

LA GRAN RUTA FERROVIARIA TRANSVERSAL DE ESPAÑA

El ferrocarril, desde las primeras líneas que se construyeron en España, ha sido un eje vertebrador del territorio surgiendo como una gran red de comunicaciones al servicio de pasajeros y del transporte de mercancías, sin olvidar el gran impacto social y económico que ha tenido y tiene en las poblaciones por donde circula. Dada la importancia de este medio de transporte, sobre todo a principios del siglo XX, en 1913 el ingeniero Don Isidoro Rodríguez propuso la construcción de un ferrocarril que uniera Vigo, ciudad marítima y portuaria, con Valladolid. Se trataba de realizar un trazado ferroviario de cobertura nacional transversal que no llegó a realizarse debido a su elevado coste.

En 1927 surge una nueva propuesta, mucho más ambiciosa que la anterior, presentada por Don Ambrosio Gutiérrez Lázaro, su proyecto consistía en construir una Gran Ruta Ferroviaria Transversal, que en esta ocasión uniría Vigo con Barcelona y, de llevarse a cabo, constituiría la línea de ferrocarril más larga de España. Esta nueva iniciativa tuvo una gran repercusión y acogida en la sociedad castellana despertando gran entusiasmo entre la población y los dirigentes políticos de la época. De esta Gran Ruta puede decirse que ya en 1927 estaba prácticamente realizada, ya que existían trayectos construidos años atrás, solo faltaba ejecutar el único tramo que conectaría Ricla, Cariñena, Belchite con Azaila y, desde este punto, se enlazaría con el ferrocarril de Zaragoza a Barcelona. Pero fue exactamente este ramal uno de los muchos proyectos planteados en toda España, que no se llevaron a cabo.

Paralelamente, el 1 de septiembre de 1927 daban

comienzo las obras del ferrocarril de Caminreal, ramal que con origen en esta localidad turolense, finalizaría en Zaragoza, cuya longitud sería de 120 km. Aproximadamente, en el centro de ese trayecto se encuentra Cariñena, que en aquella época estaba comunicada a Zaragoza por el ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza. Si el ramal Ricla-Azaila se hubiese realizado, Cariñena, por su posición estratégica, se hubiera convertido en un importante nudo ferroviario, constituido por dos líneas de ferrocarril pasando por esta localidad. Estas dos líneas hubieran permitido transportar sus vinos

más rápidamente y en mayor cantidad hacia los cuatro puntos cardinales del país, cuya consecuencia más inmediata hubiera sido el gran impacto económico que habría influido en toda la Comarca. No hay que olvidar que, en la década de los años 20, la Comarca Campo de Cariñena todavía se estaba recuperando de la grave crisis económica que supuso la plaga de la filoxera en sus viñedos a principios de siglo. Una vez más, esta propuesta no se ejecutó, Cariñena perdía así, por segunda vez, la oportunidad de convertirse en un importante centro ferroviario, ya que a comienzos del siglo XX, también había fracasado el proyecto de vía métrica.

A pesar de estos proyectos fallidos, Cariñena no ha perdido la ilusión por el ferrocarril como factor de desarrollo económico y de futuro. Hoy en día, tenemos la esperanza, deseando que pronto sea una realidad, de formar parte del corredor Cantábrico-Mediterráneo, cuyo fin es unir los puertos marítimos de Santander y Bilbao con Valencia por tren, conformando un gran eje transversal, en esta ocasión, Norte-Este.



Locomotora nº 1 "Barcelona" del Ferrocarril Cariñena – Zaragoza, apartada en la estación de Zaragoza tras la clausura de la línea en el año 1933.
Foto: AHPZ.

EMPRESAS FERROVIARIAS EN LA RUTA ZARAGOZA-VALENCIA

Desde que el 23 de mayo de 2010, Logitren fuese el primera empresa ferroviaria en poner en circulación un tren de contenedores en la ruta Zaragoza –Valencia, y posteriormente en julio de 2011 se le uniese la empresa Continental Rail con servicios conjuntos Bilbao-Valencia, la antigua ruta del Central de Aragón ha ido progresivamente despertando del letargo en el que llevaba sumergida durante años.

Posteriormente, fue Renfe Mercancías en febrero del 2015 quién retomó, tras más de 20 años de ausencia, el tráfico de automóviles de Opel al puerto de Valencia, un servicio que no se llegó a consolidar plenamente, con varias interrupciones y dificultades logísticas, por problemas de diferente índole. Pero fue a partir del día 1 de octubre de 2017, cuando tras unas importantes mejoras en la vía llevadas a cabo entre Teruel y Sagunto, la línea Zaragoza Valencia multiplicó por 5 su tráfico de mercancías con la aparición de nuevas empresas ferroviarias.

Comsa, que se ha afianzado con el tráfico de automóviles y actualmente con esporádicos tráficos de siderúrgicos, acompañada de las nuevas empresas que han ido emergiendo en la línea como Low Cost Rail y Acciona, junto a Continental Rail, con servicios intermodales entre Bilbao/Jundiz - Zaragoza Plaza - Valencia/Silla con varias frecuencias semanales, conforman la actualidad de tráficos de mercancías en línea Zaragoza-Valencia a finales del año 2018. Por último, Transita Rail, ha sido la última empresa ferroviaria que se ha sumado a esta vorágine



Con servicios intermodales y ocasionalmente con trenes de siderúrgicos vacíos, Renfe Mercancías también ha estado presente en la línea Zaragoza-Valencia a lo largo del año 2018. En este caso subiendo a Cuencabuena el día 28 de agosto de 2018. *Foto: Carlos Royo.*



Alsa operó el Tren del Vino el pasado día 23 de septiembre de 2018. En la imagen, en el viaje de regreso a Zaragoza a su paso por la curva de “La Torrubia”, entre Longares y Muel. *Foto: Archivo CIFCCC.*



Desde el día 1 de octubre de 2017, la EF Comsa se ha hecho cargo del tráfico de automóviles al puerto de Valencia, en este caso con la locomotora híbrida 601.004 en cabeza, circulando por primera vez el día 29 de octubre de 2018. *Foto: Archivo CIFCCC.*



En ocasiones y por necesidades puntuales, las empresas ferroviarias ceden o alquilan sus locomotoras a otras operadoras. Tal es el caso del día 10 de marzo de 2018, cuando Comsa utilizó la locomotora 436.005, de su filial portuguesa Takargo, para encabezar un tren de plataformas portautomóviles vacías de retorno a la factoría Opel en Figueruelas (Zaragoza). Igualmente, y durante el mes de octubre de 2017, se sirvió ocasionalmente de una locomotora serie 335 de la EF Logitren. *Foto: Archivo CIFCCC.*

ACTUALIDAD



La última novedad de la línea ha sido la incorporación de la EF Transitalia Rail el pasado día 22 de diciembre, con un tren de contenedores entre Valencia y Bilbao. En la imagen este primer circulando por las proximidades de Caudiel. *Foto: Jaime Malet.*



Desde abril de 2011, la empresa Continental Rail opera en la línea Zaragoza-Valencia. Actualmente y con 6 frecuencias semanales presta un servicio intermodal Bilbao-Silla. *Foto: Archivo CIFCCC.*

de tráficos de mercancías, con la puesta en circulación de su primer tren el pasado día 22 de diciembre entre Valencia y Bilbao. La tracción encomendada a todos estos trenes pasa por las series 335 y 333.3, habiéndose incorporado recientemente de la mano de Comsa y como autentica novedad en la línea, la serie 601, primera locomotora híbrida en circular en la línea Zaragoza-Valencia que realizó su primer servicio el día 29 de octubre de 2018. Como curiosidad y de manera muy puntual y seguramente por última vez, la locomotora 319.212 encabezó un tren de contenedores de la E.F. Acciona de Zaragoza Plaza a Valencia el día 5 de octubre de 2018, tras muchos años de ausencia como locomotora de línea en cabeza de un mercancías.

Así pues, el panorama de trenes de mercancías no puede ser más halagüeño en la actualidad, todo ello dentro del marco del futuro corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo, que los nuevos tráficos de mercancías parecen reclamar con urgencia.

Por otra parte y en cuanto al tráfico de viajeros, la empresa ferroviaria Alsa, con tracción de ADIF y material de la AZAFT operó el pasado día 23 de septiembre y tras 20 años de ausencia, el Tren del Vino, con motivo de la celebración de la 52º Fiesta de la Vendimia.



Otro caso de cesión de locomotoras de un operador a otro es este tren de Continental Rail Bilbao-Silla, que durante unas semanas fue traccionado por una locomotora de la EF Medway. En la imagen a su paso por la estación de Estivella el día 20 de noviembre de 2017. *Foto: Jaime Malet.*



Desde febrero de 2018, la EF Low Cost Rail, opera en la línea Zaragoza Valencia, con varias frecuencias semanales con extensiones hasta/desde Bilbao y Júndiz. En la imagen a su paso por el viaducto de Alentosa el día 26 de abril de 2018. *Foto: Jaime Malet.*

HISTORIA

DERIVACIÓN PARTICULAR DE CEMENTOS PORTLAND - MUEL

A lo largo de la historia, la línea Zaragoza-Valencia ha servido de ruta de paso para numerosos tráficos de mercancías entre ambas capitales e incluso hasta/desde el País Vasco, tanto con tráficos nacionales como internacionales. Cítricos, automóviles, siderúrgicos o contenedores han sido las principales mercancías que han utilizado la antigua ruta del Central de Aragón, uniendo el Mediterráneo con Zaragoza y a su vez con el Cantábrico, en una de las principales relaciones transversales de nuestro país. Pero también la propia línea, en diferentes épocas y en mayor o menor volumen, ha generado sus propios tráficos de mercancías: remolacha, hierro, arena, arcilla, madera, cereal son algunos de los ejemplos del potencial de recursos propios, que ha tenido la línea a lo largo de los años.

Otra de las mercancías que utilizaban el ferrocarril durante varias décadas fue el cemento, que desde la derivación particular de Cementos Portland en Muel, se transportó a diferentes lugares, siendo los últimos destinos antes de su clausura, Jaca y Teruel. Este cargadero particular, único de sus características que ha habido en nuestra Comarca, tenía su acceso desde una aguja situada en plena vía en el pk 90+125, entre las estaciones de Longares y Muel-Mozota. Al tratarse de un acceso ubicado en pleno trayecto, estaba protegido por sus correspondientes señales de protección asociadas a un enclavamiento bouré. El origen de este cargadero data de principios de los años 60 del siglo pasado, cuando a solicitud de la propia empresa se construyeron las instalaciones necesarias y playa de vías de carga junto a la fábrica. A lo largo de 700 metros de longitud, el cargadero contó con hasta 4 vías para el estacionamiento, apartado y carga de vagones, por lo que se podían hacer en su interior las correspondientes maniobras con el material, sin necesidad de ocupar la vía principal. Los vagones utilizados para el transporte del cemento fueron principalmente del tipo J (cerrado), siendo los últimos utilizados los modelos de paredes deslizantes JPD y JJPD, por su comodidad para la carga y descarga de mercancía paletizada. Desde siempre, su gestión corrió a cargo de la estación de Muel-Mozota, cuyo Jefe de Estación concertaba la entrada y salida de trenes y maniobras, en coordinación con su homólogo de la estación de Longares y tras su cierre, con el de Cariñena. El movimiento de los trenes y maniobras hacia/desde el cargadero, estuvo regulada a lo largo de los años por diferentes documentos reglamentarios en donde se indicaba el procedimiento y normas para todos los agentes implicados, siendo el último en vigor de fecha 23 de abril de 1998. A lo largo de los años, el flujo de trenes de cemento desde este cargadero fue más bien irregular, con épocas de inactividad y de otras con varios trenes a la semana, según demanda. La disminución de la actividad en la fábrica en los primeros años del siglo XXI, conllevó su cierre y la posterior clausura de este cargadero. Años después, el 17 de febrero de 2006 fue embridada la aguja su posición normal impidiendo el acceso al cargadero, siendo levantadas sus instalaciones el 10 de

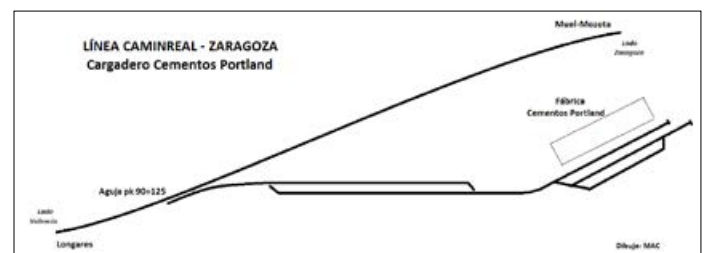
junio de 2006, coincidiendo con las obras de reforma integral del trayecto Cariñena-Muel. Oficialmente y con fecha 18 de julio de 2006, quedó definitivamente clausurado el cargadero de Cementos Portland y anulada toda su documentación de gestión y regulación asociada. El día 20 de noviembre de 2006 entró en servicio un nuevo trazado en variante en ese punto, dejando al margen las antiguas instalaciones del cargadero y cualquier posibilidad de retorno a su actividad ferroviaria.



Aguja de acceso al cargadero, ubicada en el pk 90+125 de la línea Caminreal-Zaragoza. Archivo CIFCCC.



Uno de los últimos trenes, con 9 vagones tipo JJPD cargados de cemento, a su paso por la estación de Cariñena, el día 9 de noviembre de 1998. Foto: Jesús Carballo.



Plano del esquema de vías del cargadero de cementos Portland. Archivo CIFCCC