NUCCOS STATES ST

Ya desde los inicios del ferrocarril en España, la ciudad de Zaragoza estaba llamada a convertirse en importante nudo ferroviario, debido a su situación estratégica en el valle del Ebro, un paso histórico desde la antigüedad, a medio camino entre los mares Cantábrico y Mediterráneo y las dos principales ciudades del país, Madrid y Barcelona. Esto convirtió a la capital de Aragón en un punto a alcanzar por varias compañías ferroviarias.

A lo largo de la historia en Zaragoza han convivido las compañías de MZA, Caminos de Hierro del Norte, Central de Aragón, Ferrocarril de Utrillas y Ferrocarril de Zaragoza a Cariñena. Además la ciudad cuenta con una larga tradición en la fabricación de material rodante ferroviario.

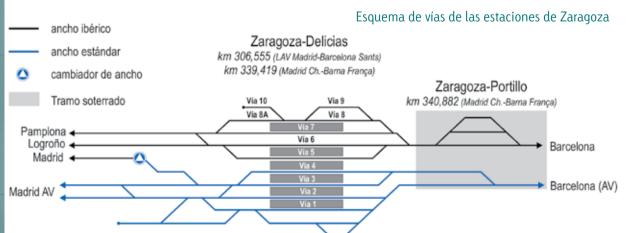
Una de las primeras concesiones ferroviarias obtenidas en España tenía como intención la construc-

ción de un camino de hierro entre Madrid y Zaragoza en 1845. Esta iniciativa no se llevó a cabo finalmente, siendo la primera línea ferroviaria que llega a la capital del Ebro la proveniente de Barcelona en 1861, a partir de la cual se construiría un ramal a Huesca, partiendo de Tardienta, inaugurado en 1864.

Hacia el oeste, habría que esperar hasta 1878, año en que se inaugura la línea de Zaragoza a Pamplona, mediante la que se enlazaría en Alsasua con la línea Madrid – Irún de la Compañía del Norte. En 1864 se inauguraba por parte de la Compañía MZA la línea directa con Madrid, a través de Arcos de Jalón y Calatayud. A partir de 1884 se pondría en servicio un nuevo enlace con Barcelona, el llamado "directo", por Caspe y Mora sin pasar por Lérida.

En 1887 se inauguraba otro nuevo ferrocarril, en esta ocasión de vía métrica, desde Zaragoza a Cariñena. Esta línea, adquirida por la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón en 1913, sería convertida a vía ancha, formando una única línea entre Zaragoza, Teruel y Sagunto.









La configuración ferroviaria de Zaragoza, que llegó a contar con cinco estaciones en su casco urbano, sufriría dos grandes reordenaciones. La primera en 1973 cuando se procedió a la reforma de las antiguas instalaciones de Campo Sepulcro y que dio lugar a la estación de Zaragoza-El Portillo, que asumió la función de estación central. La segunda gran reforma se produjo con la llegada de la alta velocidad con la construcción de la línea Madrid – Barcelona y la nueva estación de Zaragoza – Delicias.

El 11 de octubre de 2003 comienza la explotación comercial del tramo Madrid – Lleida de la línea de alta velocidad de Madrid - Barcelona - frontera francesa. Los tiempos de viaje se reducen en más de una hora traduciéndose en un incremento de viajeros de más del 40 por ciento. Como se puede apreciar el gráfico 1, la mejora de los tiempos de viaje a medida que se mejoran las prestaciones de la línea aumenta el tráfico de viajeros

En diciembre de este mismo año se inaugura la nueva línea de alta velocidad Zaragoza a Huesca, con dos tramos, el Zaragoza a Tardienta de ancho internacional y 57 kilómetros de longitud, y el Tardienta a Huesca de ancho mixto y 22 kilómetros de longitud. Este tramo supone la primera aplicación d e vía con tres carriles para dos anchos.

Iván Palacio y Luis E. Mesa

ALFREDO FORCANO CATALÁN