

XILOCA 26
págs. 249-264
2000
ISSN: 0214-1175

CAMINREAL, UNA ESTACIÓN QUE SE EMPEÑA EN SUBSISTIR

Javier Garcés Peria*

La habitual sección de contraportada dedicada a los diferentes pueblos del Jiloca, en esta ocasión, el CENTRO DE ESTUDIOS DEL JILOCA sumandose a la reivindicación encabezada por la Asociación Amigos de la Estación de Caminreal, cede su espacio divulgativo de XILOCA a la Asociación, apoyando con ello a su actual proyecto de reabrir la línea Calatayud-Teruel y dar vida y rehabilitar "como albergue o centro turístico rural que devolviera al viejo recinto ferroviario parte de sus esplendores pasados". Aspiración que también hacemos nuestra.

En la persistencia de su defensa, estará el futuro de esta abandonada pero bella estación.

Ángel Alcañiz

Quiero aprovechar la ocasión que me brindan las gentes que hacen la revista Xiloca para explicar el pasado, presente y futuro de un pedazo de historia de nuestra comarca. Un testigo mudo que estamos hartos de verlo ahí, sólo, deshabitado y que por fin alza su voz para decir que está muy vivo. Cualquiera de nosotros alguna vez se habrá dejado caer por las instalaciones ferroviarias de esa localidad del Jiloca, y después habrá notado una especie de vacío, como si no comprendiera lo que ha visto. Y es que otrora hablar de Caminreal suponía venir inmediatamente a la cabeza su hermosa estación compuesta por un majestuoso edificio de dos plantas, tres andenes, un montón de vías, cocheros, varias aguadas, rotonda para las máquinas, fondas, cantina etc... Es decir, que durante más de medio siglo hemos tenido en la

* Licenciado en Geografía y miembro de la Asociación Amigos de la Estación de Caminreal.

comarca la parada y fonda ferroviaria por excelencia del sur de Aragón. Allí se bifurcaban los trenes y pasajeros: a Soria, Calatayud, Zaragoza, Valencia o Madrid entre otros.

PERO ¿POR QUÉ EN CAMINREAL?

De antiguo las vías de comunicación que conectaban el valle del Ebro y el Levante han transcurrido por la zona del Jiloca, aprovechando la depresión Calatayud-Teruel, paliando en lo posible la dureza de las sierras turolenses. Prueba de ello es la concurrencia en pocos metros de un puente romano, una carretera nacional y el tendido férreo en las proximidades de Luco. No es de extrañar que Central de Aragón a la hora de construir una línea que uniese Valencia y Aragón, lo hiciera precisamente siguiendo el curso del Jiloca, de suave desnivel hasta su desagüe en el Jalón en la capital bilbilitana. Pero no resultó fácil empresa. Cuando en el verano del año 1901 la primera locomotora recorre los 291 kilómetros que separan Sagunto de Calatayud, atrás quedaban décadas de lucha en favor del ferrocarril ya que en ese momento Teruel era la única capital provincial que todavía no estaba conectada a la red ferroviaria. La dejadez actual de las tierras turolenses parece que viene de finales del diecinueve.

Por aquellas fechas el tren ofrecía prácticamente la única posibilidad de transporte y hasta los años veinte acarreó la mayor parte de las mercancías del país. La primera línea española –de Barcelona a Mataró– llevaba ya más de cincuenta años en servicio y curiosamente, en la provincia de Teruel el Bajo Aragón se conectaba con todo el país excepto con su capital. Después de muchos contratiempos, fugas, desfalcos y caducidad de concesiones Central de Aragón (sociedad mixta hispano-belga



Ahí está, entre hierbas y desidia, la parada y fonda por excelencia de la comarca del Jiloca.



Un automotor Renault ABJ, en los setenta realizando un servicio Zaragoza-Valencia. Este tipo de automotores fue retirado poco tiempo después (foto cedida por Joaquín Lorente Salas).



La nueva plantilla de Caminreal posa junto a una estación recién construida. ¡Quién te ha visto y quién te ve! (foto cedida por Joaquina Montón Pobes).



Mozos, factores, lampareros, maquinistas, guardagujas... en 1934 Caminreal ya respiraba modernidad (foto cedida por Joaquina Montón Pobes).

con sede en la capital valenciana), se encargó de construir la línea Calatayud-Teruel-Valencia en los últimos años del siglo pasado. Durante su inauguración en junio de 1901 *Miscelánea Turolense*, la famosa publicación dirigida por el ilustre Domingo Gascón, fue bastante crítica con la nueva infraestructura. Esta había dedicado páginas y páginas a la necesidad del tren en Teruel y entonces denunciaba cierto engaño en su construcción parte de los belgas, entre otras cosas por la colocación de material obsoleto como las traviesas de hierro, todavía existentes en la estación de Luco.

En este contexto de contratiempos y movimiento de mano de obra y capitales, Caminreal (al igual que otros pueblos de la comarca) consigue una estación, más o menos modesta, que generalmente contaba con una sola planta y se erigía en las afueras del núcleo urbano. Hasta aquí todo normal, como debió ocurrir en otros pueblos de Aragón, ante la llegada del tan anhelado camino de hierro. Pero con la entrada de los años treinta algo cambia: por un lado se acaba de estrenar la línea de Canfranc, en el corazón del Pirineo, y por otra Central de Aragón se encuentra medio absorbida por Norte, precisamente la compañía ferroviaria más importante de España y que tiene mucho que ver con el ferrocarril de Canfranc. Norte no tarda en plantear un nuevo trazado férreo que una directamente Zaragoza con el Levante, que comunique Aragón y Valencia con Francia. Para ello debe comprar y dismantelar el pequeño ferrocarril de vía estrecha Zaragoza-Cariñena inaugurado en 1887.

Aunque el proyecto inicial proponía entroncar el viejo trazado del Central en Daroca o Calamocha, para así evitar la construcción de más kilómetros difíciles, el



La estación vieja o de 1901 bien podría convertirse en un centro de interpretación de las ruinas de la Caridad, situadas a tiro de piedra.

caso es que vistos varios proyectos al final se aprueba un itinerario por Encinacorba y la Sierra de Cucalón, para unirse a la antigua línea, precisamente en Caminreal. Este nuevo trazado de 120 kilómetros se abrió al público el día 2 de abril de 1933, con elogios tanto de aragoneses como de valencianos, pensando en la exportación de cítricos a Europa. De hecho durante muchos años ese ha sido uno de sus tráficos más habituales. Se construyó sin pasos a nivel, y fue considerada durante muchos años la línea más perfecta de España, por tener, además, enclavamientos eléctricos de lo más moderno, algunos todavía en uso. Setenta años después de aquella gloriosa efeméride no parece precisamente la mejor línea del país...

UNA BOCANADA DE MODERNIDAD Y PROGRESO

A partir de ese momento la vida de Caminreal y sus pueblos limítrofes vivió un esplendor importante que se reflejó tanto en los aspectos demográficos como culturales. La propia estación además de ser un gran edificio de ladrillo caravista y porches encalados (obra del notable arquitecto Luís Gutiérrez Soto), se convirtió en lugar de empalme, al coincidir las líneas Calatayud-Teruel y Zaragoza-Valencia, es decir parada y fonda para todo tipo de trenes. Entre Garratt, automotores tipo “Zaragoza” y mixtos sus instalaciones empezaron a llenarse de mozos, factores, guardagujas, lampareros, mecánicos y por supuesto, viajeros, constituyendo prácticamente un poblado. En el mismo año 1933 ya tenemos constancia de una nutrida nómina para la nueva estación. Y así de los veintisiete que tomaron ese destino recién inaugurada, se pasa a más de cien empleados en poco tiempo. El pueblo por esas fechas alcanzaba los 1.700 habitantes, prácticamente el doble que en 1887.



Durante los últimos años que estuvo abierta, el personal destacado en Caminreal era mínimo.
Nada que ver con otras épocas.



C de Cerrada, desde 1995. Mañana quizá también lo sea de Caminreal, de Centro de interpretación, de Casa de turismo rural...



Aguadas, andenes, cambios, vías... la hierba lo va cubriendo todo para el recuerdo.

Ese movimiento de personal fue creciendo después de la sangrienta guerra civil –que dicho sea de paso, se llevó por delante a más de un ferroviario– hasta los años cincuenta, punto en que la compañía contó con más efectivos humanos. Concretamente en Caminreal fueron alrededor de doscientos a lo largo de una jornada, más o menos relacionados con las actividades ferroviarias. A pesar de las carencias que tenía el tren en ese momento era el medio de transporte más usual de los españoles. Castellón, Burgos, Madrid o Barcelona eran destinos habituales desde Caminreal, mediante los trasbordos que los “correos”, “cortos” o “chispas” facilitaban con el resto de la red.

En ese periodo precisamente empiezan a circular por la línea los trenes TAF (o Tren Automotor Fiat) que unían Valencia con Hendaya, comunicando así de manera cómoda y rápida la comarca del Jiloca con el resto de España y gran parte de la desconocida Europa. Por aquellas fechas convive además con las pesadas locomotoras de vapor y los coches de compartimientos, así como los automotores tipo Zaragoza de los treinta y los Renault de los cuarenta, que siguen realizando lo que actualmente llamaríamos servicios regionales (Zaragoza-Teruel, Zaragoza-Valencia o Caminreal-Calatayud).

A partir de ese momento el número agentes tanto de RENFE en general como de la propia estación de Caminreal empieza a decrecer de forma continuada. La década siguiente (los 60) consolidó el eje Norte-Levante con la puesta en servicio del TER Bilbao-Irún/Valencia por Teruel. Se trataba de un tren moderno con aire acondicionado y comidas a bordo, que ha circulado durante más de veinte años y que ha efectuado parada en Caminreal hasta 1985. A partir de 1971 un nuevo servicio de calidad aparece por el horizonte: el expreso Sol de Levante (más conocido por “Bikini”) que



Un tren Regional de Valencia a Huesca parte de Caminreal a media tarde. La vía de la derecha llegaba hasta Calatayud.



La cantina de Caminreal ha sido quizá el lugar que más anécdotas ha vivido.



Tres andenes, ocho vías, cuatro aguadas, cantina, fondas, dos estaciones... todo ya fuera de servicio.

realizaba el mismo recorrido pero hasta y desde Alicante. Largas ristras de vagones plagados de turistas surcaban las noches serranas, entre numerosos trenes naranjeros que transitaban por sus andenes en busca del mercado francés.

Para las distancias cortas es el momento de otro vehículo entrañable: el ferrobús, popularmente denominados “automotor”. Este se convierte en el material más habitual de la zona, mientras las viejas vaporosas desaparecen para siempre del panorama turolense.

LOS TIEMPOS CAMBIAN...

La retirada de las locomotoras de vapor conllevó la pérdida de numerosos puestos de trabajo. Las modernas locomotoras diésel (series 319 y 333, las más frecuentes en la zona) necesitaban menos atenciones. Y el declive es ya imparable. Por si



Algunas de sus viejas instalaciones son ahora testigos mudos de lo que un día fue esta estación.



La estación (nueva) de Caminreal: un cálido edificio de estilo racionalista obra de Gutiérrez Soto. En la foto todavía trabajaban algunos ferroviarios.



La estación vieja o de 1901 es algo más reducida y sobria, y se encuentra contigua a la de 1933.

fuera poco el seiscientos se convierte en el mejor amigo de los españoles que hace cuatro días todavía viajaban en trenes abarrotados. La crisis del petróleo no hace sinó agudizar el problema. Se electrifican algunas líneas próximas (Zaragoza-Mora o Valencia-Tarragona), de tal manera que el corredor Zaragoza-Teruel-Valencia, construido con tanto interés, se va quedando obsoleto debido a la falta de inversión. Además la capacidad de los mercantes aumenta paulatinamente en las líneas electrificadas, así como las velocidades que desarrollan.

Y al final llegó el recorte: en el año 1983 un contrato-programa de RENFE habla de cerrar dos mil kilómetros de vías por toda la geografía nacional, y entre ellos se encuentra el tramo Calatayud-Caminreal, catalogado como “altamente deficitario”. Ya hacía varios años que el tráfico ferroviario era escaso, con apenas un par de trenes de pasajeros al día, por lo que desde mayo de ese mismo año el transporte se realizó por carretera, hasta enero de 1985, en que se produce el abandono total. Algunos maquinistas comentan que la propia administración temía el hundimiento de algún puente, por lo que en lugar de arreglar la línea optó por cerrarla al tráfico, incluso antes de su clausura oficial. Desde ese momento el valle del Jiloca ha quedado para siempre incomunicado ferroviariamente con Teruel. Lo cierto es que aunque el trasiego de trenes no era precisamente abundante, la línea ofrecía un perfil muy suave y servía a todo el valle del Jiloca, por lo que su cierre ha sido nefasto para toda la comarca.



Con motivo del 30 aniversario del cierre de la línea Canfranc-Olorón los vecinos de Caminreal no dudaron en solidarizarse y reivindicar el papel de su estación.

UN TROZO DE HISTORIA ANCLADO EN EL OLVIDO

Tras la amputación de la línea de Calatayud la estación de Caminreal, que otrora fuera próspera y transitada, se convierte poco a poco en lugar de paso, un mero punto en el camino de Valencia a Zaragoza. Con las nuevas tendencias el número de trenes tanto de pasajeros como mercantes también se ha visto menguar, y la infraestructura presenta cada vez peor estado de salud. Si cuando se construyó hace setenta años estaba considerada como una de las mejores del país, de un tiempo a esta parte casi se puede decir, por su estado de dejadez, velocidades comerciales, cantones, capacidad y número de circulaciones, que lamentablemente estamos ante una de las más degradadas de la red.

La estocada final llega un día de junio de 1995. El último factor de circulación cierra definitivamente la estación, y pasa a la categoría de andén, sin personal. Desde ese momento los seis trenes que tienen parada comercial –servidos por automotores diésel de las series 592, 593 y 596–, Únicamente se detienen en ella para tomar o dejar pasaje si hay alguien, y ni siquiera se expenden billetes. De Estación apenas le queda el nombre, y poco más.

¿PARA QUÉ SIRVE UNA ESTACIÓN?

Resulta curioso lo rápido que se deteriora una estación ferroviaria en cuanto deja de prestar servicio. La de Caminreal no ha sido menos: en tan sólo cinco años la hierba ha inundado todo, no queda un cristal sano y algunas dependencias han sido ya destruidas. La propia RENFE asegura que no la va a necesitar para la circulación



Estado actual de la línea Caminreal-Calatayud en las proximidades de Fuentes Claras.
¿Una vía con muchas posibilidades?

de la línea. Así pues es el momento de dar a este ex-recinto ferroviario un uso adecuado y de esta manera frenar su acelerado deterioro.

En enero de 1999 se constituyó en Caminreal una asociación denominada “Amigos de la Estación” compuesta en su mayoría por gentes de aquí y allá que ya estaban hartas de ver cómo la estación más importante de Teruel empezaba a peligrar entre el olvido y el vandalismo. Su uso como albergue o centro para turismo rural devolvería de nuevo al viejo recinto ferroviario parte de sus esplendores pasados. La amplitud de sus dependencias permitiría además instalar material ferroviario antiguo, formando parte del museo que se instalará en Delicias próximamente, y de paso el público conocería la importancia de esta estación.

Existe una memoria que habla de 120 millones de pesetas como cantidad necesaria para adecuar el recinto ferroviario, que incluye la estación nueva y la vieja. Para la parte más antigua el Museo de Teruel tiene mucho que decir, ya que son muchos los jóvenes que pasan largas temporadas en el yacimiento de “La Caridad” contiguo a la estación. El uso de la estación vieja –de 1901– como centro de interpretación del importante poblado romano daría vida y atraería a visitantes durante varios meses del año. La parte nueva –el edificio central, de 1933–, dadas sus dimensiones sería destinado a albergue o viviendas para el turismo rural, que está en auge prácticamente en toda la provincia. Y el resto de instalaciones (vías, cocheros) podrían perfectamente cobijar un museo del ferrocarril. De hecho en breve se va a crear en la vieja estación de Delicias –Zaragoza– el Museo del Ferrocarril de Aragón. Tal vez tenga dos sedes, una de las cuales tendría cabida perfectamente en Caminreal. Material histórico, trenes turísticos con tracción de vapor y alguna que otra fotografía crearían una atmósfera de poblado ferroviario, nada despreciable. En resumidas

218 **Horarios** **218**

Salida		Llegada	
Estación		Estación	
1	Calatayud	1	Calatayud
2	Calatayud	2	Calatayud
3	Calatayud	3	Calatayud
4	Calatayud	4	Calatayud
5	Calatayud	5	Calatayud
6	Calatayud	6	Calatayud
7	Calatayud	7	Calatayud
8	Calatayud	8	Calatayud
9	Calatayud	9	Calatayud
10	Calatayud	10	Calatayud
11	Calatayud	11	Calatayud
12	Calatayud	12	Calatayud
13	Calatayud	13	Calatayud
14	Calatayud	14	Calatayud
15	Calatayud	15	Calatayud
16	Calatayud	16	Calatayud
17	Calatayud	17	Calatayud
18	Calatayud	18	Calatayud
19	Calatayud	19	Calatayud
20	Calatayud	20	Calatayud
21	Calatayud	21	Calatayud
22	Calatayud	22	Calatayud
23	Calatayud	23	Calatayud
24	Calatayud	24	Calatayud
25	Calatayud	25	Calatayud
26	Calatayud	26	Calatayud
27	Calatayud	27	Calatayud
28	Calatayud	28	Calatayud
29	Calatayud	29	Calatayud
30	Calatayud	30	Calatayud
31	Calatayud	31	Calatayud
32	Calatayud	32	Calatayud
33	Calatayud	33	Calatayud
34	Calatayud	34	Calatayud
35	Calatayud	35	Calatayud
36	Calatayud	36	Calatayud
37	Calatayud	37	Calatayud
38	Calatayud	38	Calatayud
39	Calatayud	39	Calatayud
40	Calatayud	40	Calatayud
41	Calatayud	41	Calatayud
42	Calatayud	42	Calatayud
43	Calatayud	43	Calatayud
44	Calatayud	44	Calatayud
45	Calatayud	45	Calatayud
46	Calatayud	46	Calatayud
47	Calatayud	47	Calatayud
48	Calatayud	48	Calatayud
49	Calatayud	49	Calatayud
50	Calatayud	50	Calatayud
51	Calatayud	51	Calatayud
52	Calatayud	52	Calatayud
53	Calatayud	53	Calatayud
54	Calatayud	54	Calatayud
55	Calatayud	55	Calatayud
56	Calatayud	56	Calatayud
57	Calatayud	57	Calatayud
58	Calatayud	58	Calatayud
59	Calatayud	59	Calatayud
60	Calatayud	60	Calatayud
61	Calatayud	61	Calatayud
62	Calatayud	62	Calatayud
63	Calatayud	63	Calatayud
64	Calatayud	64	Calatayud
65	Calatayud	65	Calatayud
66	Calatayud	66	Calatayud
67	Calatayud	67	Calatayud
68	Calatayud	68	Calatayud
69	Calatayud	69	Calatayud
70	Calatayud	70	Calatayud
71	Calatayud	71	Calatayud
72	Calatayud	72	Calatayud
73	Calatayud	73	Calatayud
74	Calatayud	74	Calatayud
75	Calatayud	75	Calatayud
76	Calatayud	76	Calatayud
77	Calatayud	77	Calatayud
78	Calatayud	78	Calatayud
79	Calatayud	79	Calatayud
80	Calatayud	80	Calatayud
81	Calatayud	81	Calatayud
82	Calatayud	82	Calatayud
83	Calatayud	83	Calatayud
84	Calatayud	84	Calatayud
85	Calatayud	85	Calatayud
86	Calatayud	86	Calatayud
87	Calatayud	87	Calatayud
88	Calatayud	88	Calatayud
89	Calatayud	89	Calatayud
90	Calatayud	90	Calatayud
91	Calatayud	91	Calatayud
92	Calatayud	92	Calatayud
93	Calatayud	93	Calatayud
94	Calatayud	94	Calatayud
95	Calatayud	95	Calatayud
96	Calatayud	96	Calatayud
97	Calatayud	97	Calatayud
98	Calatayud	98	Calatayud
99	Calatayud	99	Calatayud
100	Calatayud	100	Calatayud

Uno de los últimos horarios para la línea Calatayud-Caminreal.
No parece que las circulaciones fueran abundantes.

57 **VALENCIA A CALATAYUD** **57**

Horario de la línea Valencia a Calatayud

Salida		Llegada	
Estación		Estación	
1	Valencia	1	Valencia
2	Valencia	2	Valencia
3	Valencia	3	Valencia
4	Valencia	4	Valencia
5	Valencia	5	Valencia
6	Valencia	6	Valencia
7	Valencia	7	Valencia
8	Valencia	8	Valencia
9	Valencia	9	Valencia
10	Valencia	10	Valencia
11	Valencia	11	Valencia
12	Valencia	12	Valencia
13	Valencia	13	Valencia
14	Valencia	14	Valencia
15	Valencia	15	Valencia
16	Valencia	16	Valencia
17	Valencia	17	Valencia
18	Valencia	18	Valencia
19	Valencia	19	Valencia
20	Valencia	20	Valencia
21	Valencia	21	Valencia
22	Valencia	22	Valencia
23	Valencia	23	Valencia
24	Valencia	24	Valencia
25	Valencia	25	Valencia
26	Valencia	26	Valencia
27	Valencia	27	Valencia
28	Valencia	28	Valencia
29	Valencia	29	Valencia
30	Valencia	30	Valencia
31	Valencia	31	Valencia
32	Valencia	32	Valencia
33	Valencia	33	Valencia
34	Valencia	34	Valencia
35	Valencia	35	Valencia
36	Valencia	36	Valencia
37	Valencia	37	Valencia
38	Valencia	38	Valencia
39	Valencia	39	Valencia
40	Valencia	40	Valencia
41	Valencia	41	Valencia
42	Valencia	42	Valencia
43	Valencia	43	Valencia
44	Valencia	44	Valencia
45	Valencia	45	Valencia
46	Valencia	46	Valencia
47	Valencia	47	Valencia
48	Valencia	48	Valencia
49	Valencia	49	Valencia
50	Valencia	50	Valencia
51	Valencia	51	Valencia
52	Valencia	52	Valencia
53	Valencia	53	Valencia
54	Valencia	54	Valencia
55	Valencia	55	Valencia
56	Valencia	56	Valencia
57	Valencia	57	Valencia
58	Valencia	58	Valencia
59	Valencia	59	Valencia
60	Valencia	60	Valencia
61	Valencia	61	Valencia
62	Valencia	62	Valencia
63	Valencia	63	Valencia
64	Valencia	64	Valencia
65	Valencia	65	Valencia
66	Valencia	66	Valencia
67	Valencia	67	Valencia
68	Valencia	68	Valencia
69	Valencia	69	Valencia
70	Valencia	70	Valencia
71	Valencia	71	Valencia
72	Valencia	72	Valencia
73	Valencia	73	Valencia
74	Valencia	74	Valencia
75	Valencia	75	Valencia
76	Valencia	76	Valencia
77	Valencia	77	Valencia
78	Valencia	78	Valencia
79	Valencia	79	Valencia
80	Valencia	80	Valencia
81	Valencia	81	Valencia
82	Valencia	82	Valencia
83	Valencia	83	Valencia
84	Valencia	84	Valencia
85	Valencia	85	Valencia
86	Valencia	86	Valencia
87	Valencia	87	Valencia
88	Valencia	88	Valencia
89	Valencia	89	Valencia
90	Valencia	90	Valencia
91	Valencia	91	Valencia
92	Valencia	92	Valencia
93	Valencia	93	Valencia
94	Valencia	94	Valencia
95	Valencia	95	Valencia
96	Valencia	96	Valencia
97	Valencia	97	Valencia
98	Valencia	98	Valencia
99	Valencia	99	Valencia
100	Valencia	100	Valencia

Este horario de la línea Valencia a Calatayud, con salidas de Valencia a las 10.00 y 12.00, y llegada a Calatayud a las 11.00 y 13.00, respectivamente, fue el último publicado. En la actualidad, la línea Valencia a Calatayud no funciona, y las salidas de Valencia a Calatayud se realizan a las 10.00 y 12.00, respectivamente, y las llegadas a Calatayud a las 11.00 y 13.00, respectivamente.

Horario de los años 50, cuando el Caminreal-Calatayud se encontraba en pleno apogeo.
Pocos años después empezó el declive.



El Futuro de Teruel pasa por reabrir de nuevo el eje Caminreal-Calatayud
ahora que llega el Ave

cuentas, que sería un lugar de visita obligada, con numerosos alicientes para el viajero. Todo ello sin afectar para nada la circulación actual de los trenes que RENFE sigue explotando por la línea.

El alcalde de Caminreal Ricardo Montón y la Asociación Amigos de la Estación de Caminreal llevan ya tiempo dando vueltas al asunto. Y para concienciar a la gente, para empezar con buen pie proponen una fiesta, una acampada popular en la propia estación. Durante dos días el recinto ferroviario tendrá ajetreo, bullicio, gentes arriba y abajo, alboroto, y será la estrella, como lo fuera aquella gloriosa jornada del año 1933 cuando las autoridades aragonesas y valencianas viajaban orgullosos por primera vez a través de sus andenes.

No quisiera terminar sin antes mostrar un pequeño dato alentador: recientemente se está hablando del tema de las lanzaderas del Ave, que en breve llegará a Calatayud. Todo parece indicar que la “antena” Soria-Calatayud está ya sobre la mesa, con muchas expectativas. Ahora solo falta que la posibilidad de comunicar ferroviariamente de nuevo Teruel con Madrid tome fuerza y la “antena” Caminreal-Calatayud sea viable. Con poco dinero se conseguirían unas relaciones rápidas entre puntos de la comarca, y con el centro del país. Es un proyecto muy ligado a nuestra estación, que durante medio siglo ha sido un punto estratégico, y que no descartamos lo vuelva a ser.

BIBLIOGRAFÍA

FERNANDEZ CLEMENTE, Eloy: “Historia del Ferrocarril Turolense” IET, Teruel 1987.

MONTON MUÑOZ, Gonzalo: “Réquiem por la estación de Caminreal” CEJ, Calamocha 1996.

REVISTAS: *Hobbytren*, varios números; *Vía Libre*, varios números.