

JOSÉ LUIS TORRECILLA CUBERO | LUIS LEZÁUN MARTÍNEZ DE UBAGO

III F 3076  
v. II q. 2

# EL FERROCARRIL DE ZARAGOZA

Nudo gordiano ferroviario español

Memoria del primer tercio del siglo XX

El ferrocarril zaragozano en su encrucijada

TOMO II

SERIE FERROCARRIL

«Sí; tienen una profunda poesía los caminos de hierro. (...) Tienen poesía las anchas, inmensas estaciones de las grandes urbes, con su ir y venir incesante... Tienen poesía esas otras estaciones cercanas a viejas ciudades...»

**José Martínez Ruiz (Azorín), *Castilla* (1912)**

«Yo, para todo viaje —siempre sobre la madera de mi vagón de tercera—, voy ligero de equipaje... ¡Este placer de alejarse!... Luego, el tren, al caminar, siempre nos hace soñar; y casi, casi olvidamos el jamelgo que montamos»

**Antonio Machado, *El tren* (1912)**

«Entre los carriles de las vías del tren crecen flores suicidas»

**Ramón Gómez de la Serna, *Greguerías* (años 10-20 del s. XX)**

«El que viaja mucho va huyendo de cada lugar que deja y no buscando cada lugar a que llega» **Miguel de Unamuno, *Niebla* (1914)**

«Entre 1900 y 1935 se tendieron tan sólo 1.700 km de vía, entre los que cabe destacar el Ferrocarril Central de Aragón»

**Antonio Gómez Mendoza, *Ferrocarriles y cambio económico en España (1855–1913)* (1982)**

«En España, somos una excepción en política ferroviaria, como, por desgracia, somos una excepción en tantos otros aspectos de la vida colectiva»

**Francisco de Asís Cambó, *Elementos para el estudio del problema ferroviario en España* (1918)**

«La construcción y puesta en explotación de la línea de ferrocarril de Caminreal a Zaragoza marca un hito en la historia ferroviaria, no sólo del Central de Aragón, sino del ferrocarril en España. La puesta en práctica de novedosos sistemas de explotación, enclavamientos, diseños de trazados modernos y nuevo material motor y remolcado supuso un claro ejemplo que después seguirían otras compañías ayudadas por la experiencia que supuso su aplicación en el Central»

**Carlos Sanz Aguilera, *Historia del Ferrocarril Central de Aragón*, 3.ª ed. (2017)**

# ÍNDICE

Agradecimientos .....	19
Introducción .....	23
La tercera etapa de la estación de Cappa.....	31
Nuevas iniciativas: el ferrocarril económico de Cariñena a Zaragoza y su empalme .....	57
<b>Introducción al proyecto de ferrocarril económico</b> .....	57
<b>El ferrocarril económico de Zaragoza a Cariñena</b> .....	63
El ramal de enlace entre las estaciones de Cariñena y el Campo del Sepulcro y su integración con la red de tranvías de Zaragoza.....	81
Duplicación de vía entre Casetas y Campo del Sepulcro .....	89
El paso a nivel del Castillo: configuración y evolución (Carreteras de Madrid y de Navarra) .....	99
El puente de La Almozara: construcción, transformaciones y sustitución .....	125
Crisis del sistema ferroviario y su impacto en Zaragoza .....	137
Las estaciones de clasificación de Zaragoza y sus enlaces: Arrabal y La Almozara .....	147
<b>Zaragoza–Arrabal Clasificación</b> .....	147
<b>La Almozara Clasificación</b> .....	161
<b>Origen y justificación del proyecto de la estación de clasificación de La Almozara</b> .....	163
<b>El apartadero provisional de 1917: una solución estratégica para las obras de La Almozara</b> .....	169
<b>Un enlace en movimiento: la evolución kilométrica del empalme MZA–Norte</b> .....	173
<b>La evolución del empalme MZA–Norte</b> .....	177
<b>Complejo ferroviario de La Almozara: descripción integrada</b> .....	179
<b>La transformación de los enclavamientos en La Almozara (1918–1919): una operación técnica decisiva</b> .....	189
<b>La construcción del edificio de viajeros de La Almozara</b> .....	193

Expropiaciones de terrenos .....	197
La función de La Almozara en la reordenación técnica de los empalmes de 1923 .....	203
El bombeo del agua en La Almozara: una curiosidad histórica .....	203
La Almozara en 1929: consolidación de la estación de clasificación .....	207
La modificación del empalme de La Almozara .....	209
<b>La reorganización de los empalmes en Zaragoza tras la habilitación de La Almozara (1923)</b> .....	217
<b>La crisis de las estaciones zaragozanas en los años veinte: el caso paradigmático del Mediodía</b> .....	219
Entre La Almozara y el proyecto de un gran nodo occidental: los enlaces del Central de Aragón (1917–1918).....	223
MZA Zaragoza en 1918: reordenación del eje de mercancías.....	227
La estación de Zaragoza Delicias y los enlaces de Central de Aragón.....	229
<b>La construcción del tramo Caminreal–Zaragoza</b> .....	229
<b>Ambiente político, social, económico y emocional en enero de 1933</b> .....	241
<b>La apertura al tráfico del Caminreal</b> .....	247
<b>La inauguración oficial en Zaragoza</b> .....	251
El complejo ferroviario de Zaragoza .....	255
Historia del apeadero de Puerta de Sancho (o de La Industrial Química) .....	281
Las Comisiones de Enlaces Ferroviarios en la Segunda República Española .....	297
Conclusiones y epílogo .....	333
Abreviaturas utilizadas .....	335
Cronología principal .....	339
Bibliografía .....	341
Documentos, revistas, periódicos y sitios web .....	345



Estación de Zaragoza-Arrabal. Playa de vías y estación por el lado de Lérida. Francisco Ribera Colomer. 1946. AHF-MFC.



Depósito de locomotoras de la estación de Campo del Sepulcro en 1965. En el fondo, a la derecha, se distingue el edificio de la estación; a la izquierda, la factoría de Material Móvil y Construcciones, S. A., heredera de los históricos Talleres Cardé y Escoriaza. En primer término, el depósito con varias locomotoras denominadas «RENFE», entonces adscritas al depósito de Mora la Nueva. Cortesía de Luis Ortiz.

## Agradecimientos

Nuestro más sincero reconocimiento a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles por su valiosa colaboración y por facilitar el acceso a documentación esencial para esta investigación. Queremos expresar, en particular, nuestro agradecimiento al equipo del Museo del Ferrocarril de Madrid, destacando la atención y profesionalidad de Leticia Martínez y Ana Cabanes, cuya ayuda ha sido inestimable. Extensivo también al equipo del Museu del Ferrocarril de Catalunya, en Vilanova i la Geltrú, y muy especialmente a Dara García Carrasco, por su siempre generosa disposición.

Asimismo, agradecemos profundamente al Archivo Municipal de Zaragoza (Palacio de Montemuzo) su constante disposición y amabilidad ante las numerosas consultas realizadas. En especial, queremos destacar la colaboración de Betania Canellas y Teresa Pérez Gracia, por su atención y apoyo continuado.

Este trabajo no habría sido posible sin la colaboración y ayuda de muchas personas e instituciones.

Queremos expresar nuestro especial agradecimiento a Pilar Biel, Alberto García, Alfonso Marco, Juan Antonio Peña, Jesús Piquero, Agustín del Tiempo, José Luis Monforte, Gerardo Romero, Luis Ortiz, Marco Antonio Campos, Carlos Sanz Aguilera, César Mohedas, José Antonio Sancho, Jacobo Villacampa, José Miguel Vila, José Luis Martínez, Carlos de Diego, Javier de Diego, Pedro Arranz y Miguel Trallero.

Deseamos destacar de manera muy especial la labor de nuestro editor, Manuel Baile, cuya confianza en este proyecto y generosa disposición para acogerlo han sido fundamentales para su publicación. Su apoyo editorial ha sido clave para que este trabajo viera la luz, y le estamos profundamente agradecidos por su compromiso y sensibilidad hacia nuestra propuesta.

Finalmente, deseamos citar a las siguientes personas por su contribución y apoyo: Javier Abad, Carlos Abadías, Gerardo Alcañiz, Octavio Ariñez, José María Ballestín, Emilio Barrios, Francisco Boisset, Paula Canalís, Pablo Chamorro, Víctor Cuéllar, Miguel Ángel Chueca, Miguel Ángel Durán, Fernando F. Sanz, Adrián Gaibar, Pedro González, Juan Herrera, Stella Ibáñez, Borja Jiménez, Rafael Lázaro, Aurora y Virginia Lezáun, Alberto López, Jesús Madre, Francisco Monzón, Isaac Moreno, Raúl Oliver, Carlos Ortí, Pascual Orduna, Antonio Pérez Casañ, Pedro Pintado, Juan Remolar, Severino Rodríguez, Cristina Rubio, Jorge Sánchez, Xavier Santamaría, Roberto Serrano, Antonio Tausiet, Javier Turrión, Víctor Yepes y Manuel Zuazo.

## Introducción

Zaragoza alcanzó el final del siglo XIX con un panorama ferroviario tan complejo como fragmentado. La nueva estación de Campo Sepulcro, perteneciente a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), se consolidaba como el principal nodo ferroviario de la ciudad: símbolo de una modernidad todavía en forja.

A su lado, desde 1887, operaban las instalaciones del ferrocarril de vía métrica procedente de Cariñena, explotado por la Compañía del Ferrocarril de Cariñena a Zaragoza (CZ), cuya evolución constituye uno de los elementos esenciales del periodo que aquí se estudia. También seguía en pie la estación del antiguo ferrocarril de Escatrón, promovido por Cappa, utilizada de forma provisional para recibir los primeros trenes procedentes de Barcelona por Caspe mientras se completaba el enlace sur con Campo Sepulcro. Años más tarde quedó fuera de servicio y, en 1904, fue reconvertida en cabecera de una nueva línea minera de vía métrica: la de Utrillas, entonces perteneciente a la Sociedad Anónima Minas y Ferrocarril de Utrillas (MFU), que se mantuvo en funcionamiento hasta su cierre en 1966.

A este entramado se sumaban otras infraestructuras clave. Entre ellas destacaba el enlace sur zaragozano, recién construido por MZA, que comunicaba Campo Sepulcro con la línea directa a Barcelona por Caspe. También era fundamental la estación de Arrabal y el enlace ferroviario, situado aguas arriba del Ebro, de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte), que facilitaba la entrada de trenes procedentes de Alsasua y Barcelona y que, más adelante, permitiría el acceso de los trenes internacionales tras la apertura de la línea de Canfranc en 1928. A ello se sumaba la interconexión en Casetas, donde las líneas de MZA y Norte compartían instalaciones y tráfico.

Este conjunto de conexiones conformaba un nudo ferroviario aún incompleto, mal resuelto y en evolución. Representaba el punto de partida de una nueva etapa en la historia ferroviaria de Zaragoza, objeto de este estudio.

En este contexto, el puente metálico de La Almozara desempeñaba un papel esencial. Esta infraestructura, que permitía el cruce del Ebro y la conexión entre las redes de MZA y Norte, fue una de las obras más destacadas de los primeros enlaces ferroviarios de la ciudad. Construido con técnicas pioneras —como el uso del aire comprimido para su cimentación— y elevado posteriormente para resistir las crecidas del río, el puente no solo cumplía una función técnica: también simbolizaba los esfuerzos y las dificultades por articular un sistema ferroviario verdaderamente integrado en Zaragoza. Su historia, como veremos, es también la historia de una ciudad en plena transformación ferroviaria.

El ferrocarril zaragozano en su encrucijada no es solo un subtítulo: es la expresión de un momento crítico en la historia de la ciudad durante el primer tercio del siglo XX. En ese periodo, Zaragoza se convirtió en escenario de tensiones crecientes entre modelos de gestión pública y privada, entre intereses locales y estrategias nacionales, entre la inercia de las viejas compañías y las exigencias de un país en transformación. Situada en un punto neurálgico de la red ferroviaria española, la ciudad se vio obligada a redefinir su papel en un sistema que evolucionaba con lentitud, entre avances técnicos, conflictos políticos y decisiones que marcarían su futuro. Este tomo se adentra en ese momento decisivo, en busca de las claves que explican cómo Zaragoza intentó —no siempre con éxito— articular un sistema ferroviario coherente, eficiente y acorde con su creciente importancia estratégica.

El término «encrucijada» no se refiere únicamente a la posición geográfica de Zaragoza como punto de convergencia de líneas ferroviarias, sino también a su papel en un cruce de caminos histórico: un tiempo de decisiones cruciales en el que se debatía el futuro del transporte ferroviario en España, entre la fragmentación heredada del siglo XIX y la aspiración a un sistema unificado y moderno.

Entre 1900 y 1936, Zaragoza fue escenario de una evolución ferroviaria compleja y decisiva: desde la coexistencia de las grandes compañías privadas hasta la llegada de nuevas líneas, como la de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón (CA), que acabaría integrada como filial de Norte. A ello se sumaron los primeros intentos de coordinación impulsados por la Comisión de Enlaces durante los años de la Segunda República, en un contexto que buscaba ordenar un sistema fragmentado y modernizar su explotación. Fue un periodo de transformaciones profundas que preparó el terreno para los cambios estructurales que llegarían en etapas posteriores y que se abordarán en el tercer tomo de esta obra.

Este volumen recoge esa memoria: la de una ciudad que, en medio de la incertidumbre, desempeñó un papel central en la transformación del ferrocarril español. Una ciudad que, en su encrucijada, no solo fue testigo, sino también protagonista de un cambio de era.

En los albores del siglo XX, el ferrocarril empezaba a enfrentarse a la que sería su gran rival en las décadas siguientes: la carretera. Las compañías ferroviarias españolas carecían entonces de la capacidad financiera necesaria para acometer las inversiones que exigía la modernización del sistema: actualizar parques móviles, duplicar vías, construir estaciones de clasificación o sustituir puentes por otros más resistentes, capaces de soportar el creciente peso de locomotoras cada vez más potentes. Las dos grandes compañías que operaban en Zaragoza, MZA y Norte, no permanecieron al margen: sentían la problemática como propia, la sufrían en sus estructuras y la afrontaban con los medios —limitados— a su alcance.

Para evitar la aglomeración de mercancías y mejorar el tráfico, en 1906 se duplicó la vía entre el nudo de Casetas y Zaragoza —un proyecto ya intentado sin éxito en 1864. De haberse llevado a cabo entonces, la Compañía del Ferrocarril de Zaragoza a Pamplona (ZP) se habría liberado del canon que pagaba a MZA por utilizar su vía desde Casetas.

A finales de 1912, se puso en funcionamiento un paso a distinto nivel en el lugar que hoy ocupa la Plaza de la Ciudadanía, para evitar los numerosos accidentes que se producían en la carretera de Madrid a La Junquera (hoy Avenida de Madrid):<sup>1</sup> el tren por arriba y la carretera por abajo, mediante un pequeño túnel. En un primer anteproyecto de finales del XIX, la carretera pasaba por encima, como finalmente se haría en el siglo XXI.

Durante las tres primeras décadas del siglo XX se construyeron y ampliaron las estaciones de clasificación de mercancías de Zaragoza: la del Arrabal, perteneciente a Norte, y la de La Almozara, de MZA, cuyo desarrollo quedó definido en los proyectos y ampliaciones realizados entre 1914 y 1924. Ambas instalaciones nacieron para ordenar y agilizar el creciente tráfico de mercancías que atravesaba la ciudad en ese periodo.

La doble vía se extendió también desde el nuevo empalme de La Almozara hasta el apeadero de La Química en 1922, en las inmediaciones de la actual Plaza de Europa. Como la duplicación no llegó hasta la estación de Arrabal, el problema del estrangulamiento ferroviario persistió desde el puente metálico. En 1932, la Compañía del Norte proyectó la construcción de una vía doble que, desde la margen izquierda del Ebro, permitiera acceder directamente a la estación

---

<sup>1</sup> En el proyecto original, el tren discurría por la parte superior y la carretera atravesaba un pequeño túnel inferior. Curiosamente, en un anteproyecto de finales del siglo XIX se planteó la solución inversa: la carretera por arriba. Un siglo después, con la adaptación de los trazados para la alta velocidad, se ha recuperado la idea inicial: el ferrocarril soterrado cruza la actual plaza de la Ciudadanía.

de Zaragoza-Arrabal; sin embargo, la actuación no se materializó, pues el puente metálico carecía de la resistencia necesaria para las nuevas locomotoras y disponía de vía única, lo que imposibilitaba su adaptación a la duplicación prevista.

Por otra parte, la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón (CA), ya integrada como filial de Norte, obtuvo en 1927 la concesión para construir en ancho ibérico el nuevo tramo Caminreal-Zaragoza, que sustituía al antiguo ferrocarril de vía estrecha explotado por la Compañía del Ferrocarril de Cariñena a Zaragoza (CZ) entre Cariñena y la capital. Con esta ampliación, Central de Aragón estableció en Zaragoza su estación de Delicias —situada en las inmediaciones del emplazamiento donde hoy se alza la Estación Intermodal, una terminal cuya puesta en servicio transformó de manera decisiva la estructura ferroviaria de la ciudad y redefinió sus enlaces con las principales líneas de la época.

La compañía barajó dos soluciones para su implantación en Zaragoza: un ambicioso proyecto denominado «General Definitivo», que no llegó a ejecutarse, y otro más modesto, el de las «Instalaciones Parciales», finalmente aprobado. Antes de adoptar esta última solución, los ingenieros de Central de Aragón presentaron al Consejo de Administración varias alternativas para ubicar la estación definitiva en Zaragoza y resolver su enlace con Norte en dirección a Arrabal:

- I. Utilizar Zaragoza-Arrabal como estación cabecera de la línea de Caminreal a Zaragoza, opción desechada por su notoria incapacidad para absorber un aumento de tráfico.
- II. Construir una nueva estación común para Norte y Central de Aragón en la margen izquierda del Ebro, junto a la carretera de Huesca, en una amplia superficie libre de edificaciones. Se descartó por su lejanía respecto al núcleo urbano y por los falsos recorridos que implicaba, ya que la mayor parte del tráfico de Caminreal continuaba, en retroceso, hacia Casetas.
- III. Construir una estación común para Norte, MZA y Central de Aragón en la margen derecha del Ebro. El Consejo la rechazó por la extraordinaria complejidad de la obra y la escasa relación entre las distintas corrientes de tráfico.
- IV. Construir una estación en Zaragoza (Delicias) que sirviera como terminal común para Norte y Central de Aragón, solución finalmente aprobada. Sin embargo, aunque la estación llegó a edificarse, no se consolidó como común, pues Arrabal continuó en funcionamiento.

Central de Aragón construyó un ramal que, partiendo de la nueva estación, discurría por un paso inferior bajo las vías de MZA y bajo un camino del barrio de La Almozara, en las proximidades del Palacio de la Aljafería, para enlazar finalmente con las vías de Norte después de las agujas de salida del apartadero de la Industrial Química de Zaragoza, S. A. (IQZ) —una de las instalaciones fabriles más relevantes de la época— y antes del puente metálico sobre el Ebro. Asimismo, se proyectó un segundo ramal de enlace, en vía única, con MZA en dirección a la estación de Campo Sepulcro, que también partía de Zaragoza-Delicias.

En 1932, durante la Segunda República, se apostó por inversiones selectivas destinadas a combatir el paro en zonas urbanas afectadas por la crisis mundial, centrando inicialmente los esfuerzos en los enlaces ferroviarios de Madrid y extendiéndolos después a Bilbao y Barcelona. A Zaragoza no le llegaría su turno

hasta dos años más tarde. Desde la prensa madrileña se alabó la Comisión creada en la ciudad, una de las capitales más necesitadas de una estación central por su elevado tráfico y su condición de punto de paso de arterias principales. Además, padecía un tráfico estrangulado por la deficiente configuración de sus instalaciones, lo que también limitaba su desarrollo urbanístico.

El alcalde López de Gera pronunció una conferencia de gran relevancia sobre los enlaces ferroviarios de Zaragoza. Subrayó que se trataba de una obra de alcance nacional, no meramente local. Destacó los problemas derivados del diferente ancho de vía, cuya transformación al ancho europeo costaría la entonces inalcanzable cifra de mil millones de pesetas. Propuso el tercer carril para potenciar el comercio exterior, sugiriendo incluso su implantación entre Zaragoza y Canfranc —hubo que esperar setenta años para que se utilizara entre Huesca y Tardienta—. Señaló la importancia de una estación central, cuya ubicación imaginaba atravesando una calle tan significativa como Conde de Aranda; propuso suprimir el puente ferroviario, al que calificó de «en estado ruinoso», pues no permitía la vía doble ni soportaba el peso de las locomotoras Garratt que operaban en la línea de Caminreal de Central de Aragón. Recalcó los problemas del Arrabal, donde la vía de Norte impedía su expansión urbanística, y la necesidad de ampliar la capacidad del paso a distinto nivel de la Avenida de Madrid.<sup>2</sup>

En enero de 1935, cuando todo parecía favorable al ansiado proyecto de estación central, el Ministerio de Obras Públicas —con nuevo ministro— disolvió las Comisiones de Zaragoza y Bilbao. Lo justificó afirmando que «*los planes de obras hasta ahora realizados o en proyecto representan sumas cuantiosas que, dada la situación actual del problema ferroviario y su relación con la economía nacional, aconsejan reducir a más estrechos límites los proyectados enlaces ferroviarios*».<sup>3</sup> Poco después comenzó a circular en Madrid la idea de un «apeadero fabuloso» en la puerta de Sancho, con un coste de al menos un millón de pesetas: una maniobra de distracción destinada a contener el malestar por la suspensión de la Comisión, que ya no volvería a reactivarse.

Durante la primera mitad del siglo XX, el puente metálico de La Almozara fue una pieza clave en la red ferroviaria de Zaragoza, al conectar las líneas de Madrid, Barcelona y Pamplona. En 1902, con la nueva normativa sobre puentes metálicos, se reforzó su estructura para adaptarla al mayor peso de las locomotoras modernas, y en 1913 se realizaron nuevas pruebas de carga.

A pesar de su solidez, el puente sufrió daños: en 1932, una socavación en uno de sus apoyos tras las inundaciones de 1930; y en 1933, un atentado con explosivos que causó graves destrozos. En 1941 se anunció su sustitución por un nuevo puente de hormigón armado, diseñado por Eduardo Torroja. Las obras comenzaron en 1946 y se desarrollaron sin interrumpir el tráfico ferroviario: en 1949 se completó el primer cajón y en 1950 el segundo, desplazando el puente metálico aguas arriba, donde permaneció en desuso hasta su desmontaje en 1968. El tercer cajón nunca llegó a construirse; el hueco dejado por la celosía metálica permaneció visible hasta que, en los años ochenta, el ingeniero Javier Manterola reconvirtió el puente en paso carretero, una transformación que culminó en 1987 y permitió su reapertura al tráfico rodado. Este paso, que conecta la Plaza de Europa con el barrio del Actur, es hoy uno de los principales cruces sobre el Ebro.

Esta historia, que abarca desde la ingeniería pionera hasta una modernización inacabada, refleja con claridad la encrucijada técnica, política y territorial que vivió el ferrocarril zaragozano en esta época de transición. El puente de La Almozara —con sus refuerzos, atentados, desplazamientos y transformaciones— no solo fue una infraestructura decisiva, sino también una metáfora viva de las decisiones, matices y episodios poco conocidos que marcaron este periodo.

---

<sup>2</sup> Este paso formaba parte del trazado de la carretera nacional entre Madrid y Barcelona.

<sup>3</sup> Decreto del Ministerio de Obras Públicas, publicado en la Gaceta de Madrid, núm. 5, de 5 de enero de 1935.

Como se verá a continuación, su trayectoria anticipa muchas de las sorpresas que aguardan al lector en este recorrido por la memoria ferroviaria de Zaragoza. En conjunto, estas páginas pretenden iluminar un periodo tan decisivo como poco conocido, en el que la ciudad se jugó su futuro ferroviario.