

JOSÉ LUIS TORRECILLA CUBERO | LUIS LEZÁUN MARTÍNEZ DE UBAGO

# EL FERROCARRIL DE ZARAGOZA

Nudo gordiano ferroviario español. Memoria del siglo XIX

Un paseo por un pasado desconocido de la ciudad

TOMO I

# EL FERROCARRIL DE ZARAGOZA

Primera edición: octubre de 2025  
www.editorialcomuniter.es

Editor: Manuel Baile

© de los textos, José Luis Torrecilla Cubero y Luis Lezáun Martínez de Ubago, 2025

Diseño de cubiertas: Editorial Comuniter

Esta edición es propiedad de la Editorial Comuniter S.L.  
Publicación N.º 345  
ISBN: 8-84-18973-81-9  
Depósito legal: Z 1540-2025

Impreso y encuadernado en talleres de Editorial Comuniter

Todos los derechos reservados. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

## Fotografía Portada:

Zaragoza-Arrabal, locomotora 242F-2008 de RENFE con un tren de viajeros en el año 1965. Cortesía de Luis Ortiz. La imponente locomotora 242F-2008 "Confederación" de RENFE, culminación de la tracción vapor española, bajo la gran marquesina metálica de la estación de Arrabal, la primera instalada en Zaragoza, hoy desaparecida.

Esta máquina pertenece a una serie de diez unidades fabricadas entre 1955 y 1957 por La Maquinista Terrestre y Marítima de Barcelona, diseñadas para remolcar trenes expresos de gran tonelaje y capacidad para superar los 140 km/h. El nombre "Confederación" proviene del tipo de rodaje 2-4-2, que en la nomenclatura norteamericana se denominaba así, evocando las grandes locomotoras de pasajeros del sistema canadiense.

Al fondo, se distinguen los depósitos de agua que sustituyeron a la antigua rotonda de locomotoras, cuando la estación dejó de ser terminal en 1871, tras la construcción del puente metálico sobre el Ebro que unió las líneas de Norte y MZA.

A la derecha, se asoma el remate de dos torres de la basílica de El Pilar, y a la izquierda, la torre de La Seo con su cimborrio, enmarcando la escena urbana. Un chorro de vapor emerge desde una vía contigua, testigo del bullicio ferroviario de la época. La locomotora remolca probablemente un tren legendario: el expreso de Barcelona a La Coruña y Vigo, el popular "Shanghái", que evocaba la película El expreso de Shanghai, cuya leyenda se forjó al tratarse del viaje más largo de los ferrocarriles españoles.

## Fotografía Contraportada:

Zanja del enlace Sur de Zaragoza vista desde el lado Barcelona antes de llegar a la estación de Campo Sepulcro, donde se distingue la señal semafórica mecánica. El tercer paso superior corresponde al cruce de la carretera de Zaragoza a Valencia por Teruel, actual Avenida de Valencia. El quinto paso, y último conducía al ingreso principal a la estación de ferrocarril de Cariñena, actual Calle Santander. Año 1944. Fondos del servicio eléctrico de RENFE. Fotografía: Francisco Ribera Colomer, en el Museo del Ferrocarril de Cataluña (Vilanova y La Geltrú). Archivo Histórico Ferroviario. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (AHF-MFC).

JOSÉ LUIS TORRECILLA CUBERO | LUIS LEZÁUN MARTÍNEZ DE UBAGO

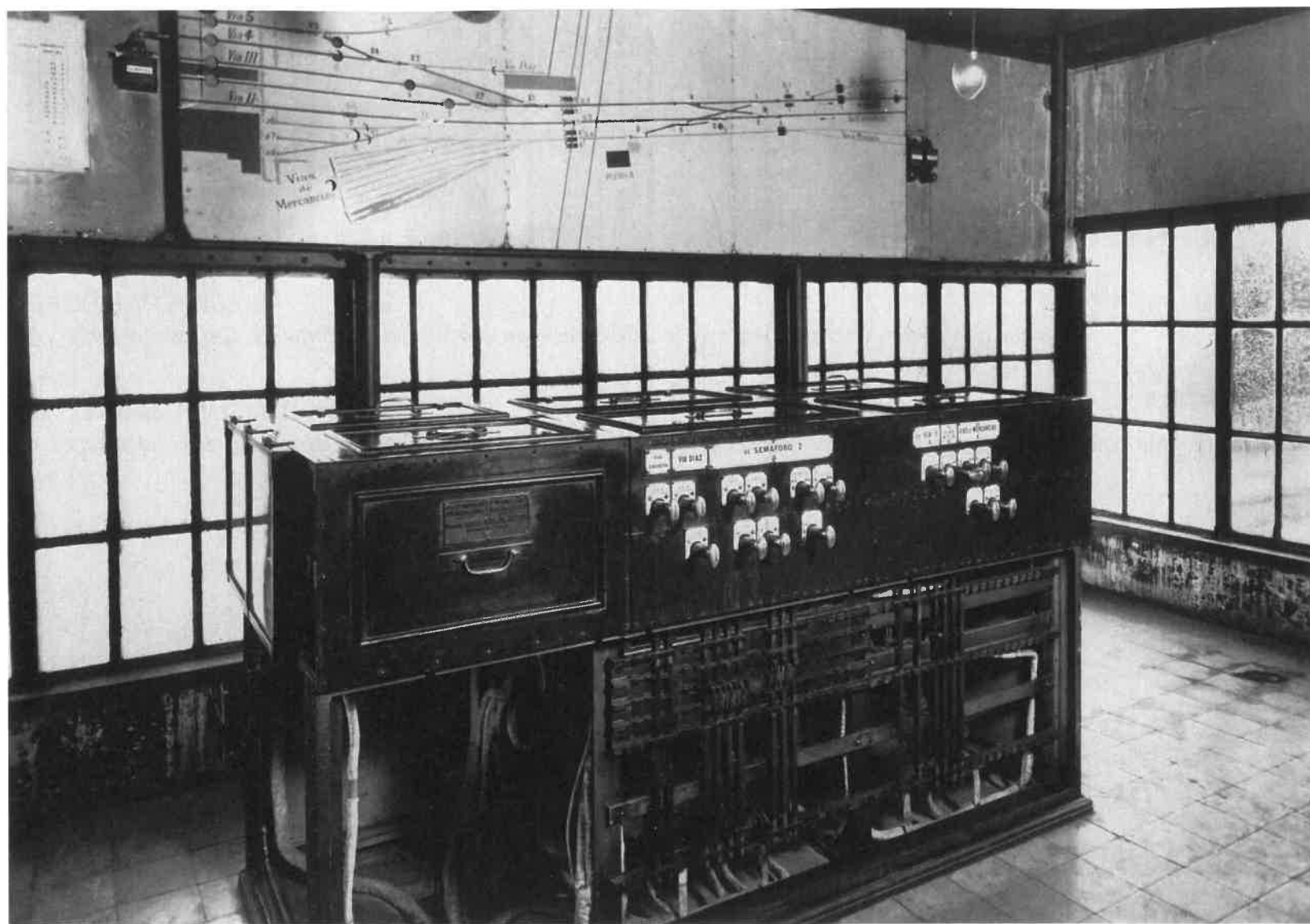
# EL FERROCARRIL DE ZARAGOZA

JOSÉ LUIS TORRECILLA CUBERO

*A mis queridos padres, cuyo amor y apoyo incondicionales han sido mi guía y mi fortaleza. Con todo mi cariño y gratitud*

LUIS LEZÁUN MARTÍNEZ DE UBAGO

*A mis nietos Leonardo y Maya para que, más adelante, puedan conocer detalles curiosos del apasionante mundo ferroviario de la ciudad donde nacieron*



Vista interior del puesto de enclavamientos A de tipo Thomson-Houston de la estación de Zaragoza-Campo del Sepulcro, en noviembre de 1943. Fondos del servicio eléctrico de RENFE.

Fotografía: Francisco Ribera Colomer. AHF-MFC

*"Un tren que parte es la cosa del mundo que más semejanza tiene con un libro que se acaba. Cuando los trenes vuelvan, abríos, páginas nuevas"*  
**Benito Pérez Galdós, Tormento (1884)**

*"¡El tren! Es decir, unos carros que marchaban sin mulas ni caballos a velocidad no comparable con la de las galeras aceleradas; un monstruo que se iba tragando leguas y leguas como si tal cosa, valiéndose únicamente del vapor. Es verdad que los carriles eran una ventaja morrocotuda, pero, de todas maneras, ir a Madrid en doce horas sin descansar nos parecía un irrealizable ensueño. Los viejos dudaban del milagro ¡no podía ser aquello! Y, además, era una locura lanzarse tan precipitadamente por esos caminos de Dios"*

**Mariano García Albar, Memorias de un zaragozano (1850-1861) en Heraldo de Aragón (30 de marzo de 1906)**

*"Como muchos otros que han vivido mucho tiempo en una gran capital, sentía una profunda atracción por las diversas estaciones ferroviarias. Son nuestras puertas a lo glorioso y desconocido. A través de ellas nos adentramos en la aventura y el sol, y a ellas, ¡ay!, regresamos"*  
**Edward Morgan Forster, Howards End (1910)**

*"Dos sucesos que son simultáneos respecto al terraplén, ¿lo son también respecto al tren? (qué está en movimiento)"*  
**Albert Einstein, Sobre la teoría de la relatividad especial y general (1917)**

*"¡La vida, como el tren, hija mía sigue adelante! ¡Y es una suerte que sea así"*  
**Agatha Christie, The Mystery of the Blue Train (1928)**

*"Muy pronto técnicos extranjeros y españoles se dieron cuenta de los factores favorables que ofrecía Zaragoza en cuanto a las comunicaciones, de ahí que en Zaragoza o hacia Zaragoza se desarrollaran los primeros ferrocarriles. Incluso, el FF.CC. "directo" de Barcelona a Madrid se proyectó inicialmente sin pasar por Zaragoza, pero finalmente se impuso -una vez más- la situación geográfica de Zaragoza, lo mismo que había sucedido desde la época romana"*

**María Carmen Faus Pujol, El ferrocarril y la evolución urbana de Zaragoza (1978)**

# ÍNDICE

PRÓLOGO .....	13
<i>José Estrada Guijarro</i> .....	13
<i>Alberto García Álvarez</i> .....	15
AGRADECIMIENTOS.....	19
INTRODUCCIÓN .....	21
LAS PRIMERAS INAUGURACIONES.....	29
LOS PRIMEROS ENLACES Y ESTACIONES DE CASSETAS Y ZARAGOZA .....	33
Línea de Zaragoza a Pamplona y Alsasua.....	33
Línea de Madrid a Zaragoza.....	38
Línea de Barcelona a Zaragoza.....	45
EL PROBLEMA DE LA ESTACIÓN DE ZARAGOZA Y DE SUS ENLACES. POSICIONES ENFRENTADAS (RESUMEN) .....	53
Posición del ayuntamiento, notables de Zaragoza y diversas corporaciones .....	53
Posición de MZA y ZB (ZPB) .....	53
Posición de los ingenieros.....	54
Posición del Estado – El Ministerio y la Corona .....	54
Posición del ramo de Guerra .....	55
Conclusión.....	55
EL PROBLEMA DE LA ESTACIÓN DE ZARAGOZA Y DE SUS ENLACES (CRONOLOGÍA ENTRE 1852-1871).....	57
EL EMPALME NO EJECUTADO DE LA ALMOZARA .....	73
EL PROYECTO NO REALIZADO PARA PROLONGAR LA LÍNEA CASSETAS-ZARAGOZA Y RAMALES DE EMPALME CON LAS ESTACIONES DE MADRID Y BARCELONA	75

EL ENLACE OESTE-NORTE CON EL PUENTE SOBRE EL EBRO.....	89
FUSIÓN DE ZPB CON NORTE.....	111
LA UNIÓN DE LAS LÍNEAS .....	113
LA ESTACIÓN DE CASETAŞ Y SU INFLUENCIA FERROVIARIA HACIA ZARAGOZA .....	127
LA ESTACIÓN DE ZARAGOZA, INFLUENCIA DE CASETAS Y TREGUA FERROVIARIA (1872-1886) .....	137
INTENTO DE MZA DE RESTABLECER EL ENLACE FERROVIARIO DE ALAGÓN.....	145
EL FERROCARRIL DE ZARAGOZA A ESCATRÓN. EL ORIGEN DE LA LÍNEA DE LOS DIRECTOS .....	147
ADQUISICIÓN DE FCA POR VVB .....	151
COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DIRECTOS DE MADRID Y ZARAGOZA A BARCELONA.....	155
LA FUSIÓN DE LA COMPAÑÍA DE LOS DIRECTOS CON TBF .....	157
FUSIÓN TBF-MZA.....	159
ANTECEDENTES DEL ENLACE FERROVIARIO SUR DE ZARAGOZA.....	161
FINALIZACIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA DE LOS DIRECTOS Y DEL RAMAL DE ENLACE SUR .....	162
LA INAUGURACIÓN DEL RAMAL DE ENLACE SUR EN ZARAGOZA .....	165
EL FIN DE LA TREGUA FERROVIARIA 1887-1896. LA ESTACIÓN CENTRAL DE ZARAGOZA .....	181
LA ESTACIÓN DE UTEBO .....	183
EL CAMPO DEL SEPULCRO .....	187
CONCLUSIONES .....	207
EPÍLOGO .....	209
ANEXO I. "INFORME DE LA JUNTA DE AGRICULTURA, INDUSTRIA Y COMERCIO DE ZARAGOZA", DEL 8 DE JULIO DE 1860 .....	211
ANEXO II. "INFORME FAQUINETO", DEL 7 DE FEBRERO DE 1870.....	219
ANEXO III. "CONVENIO ENTRE MZA Y ZPB SOBRE EL ENLACE FERROVIARIO ENTRE AMBAS COMPAÑÍAS", DEL 7 DE SEPTIEMBRE DE 1871.....	239
ABREVIATURAS UTILIZADAS .....	245

CRONOLOGÍA PRINCIPAL.....	249
BIBLIOGRAFÍA.....	251
DOCUMENTOS, REVISTAS, PERIÓDICOS Y SITIOS WEB.....	257



Vista general de la playa de vías de entrada de Zaragoza-Arrabal tomada desde el lado del enlace con la línea de Madrid. En la imagen se distinguen: el edificio de viajeros, a la derecha; el edificio de mercancías, a la izquierda; y, apoyados en ellos, su marquesina. Año 1944. Fondos del servicio eléctrico de RENFE. Fotografía: Francisco Ribera Colomer. AHF-MFC

## PRÓLOGO

### *José Estrada Guijarro*

La ciudad de Zaragoza tiene inscrito su nombre con letras de oro en la historia del ferrocarril español.

Y esta consideración no ha sido flor de un día. A continuación, cito un ejemplo de ello.

En 1854, cuando el ferrocarril español apenas había cumplido seis años de vida, el Ministerio de Fomento encargó al preclaro ingeniero don José Almazán un estudio sobre la ubicación más adecuada para una estación central en España.

Sus conclusiones las plasmó en un interesantísimo informe titulado *“Memoria sobre el establecimiento de una estación central, donde se unan los ferrocarriles que han de ejecutarse en España”*.

A lo largo de su disquisición para dar respuesta al encargo, Almazán analiza con una precisión certera la previsible expansión del ferrocarril en nuestro país.

Y en dicho proceso, ya clasifica en segundo lugar entre las líneas de primer orden que debían construirse prioritariamente en España a la que denomina: *“Línea á Zaragoza, valle del Ebro, Barcelona y Figueras con un ramal desde Zaragoza á Tudela para dirigirse á Pamplona”*.

Con la perspectiva que da el tiempo, la importancia estratégica del ferrocarril zaragozano en aquella incipiente red ferroviaria se fue consolidando gracias a algunos elementos clave:

- **Equidistancia:** respecto a algunas de las principales ciudades de la península ibérica, como Madrid, Barcelona, Valencia o Bilbao.
- **Cruce de caminos (de hierro):** razón por la que se radicaron numerosas compañías ferroviarias para construir las diferentes líneas que pasaban por Zaragoza, conformando su vocación de dualidad y complementariedad entre lo radial y lo transversal.
- **Competencia y rivalidad:** como consecuencia de lo anterior, diversas compañías ferroviarias operaron en Zaragoza, entre las que destacan algunas de las más importantes del país, como Norte, MZA o Central de Aragón. Sus respectivas estaciones —Arrabal, Campo Sepulcro y Delicias— pusieron a prueba la hegemonía ferroviaria de las compañías a las que pertenecían. Todo ello fue premonitorio de la venidera liberalización de viajeros y mercancías que hoy disfrutamos.

Y como paisaje de fondo, el omnipresente río Ebro, con sus imponentes puentes ferroviarios, como el de La Almozara.

Con una posición tan privilegiada estratégicamente, el ferrocarril zaragozano siempre ha gozado de lo mejor entre lo mejor del material rodante español: los TAF, los TER, el Talgo II y III, el Talgo Pendular —que inició su singladura el 15 de julio de 1980 entre Madrid y Zaragoza—, los coches Corail, etc.

También desde el punto de vista de la infraestructura, Zaragoza ha sido pionera en novedades tan relevantes en nuestra historia como la vía doble banalizada (en el trayecto Zaragoza-Portillo-Miraflores), el ERTMS o el sistema de control de tráfico DaVinci.

El ingeniero Almazán tenía razón con los excelentes augurios que pronosticaba hace casi 200 años en su *Memoria*.

Con la liberalización de la Alta Velocidad, la ciudad de Zaragoza ha tenido el honor de ser pionera, ya que los nuevos operadores Ouigo e Iryo estrenaron aquí sus primeros servicios, como no podía ser de otra forma.

Todo ello ha convertido a la línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona en la primera de España en número de pasajeros.

En lo que respecta a los servicios de mercancías, Zaragoza constituye uno de los epicentros del ferrocarril español, pese a las dificultades que afronta este sector para desarrollarse en nuestro país.

El éxito en tráficos de mercancías se debe nuevamente a su estratégica situación geográfica, pero también a su importancia intrínseca como la mayor plataforma logística de Europa.

Ante un panorama actual tan deslumbrante, es obligado realizar una parada técnica para echar la vista atrás y recapitular las razones históricas que han configurado la red tal y como hoy la conocemos.

Necesitamos comprender mejor cómo se fue conformando su tejido ferroviario, lo complejo que fue su desarrollo y las dificultades con las que se encontraron aquellos primeros ferroviarios para llevar a buen destino su empresa, entre ellas el reto que suponía para los ingenieros el cruce del río Ebro.

Y para esta importante labor contamos con dos juglares del siglo XXI que, a través de este libro, nos adentran en aquellos primeros años del ferrocarril en Zaragoza:

**Luis Lezáun Martínez de Ubago**, catedrático de Mecánica en la Universidad de Zaragoza, autor de numerosos libros sobre la historia del ferrocarril en la ciudad y su entorno.

Y **José Luis Torrecilla Cubero**, ferroviario incansable que, además de sus labores profesionales en el ámbito de la circulación de Alta Velocidad, dedica tiempo y esfuerzo a recuperar la memoria histórica del ferrocarril.

Gracias a ambos por este regalo que nos hacéis a todos los que amamos el ferrocarril. Quedamos, desde ya, emplazados al siguiente volumen que publicuéis.

**José Estrada Guijarro**  
*Director de Circulación y Gestión de Capacidad - ADIF*

*Alberto García Álvarez*

## **El latido de un cuerpo vivo**

En los últimos dos siglos, el ferrocarril ha hundido raíces profundas en la vida de las personas. No solo ha transformado la manera de desplazarnos o de transportar mercancías, sino que ha cambiado la forma de pensar, de organizar el trabajo, de diseñar el territorio y de concebir la convivencia. Ha sido pionero como motor de innovación tecnológica, de planificación territorial y de nuevos modos de producción y relación social. Por eso, su estudio sigue despertando un interés amplio y sostenido, universal en lo espacial y constante en su dimensión temporal.

Las investigaciones ferroviarias, muchas veces centradas en pequeñas líneas o estaciones, adoptan con frecuencia la forma de microhistorias. Funcionan como álbumes de recuerdos colectivos, rescatando imágenes vividas: trenes que cruzaban la puerta de casa, estaciones como escenarios de encuentros y despedidas, oficios que desaparecen y paisajes que cambian. Son relatos donde la historia técnica y la evocación popular se abrazan, generando un reconocimiento profundo por parte de quienes, al leer, se reencuentran con su propia memoria.

En Aragón, contamos con valiosas aportaciones dedicadas a líneas concretas, estaciones o trayectos emblemáticos. Me permito comenzar mencionando con admiración las obras de colegas y amigos cuya labor ha sido especialmente relevante. Daniel Felipe Alonso Blas, que desde Calatayud —ciudad ferroviaria por excelencia y donde desarrolló su vida profesional— ha trazado una panorámica pionera de la historia global del ferrocarril aragonés; Alfonso Marco Pérez, infatigable y minucioso, cuyas investigaciones sobre el ferrocarril de Cortes a Borja y, en especial, sobre Canfranc, constituyen auténticos referentes; y Marco Antonio Campos Gutiérrez, estudioso del Central de Aragón, cuya mirada abarca también los paisajes y vestigios ferroviarios de Cariñena y su entorno. A ellos se suman otras figuras imprescindibles: María Pilar Biel Ibáñez, cuya investigación ha sido clave para identificar y proteger el patrimonio ferroviario aragonés; Emilio Larrodé Pellicer, catedrático en la Universidad de Zaragoza y autor de valiosas publicaciones sobre logística ferroviaria y transporte urbano; Carlos Sanz Aguilera, autor de una sólida y documentada *Historia del Ferrocarril Central de Aragón*.

Faltaba, sin embargo, una obra que abordara con ambición y detalle el caso de Zaragoza, un nodo clave del sistema ferroviario español. En ese vacío nace esta obra, un proyecto impulsado con tenacidad y sabiduría por José Luis Torrecilla Cubero y Luis Lezáun Martínez de Ubago, que se atreven, con razón, a calificar a la ciudad como “nudo gordiano”, corazón que late y nutre sus arterias ferroviarias. Porque desde los inicios del tren en España, sus vías han ido acercándose a la capital, penetrando con su latido en la trama urbana, cruzando y abrazando los ríos que la vertebran: el Ebro, el Gállego, el Huerva, el Jalón.

José Luis Torrecilla Cubero, amigo y compañero de Adif, es un apasionado investigador ferroviario. En la dicotomía histórica entre Norte y MZA, entre Arrabal y Campo Sepulcro, José Luis *es muy del Norte*. Vive en el Arrabal, barrio históricamente vinculado a la estación del Norte, y donde su familia ha estado siempre ligada al mundo del tren. Esa herencia vital se traduce en una sensibilidad especial para descubrir huellas materiales y documentales que nos podrían

pasar desapercibidas. Su mirada tiene mucho de arqueólogo urbano: sabe leer en la trama de la ciudad los restos de sus arterias ferroviarias, los ecos de un cuerpo vivo.

Luis Lezáun Martínez de Ubago, catedrático de Ingeniería Mecánica en la Escuela de Ingenieros Industriales, ha contribuido de manera decisiva a la divulgación y comprensión técnica del ferrocarril. Entre sus muchas aportaciones, quiero recordar un libro singular que conservo con especial estima, una publicación que ocupa un lugar destacado en la estantería que acoge los diez libros que considero más importantes de mi biblioteca ferroviaria: un volumen de problemas de mecánica aplicados todos al ferrocarril, publicado en el 150 aniversario del tren en España. Hoy agotado, ese libro es una joya pedagógica que demuestra cómo el ferrocarril puede ser una vía privilegiada para enseñar física, matemáticas o tecnología desde lo cotidiano y lo concreto. Su trayectoria ha estado siempre guiada por una convicción profunda de acercar el ferrocarril al alumnado y la voluntad de hacer la técnica comprensible, necesaria y próxima.

Es este el prólogo de un libro y también de una serie de cuatro volúmenes. El que ahora se presenta está dedicado al siglo XIX, época de expansión y agitación económica, política y social, marcada por la fiebre ferroviaria. En todo el país, y con especial intensidad en Zaragoza, proliferaron pequeñas compañías que obtenían concesiones de carácter local, muchas veces con el único propósito de ser vendidas. Era un mercado especulativo donde cada empresa intentaba encajar su tramo en una red más amplia, persiguiendo el efecto red. A su vez, las grandes compañías —Norte y MZA— compraban estas concesiones no tanto por su rentabilidad inmediata, sino por su valor estratégico dentro del conjunto de esa red. Este proceso, que recuerda a una partida de *Monopoly*, tenía en Zaragoza uno de sus principales escenarios. Por su situación geográfica —entre Madrid y Barcelona, y entre Valencia y Bilbao—, la ciudad se convirtió en un espacio central de esa compleja partida. Se gestó así un tablero ferroviario en el que cada jugada, cada compra y cada fusión buscaba consolidar una ventaja estratégica. MZA logró consolidar su gran eje Madrid–Zaragoza–Barcelona por Caspe, mientras que Norte articuló su corredor Pamplona–Zaragoza–Barcelona por Lleida. Ambas rutas cristalizaron en dos estaciones emblemáticas: Campo Sepulcro (MZA) y Arrabal (Norte), que durante décadas han estructurado el sistema ferroviario zaragozano. A ellas se sumaron ramales y líneas menores, pero este juego de alianzas, fusiones y movimientos estratégicos que se desarrolló a lo largo del XIX es uno de los aspectos más cuidadosamente documentados en este primer tomo.

Los tres tomos siguientes recorrerán la consolidación de las redes bajo el dominio de Norte y MZA en las primeras décadas del siglo XX; la nacionalización en 1941 con la creación de Renfe y la integración de diversas empresas; y finalmente, la etapa reciente, con la transformación urbana, la racionalización de la red y la llegada de la Alta Velocidad en 2003, junto al baipás y las nuevas conexiones hacia Huesca y otras ciudades.

José Luis y Luis han trabajado con la precisión de quienes diseccionan un organismo vivo. Este libro no es solo una cronología o relato técnico: es un estudio casi biológico de un sistema que respira, se adapta, muta y sobrevive. Han observado y analizado el entramado de las arterias ferroviarias como quien observa un cuerpo vivo: cada estación, cada trazado, cada reforma responde a estímulos históricos, económicos, políticos o sociales. Es un apasionado estudio científico hecho con microscopio. Como biólogos que estudian el metabolismo de una criatura compleja, nos muestran el pulso profundo del ferrocarril en Aragón y, mucho más allá, como sistema vivo que extiende su latido más allá de los puntos y rayas fijados en los mapas.

Este primer volumen es, así, una obra de alta precisión y profunda humanidad. Destinada a personas interesadas en entender Zaragoza en su fondo y en su forma, desde el pasado que aún vibra bajo las traviesas hasta el presente que rueda a alta velocidad sobre acero. Es un libro imprescindible también para quienes quieren conocer, comprender o recordar cómo el ferrocarril ha estado presente en la vida de las personas: viajeros y trabajadores, comunidades solidarias y esforzadas de mujeres y hombres que han hecho posible el extraordinario avance de este modo de transporte.

Por último, querría agradecer a los autores el tiempo, la dedicación y el talento invertido en dar luz y compartir aspectos desconocidos de este cuerpo vivo que posibilita la movilidad en nuestra historia contemporánea.

**Alberto García Álvarez**

*Ferrovionario, ingeniero, economista, jurista y divulgador del ferrocarril*