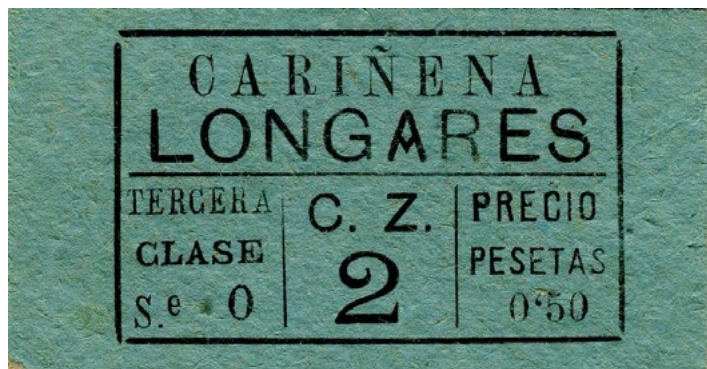
Plano representativo de los tres trazados de ferrocarril con que ha contado Longares a lo largo de su historia. Dibujo MAC ■ Archivo CIFCCC.

de este ferrocarril supuso para Longares situarse a poco menos de dos horas de viaje de Zaragoza, contando con dos servicios diarios de ida y vuelta, con horarios 6:55 h y 15:55 h Longares – Zaragoza y 9:00 h y 17:16 en sentido inverso. El servicio de este ferrocarril se extendió durante 46 años, concretamente hasta el día 28 de febrero de 1933, cuando la línea fue clausurada, dando pie al comienzo a una segunda etapa para el ferrocarril longarino.



Antigua estación de Longares del ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza. Primera década del siglo XX. ■ Archivo CIFCCC.

EL FERROCARRIL EN LONGARES



Billete de 3ª clase Cariñena-Longares para el tren nº 2 del ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza, por valor de 0,50 ptas. Colección José Luis Domínguez. ■ Archivo CIFCCC.

Ante la necesidad de unir directamente Valencia con Zaragoza y permitir la salida a Europa a través del ferrocarril de Canfranc, la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón comienza a gestar a principios del siglo XX un importante proyecto ferroviario que se materializaría con la inauguración de la línea Caminreal - Zaragoza, como un enlace directo a la capital aragonesa desde Caminreal en la primitiva línea Calatayud - Valencia, en servicio desde 1901. Este nuevo ferrocarril supuso un nuevo impulso a las comunicaciones ferroviarias de Longares y su Comarca, ya que permitiría que una cuarta localidad de la demarcación, Encinacorba, pudiese contar con este novedoso medio de transporte que poco a poco se iba extendiendo por todo el territorio español. Este nuevo ferrocarril, que pasó a gestionar por RENFE desde 1941, contaba con unas prestaciones

muy superiores al del primitivo ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza, del que no pudo aprovechar sus infraestructuras.

El trazado de este nuevo ferrocarril alejó la estación del pueblo uno 800 m, contando con un moderno edificio de tradicional arquitectura aragonesa, diseñado por el arquitecto vizcaíno Secundino de Zuazo Ugalde, dentro de un conjunto de arquitectura muy singular establecido en la totalidad de las estaciones de línea, con edificios marcados por el mismo estilo arquitectónico pero todos diferentes entre sí. La nueva instalación, ubicada en el pk 81+586 de la línea Caminreal - Zaragoza, contaría con tres vías de paso y dos de carga junto al muelle de mercancías. La estación quedó relegada a simple apeadero en el año 1990, quedando fuera de trazado el día 15 de noviembre de 2006 con motivo de la variante construida integrada en las obras de modernización del corredor ferroviario Zaragoza - Teruel.

Desde entonces, Longares cuenta con un nuevo apeadero ubicado en el pk 81+776 de la línea Caminreal - Zaragoza en las proximidades de la antigua estación, que actualmente da servicio a la localidad, que bien podría representar la tercera etapa en la historia del ferrocarril en Longares.



Uno de los últimos trenes pasando por la antigua estación de Longares de la línea Caminreal-Zaragoza, días antes de quedar fuera de trazado. 7/11/2006.

■ Archivo CIFCCC.



Tren de mercancías con plataformas portautos vacías, circulando a la altura del nuevo apeadero de Longares. Al fondo y entre la vegetación se adivina la antigua estación de la línea Caminreal-Zaragoza fuera de trazado. 6/10/2020. ■ Archivo CIFCCC.



Agosto 1987. Foto Alberto García Álvarez ■ Archivo CIFCCC.

UNA MIRADA AL PASADO



Tras efectuar el cruce con tren Interurbano Valencia-Zaragoza, el Jefe de Estación de Cariñena Evaristo Manuel Loshuertos Romero, se dispone a dar la salida al Rápido Automotor Irún/Bilbao-Valencia, servido por una doble composición de automotores de la serie 592.

CURIOSIDADES

Durante los trabajos de modernización del trayecto Zaragoza-Teruel, convivieron durante un tiempo la antigua señalización mecánica de la línea Caminreal-Zaragoza con los nuevos trazados en ejecución. En este caso, durante la construcción de la nueva estación de Arañales de Muel en el espacio del antiguo apeadero, un mercancías cargado de arena circula a la altura de la señal avanzada de la estación de Muel Mozota en la indicación de anuncio de precaución, en sus últimas semanas en servicio.



7/06/2007. ■ Archivo CIFCCC

SEÑAL DE COLA



Aunque los automotores de la serie 593 no fueron muy habituales en la línea Zaragoza-Valencia, además de prestar servicio comercial entre ambas capitales durante un tiempo a finales de los años 90, también se les pudo ver protagonizando "Trenes Charter". En este caso el automotor 593.019 fletado por la Escuela de Adultos de Zaragoza, en un viaje turístico a Cariñena en donde quedó apartado en la antigua vía 3 de la estación, hasta su salida en horario de tarde.



29/04/1999. ■ Archivo CIFCCC.