

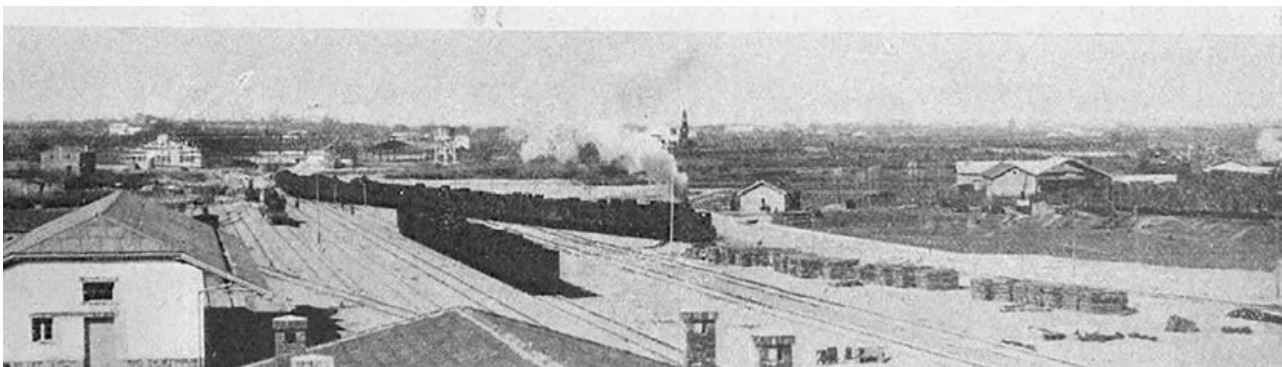
Una aproximación a la historia del complejo ferroviario



Estación de Zaragoza Delicias, año 1933.

Zaragoza Delicias 1933 – 2023

Estación de Zaragoza Delicias, año 1933.



Este año se cumple el noventa aniversario de la apertura del complejo ferroviario de Zaragoza Delicias, que sintetiza la evolución ferroviaria y urbanística de la ciudad del Ebro hasta convertirse en un punto de referencia de la red española de alta velocidad.

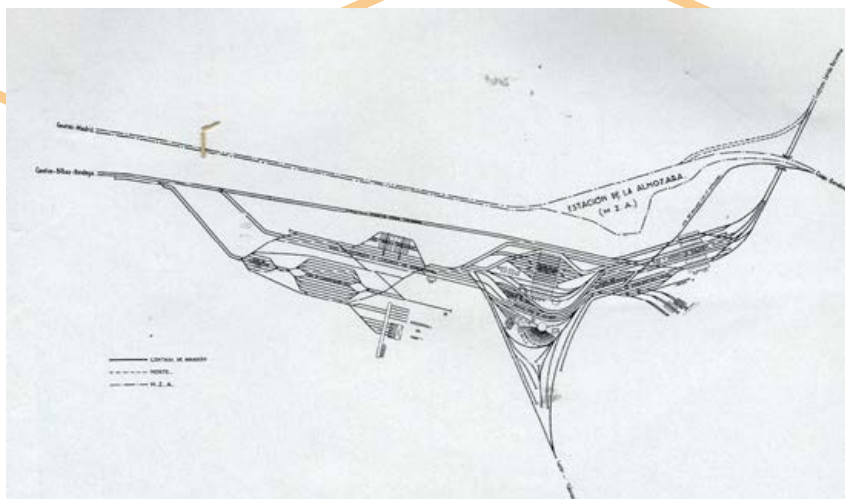
- Texto: José Luis Torrecilla Cubero
- Fotos: Archivo Histórico Ferroviario

Desde la segunda

mitad del siglo XIX hasta el año 1933, en que se puso en servicio la línea férrea entre Caminreal y Zaragoza, se configuraron las instalaciones ferroviarias zaragozanas que darían lugar a una red local que permaneció estable la mayor parte del siglo pasado.

En mayo de 1922 la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón (CA) adquirió una línea de ancho métrico entre Cariñena y Zaragoza para darle continuidad hasta su línea de ancho ibérico, operativa entre Valencia y Calatayud desde 1902. En 1926 CA pasó a manos de Norte (Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España), que retomó la idea con un proyecto en ancho ibérico cuyo punto de empalme se decidió, en noviembre de 1930, que fuese Caminreal. El 22 de septiembre de 1927 se oficializó la concesión a CA, única empresa candidata, y a partir del 13 de enero de 1928, año de la inauguración del ferrocarril de Canfranc, se iniciaron las obras.

El 17 de julio de 1930 comenzaron los trabajos de replanteo



© Archivo Histórico Ferroviario

Proyecto de estación común Norte-CA. Revista Ferrocarriles y Tranvías, año 1933.

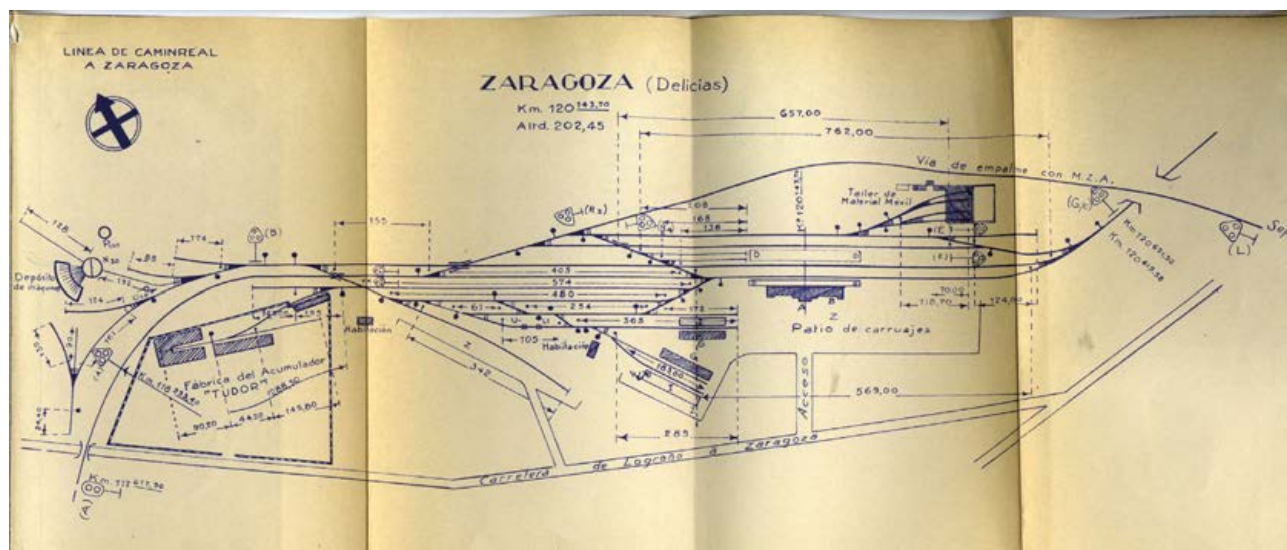
y explanación de la estación de Zaragoza Delicias, que pretendía convertirse en un gran complejo ferroviario que concentraría todos los servicios de viajeros y mercancías del CA y Norte. Pero, con su inauguración prevista en octubre de 1932, por diversos motivos se construyó inicialmente un proyecto más modesto con la intención de ir ampliándose hasta llegar a ser la estación común de Norte y CA, objetivo que nunca se lograría.

Las obras fueron entregadas el 20 de octubre de 1932, salvo las de la estación, que finalizaron el 31 de

diciembre de 1932. La nueva línea contaba con 120 km de longitud, más 1 km hasta el enlace con la línea de Norte en Zaragoza y estaba dotada con las más modernas características: telecomunicaciones redundantes, ningún paso a nivel, modernas instalaciones de señalización, etc.

El 19 de enero de 1933 circuló el primer tren desde Valencia. El primer servicio de viajeros se realizó el 9 de marzo y la inauguración oficial de la línea, junto con la estación de Delicias, el domingo 2 de abril.

Esquema del complejo ferroviario de Zaragoza Delicias en 1933.





Cuadro de repetición y maniobra de las señales de Zaragoza Delicias en el despacho del jefe de Estación.

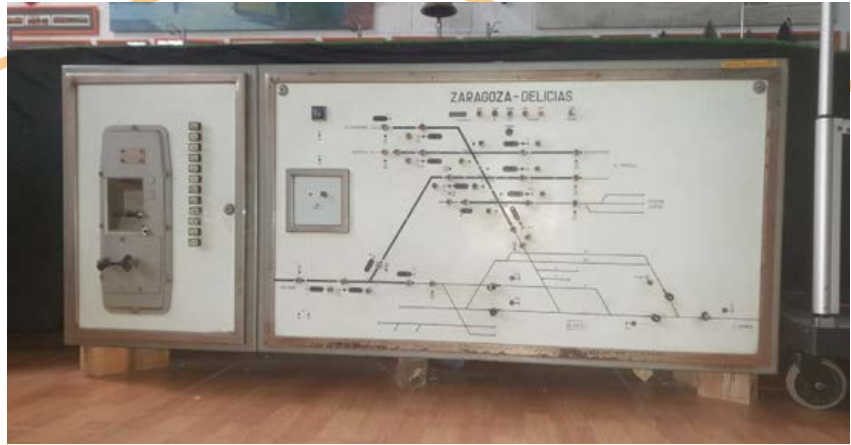
La estación de viajeros

El edificio de viajeros surgió de los bocetos del arquitecto Secundino de Zuazo Ugalde. Su amigo Luis Gutiérrez Soto recibió la adjudicación y con los estudios de Zuazo desarrolló los proyectos definitivos, colaborando en la dirección de las obras. Todas sus oficinas y servicios estaban situados en la primera planta y en la segunda se ubicaron quince viviendas para trabajadores. Gutiérrez Soto quiso romper moldes con líneas ajustadas a la arquitectura y materiales locales dando modernidad a través de la sencillez; independizando accesos y salidas de viajeros y equipajes, oficinas, cantina y viviendas, que no tuviesen cruces en sus circulaciones. Empleó ventanas y puertas metálicas, fachadas blancas encaladas que contrastan con el ladrillo aragonés, el color sepia de sus tejas y el verde de su carpintería.

La estación contaba un sistema de señalización eléctrica, dos andenes de viajeros, dos muelles cerrados y uno descubierto, con grúa eléctrica y un depósito de locomotoras con un puente giratorio articulado de accionamiento eléctrico y forma de corona circular.

Los enlaces ferroviarios

La República puso en marcha una comisión de enlaces para resolver los problemas ferroviarios de la ciudad, donde surgieron ideas y soluciones técnicas que se utilizarían en decenios posteriores. Tras



Mesa de enclavamiento de Zaragoza Delicias que permitía el telemando de agujas y señales, en la AZAFT.



Complejo de Zaragoza Delicias. Archivo Histórico Ferroviario.



Zaragoza Delicias, 21 de junio de 2000.



Zaragoza Delicias, 21 de junio de 2000.



Vista aérea de la construcción de la estación intermodal.

la contienda civil se fueron recuperando los servicios ferroviarios y se puso fin al sistema concesional reuniendo en la empresa estatal Renfe toda la administración de las compañías de ancho ibérico. En 1944 se constituyó una junta de estudio de enlaces ferroviarios. El primer plan de enlaces ferroviarios de Zaragoza, elaborado en 1947 y aprobado en 1954, pretendía concentrar la gestión del tráfico de mercancías y talleres en Delicias, eliminando el servicio a viajeros. La magnitud del plan desbordaba las posibilidades económicas del Estado y se ejecutó en varias fases.

Las obras de modificación de los enlaces ferroviarios de Zaragoza se materializaron entre 1962 y 1972 y supusieron el final del servicio de viajeros y el corte del ramal hacia las antiguas vías de Norte. Entre 1973 y 1976 se construyó una estación centro y unos depósitos de material motor y remolcado; y el 1 de julio de 1976 se puso en servicio un ramal entre Delicias y La Almozara. Resultó entonces necesario crear un puesto de circulación y una nueva mesa de enclavamientos, que sustituyó al antiguo cuadro eléctrico, y que resultó incompleta porque la mayor parte del complejo continuó con el accionamiento manual de las agujas.

La sala de espera del edificio se reformó a comienzos de los ochenta y Renfe cedió parte de sus dependencias a la recién constituida Asociación Zaragozana de Amigos del Ferrocarril y Tranvías (AZAFT) y al Regimiento de Zapadores Ferroviarios.

La nueva estación intermodal

Los cambios en la política ferroviaria en los ochenta, la llegada de la alta velocidad y el desarrollo urbanístico de los noventa, serían

determinantes para el complejo, que sufriría una lenta decadencia.

El ayuntamiento quería desafectar todos los terrenos para acometer los nuevos accesos ferroviarios y en abril de 1998 se presentó un informe que determinó la ubicación de la nueva estación intermodal en Delicias y la liberación del uso ferroviario de terrenos. Posteriormente, se creó la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002 para actuar fundamentalmente en los entornos de las estaciones de Delicias y El Portillo.

Las antiguas instalaciones de Delicias se clausuraron el 10 de

julio de 2000. La mayor parte de las obras de la estación intermodal se llevaron a cabo en 2002 y sus puertas se abrieron al público el 19 de mayo de 2003. Cuando se inauguró la nueva línea de alta velocidad entre Madrid y Lleida el 10 de octubre de 2003, la estación quedó abierta en su totalidad.

El antiguo edificio de viajeros, de estilo racionalista ecléctico, fue conservado y catalogado. Las obras de rehabilitación para su uso como espacio expositivo ferroviario se licitaron el 30 de octubre de 2000 pero, finalmente,

el edificio terminó convertido en el centro de gobierno de tráfico de la línea de alta velocidad del noreste de España, comenzando a funcionar a la vez que la línea. Este centro experimentó posteriormente una importante remodelación que concluyó el 1 de diciembre de 2008 y cumple también veinte años.

Noventa años después, el complejo de Zaragoza Delicias, tras una profunda transformación, sigue prestando un servicio ferroviario fundamental para la sociedad aragonesa y española. ■

Vista actual de la antigua estación de Delicias.

