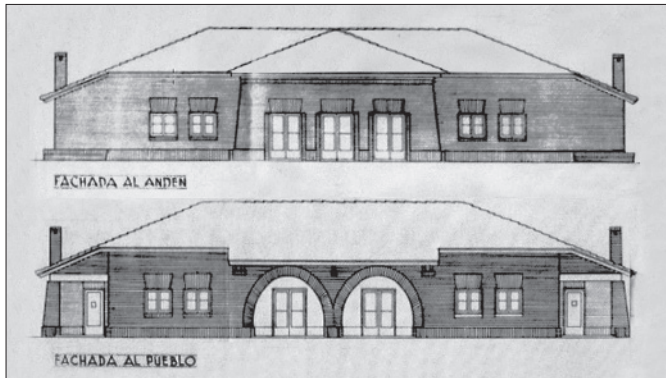


ESTACIÓN DE ENCINACORBA

La importancia de una estación en un complicado trazado

MARCO ANTONIO CAMPOS

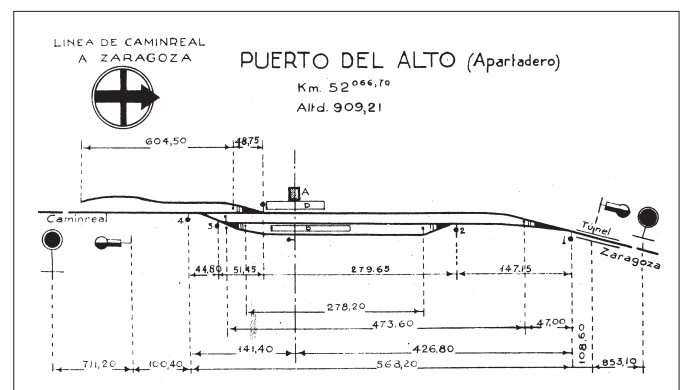


Alzados principal y posterior del edificio del apartadero del Puerto del Alto, hoy demolido (Archivo ATAF).

Encinacorba obedece al tipo de estaciones que las compañías constructoras de líneas de ferrocarriles se vieron obligadas a construir en trayectos orográficamente difíciles, con el objetivo de dividir o cantonar la longitud de los mismos por motivos operativos. El trayecto Villarreal de Huerva-Cariñena de 25 km., supuso para la Compañía Central de Aragón un auténtico reto de ingeniería, ya que la línea debía de salvar la divisoria de las cuencas de los ríos Huerva y Frasno a través del Puerto de San Martín, sin superar las rampas de 18‰, acordadas en el pliego de condiciones técnicas que debía reunir la línea. Este complicado trayecto, por sí solo formó parte de la Sección 2.ª, de las tres en las que quedó dividida la línea Caminreal-Zaragoza durante su construcción, sin duda la más complicada de toda la línea. Los replanteos fueron continuos y solamente entre Puerto del Alto y Encinacorba se realizaron hasta tres proyectos para salvar la peña de la ermita de la Santa Cruz. Una de estas alternativas incluía un túnel de 2.490 metros, la otra contemplaba la construcción de un gran viaducto de 25 m y 8 más de 10 m. Aunque las rampas contempladas en estas variantes no superaban en ningún caso las 17‰, se desestimaron definitivamente por razones económicas. Finalmente y gracias al proyecto definitivo, con un trazado al oeste de esta cumbre, se adjudicó la obra al contratista Sr. Patarieta, que bajo la dirección del Ingeniero Jefe del Servicio de Construcción Manuel Alonso Zabala, comenzó los trabajos el día 13 de enero de 1928. El proyecto contemplaba la construcción de un trazado de 25 km y 146 m, incluyendo 9 túneles, 2 viaductos, "Atalaya" y "El Colmenar", con rampas de 17‰ en sentido ascendente y pendientes de 18‰ en sentido descendente, en el sentido de la kilometración. Además fue necesario abrir numerosos desmontes, todos ellos con medios manuales, a excepción de la trinchera de "la pala", en el km 64, que por su magnitud fue la única que se ejecutó con medios mecánicos. La construcción de este trazado no estuvo exento de dificultades, riesgos y accidentes,

como el acontecido durante la excavación del túnel n.º 3 en el que murieron sepultados 9 obreros el día 30 de septiembre de 1928. El volumen total de movimiento de tierra entre Villarreal y Cariñena ascendió a 2.350.000 m³ de desmonte y 2.190.000 m³ de terraplén, lo que da idea de la magnitud de la obra. Junto a la estación de Encinacorba, situada en una pronunciada curva a 781 m de altitud en el km 60'002 de la línea, la Compañía Central de Aragón también construyó en este difícil trazado el apartadero de Puerto del Alto, justo en la horizontal divisoria de las dos pendientes en el km 52'046 a 909 m de altitud.

A lo largo de la historia de la línea Caminreal-Zaragoza, tanto la estación de Encinacorba como el apartadero de Puerto del Alto (hoy en día inexistente) desempeñaron un importante papel en la operatividad de la línea, especialmente en la época del vapor. Posteriormente en la década de los años 60 del siglo pasado, con la llegada de las primeras locomotoras diésel, que ofrecían mejores prestaciones reduciendo los tiempos de marcha y aumentando la masa remolcada, ambas instalaciones fueron perdiendo la importancia y utilidad con que fueron concebidas. El apartadero de Puerto del Alto apenas llegó a prestar servicio en los años 70, quedando totalmente desmantelado en el año 1992 con motivo de la primera gran renovación del trayecto. Por su parte, la estación de Encinacorba, tras varios años cerrada al servicio, pasó a la situación de apeadero en el año 1995. Posteriormente y con motivo de la modernización de la línea Teruel-Zaragoza, incluida en el corredor noreste de alta velocidad y aunque incluida en un trazado impropio de una línea de altas prestaciones, la estación de Encinacorba se incorporó de nuevo al servicio el día 11 de octubre de 2007, con una nueva configuración de vías e instalaciones de seguridad, pero con un objetivo muy similar al encomendado en sus orígenes de servir al ferrocarril en un trazado, que aunque mejorado en su superestructura, todavía conserva los radios de curva y pendientes originales que recorrió el tren inaugural de la línea el día 2 de abril de 1933.



LAS LOCOMOTORAS DEL CENTRAL DE ARAGÓN y 3

JOSÉ LUIS MONFORTE

OTRAS LOCOMOTORAS

La influencia de la Compañía del Norte en el Central, si bien no se materializó en la gestión diaria, se materializaba en cesiones de material de procedencia Norte que no respondían a la filosofía de funcionamiento del Central. Esta situación la comprobamos con la venta por parte de Norte al Central de las series de locomotoras que se reflejan a continuación.

LOCOMOTORAS 11-14

Cuando Norte comenzó su andadura por los años 60 del siglo XIX, desarrolló tres tipos de locomotora que matriculó como series 100, 300 y 600. La serie 100 correspondía a una locomotora de velocidad con tender remolcado, tipo 120, la serie 300 estaba constituida para locomotoras para servicios mixtos 030 asimismo con tender remolcado y la 600 agrupaba locomotoras tender de maniobras tipo 030T. La serie 100 y la 300 tenían los ejes intercambiables, de tal forma que unas se podían convertir en otras, sustituyendo el conjunto de ruedas de 1.680 mm las motrices y 1.300 el bisel por tres ruedas motrices de diámetro 1.300 o viceversa. De hecho Norte aplicó esta reforma para convertir una gran cantidad de locomotoras de la serie 100 en 300, como consecuencia de la prohibición de remolcar trenes rápidos con la serie 100, debido al trágico accidente sobre el puente de Viana, del cual se responsabilizó a la falta de estabilidad de las locomotoras. Norte vendió al Central cuatro locomotoras de la serie 100. Las matrículas eran 109, 147, 149 y 157. En el Central formaron parte de la serie 10.

Con la llegada de RENFE, no fueron incorporadas al inventario y se dieron de baja en 1942. Eran unas máquinas ya desfasadas para la época de la compra, tenían 40 años, de poca potencia y que Norte había sustituido en 1885 en los trenes "estrella" por la serie 71-94 procedente del AGL, conocidas como "Las Gallegas". Según nuestros datos, en Central no realizó esta reforma y si estamos en lo cierto, desconocemos dada la difícil topografía de la línea del Central, el porqué de su no aplicación que en nuestra opinión habría dado una mayor capacidad de servicio a estas locomotoras.

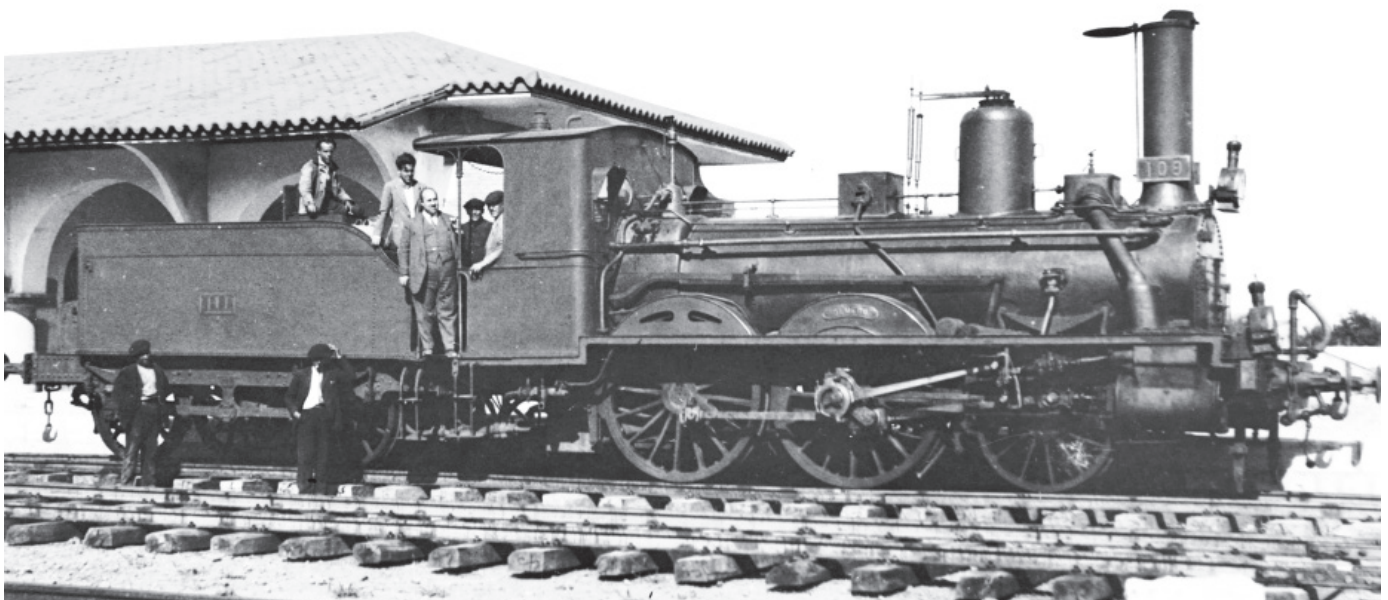


Locomotora C. A. 82, ya con matrícula de RENFE 040-222 en Valencia Alameda en 1965. Foto L. G. Marshall.

LOCOMOTORAS 81-82

Estas locomotoras, compradas de "segunda mano" al ferrocarril de Bilbao a Portugaleta, fueron en realidad transferidas por Norte tras la electrificación de dicho ferrocarril en 1933. Fabricadas en 1910 por la firma Henschel, se trataba de una locomotora típica de este fabricante. Con clara influencia inglesa, era una locomotora de maniobras para cortes pesados. Su pequeño diámetro de rueda 1.200 mm, su esfuerzo de tracción nada despreciable de 11.200 kg y una potencia de 914 CV, hicieron de ellas unas de las 040 más potentes de las que llegaron a RENFE, exceptuando los números 18 y 19 del Triano y la 245 de Andaluces, si bien esta última de tender remolcado. Llegaron a RENFE donde tomaron la matrícula 040-221/222. Pasaron toda su vida útil en Valencia y fueron dadas de baja en 1966.

Hasta aquí un pequeño resumen del parque vapor de ese gran ferrocarril que se llamó **Ferrocarril Central de Aragón**.



Locomotora NORTE 109, empleada en las obras de construcción de la línea Caminreal-Zaragoza, en la estación de Cariñena. 1930. Foto: Colección Francisco Boisset & Stella Ibáñez.

MÁS MERCANCÍAS PARA LA LÍNEA DE TERUEL

Tras la aparición de la empresa ferroviaria Logitren en mayo de 2010, como primer operador privado en la línea Zaragoza-Teruel-Valencia, desde el pasado verano y de la mano de Continental Rail, son ya dos las empresas privadas que operan en la línea. Se trata un nuevo tráfico intermodal para la naviera Maersk entre Silla y Bilbao, en ambos sentidos, que ha supuesto un incremento de cuatro trenes semanales Bilbao-Silla, operados conjuntamente por Continental Rail y Logitren, con dos trenes cada empresa. En este sentido, los servicios Silla-Bilbao circulan vía Albacete-Madrid-Valladolid, previstos con tonelajes superiores al admitido por vía Teruel, quedando establecidos vía Logroño-Zaragoza-Teruel los servicios inversos, con lo hacen con un tonelaje inferior. En todos los casos, estas empresas utilizan para estos servicios y en todo su recorrido sus modernas locomotoras Euro 4000 de Vossloh, serie 335. Estos nuevos trenes, junto con los ya operados bisemanalmente por Logitren desde el pasado año entre Zaragoza Plaza y Valencia, suponen un incremento sustancial en el cómputo de servicios semanales de mercancías en la línea de Teruel, triplicando los existentes en el año 2009. Por su parte y a cargo de locomotoras de la serie 333.3, Renfe continua operando dos trenes semanales, en



Servicio de Continental Rail Bilbao-Silla, serpenteando por las laderas de Cuencabuena, entre las estaciones de Ferreruella y Navarrete. Foto: Carlos Royo.

ambos sentidos, entre Cuarte y Teruel (arena) y entre Zaragoza Plaza y Mora de Rubielos (madera), siendo superada en estos momentos en la línea por los tráficos de las empresas privadas, que parecen emerger con fuerza.

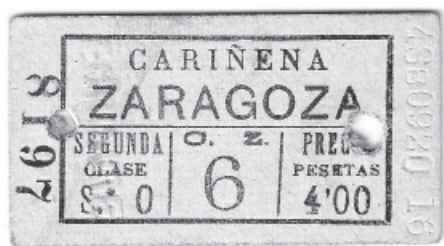
SEGUIMOS TRABAJANDO PARA EL FUTURO CENTRO DE INTERPRETACIÓN DEL FERROCARRIL DE LA COMARCA CAMPO DE CARIÑENA



Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena

Durante le presente año 2011 la Junta Directiva de la Asociación de Amigos del F.C. "pro Esla 10" de Cariñena ha venido trabajando en todo lo referente a la creación del futuro Centro de Interpretación del F.C. de la Comarca Campo de Cariñena. En este sentido, se han venido coordinando las obras de recuperación del antiguo muelle de mercancías de nuestra estación, una primera fase que se encuentra en plena ejecución, estando muy próxima la finalización de la instalación de la nueva cubierta del edificio. Por otra parte y dentro ya de la segunda fase del proyecto, también se ha estado trabajando en la confección de un guión de contenido documental, que será la base expositiva del Centro, así como la selección de los diferentes elementos histórico ferroviarios que formarán parte de la exposición estática que se podrá visitar. Actualmente la Junta Directiva está trabajando en la financiación de esta segunda fase, con la que se completará este ambicioso proyecto turístico cultural para nuestra Comarca. Otro aspecto en el que se ha venido trabajando en los últimos meses, ha sido la creación del Manual Básico de Identidad Corporativa, cuyo logotipo presentamos en este boletín n.º 21 de *Vía Estrecha*, en uno de sus formatos. El contenido de este manual, elaborado por el diseñador gráfico carriñenense Fernando Gracia, servirá como soporte de imagen del futuro Centro aplicado a diferentes medios como en folletos, papelería, publicidad y demás elementos de merchandising. Así pues, el futuro Centro de Interpretación del Ferrocarril de la Comarca Campo de Cariñena va tomando forma progresivamente, siendo la intención de la Junta Directiva de la Asociación poder inaugurarlo el próximo año 2012, dentro del marco de la celebración del 125 aniversario de la llegada del ferrocarril a la Comarca Campo de Cariñena.

F. C. CARIÑENA-ZARAGOZA. COMPARATIVAS AÑOS 1908-1909

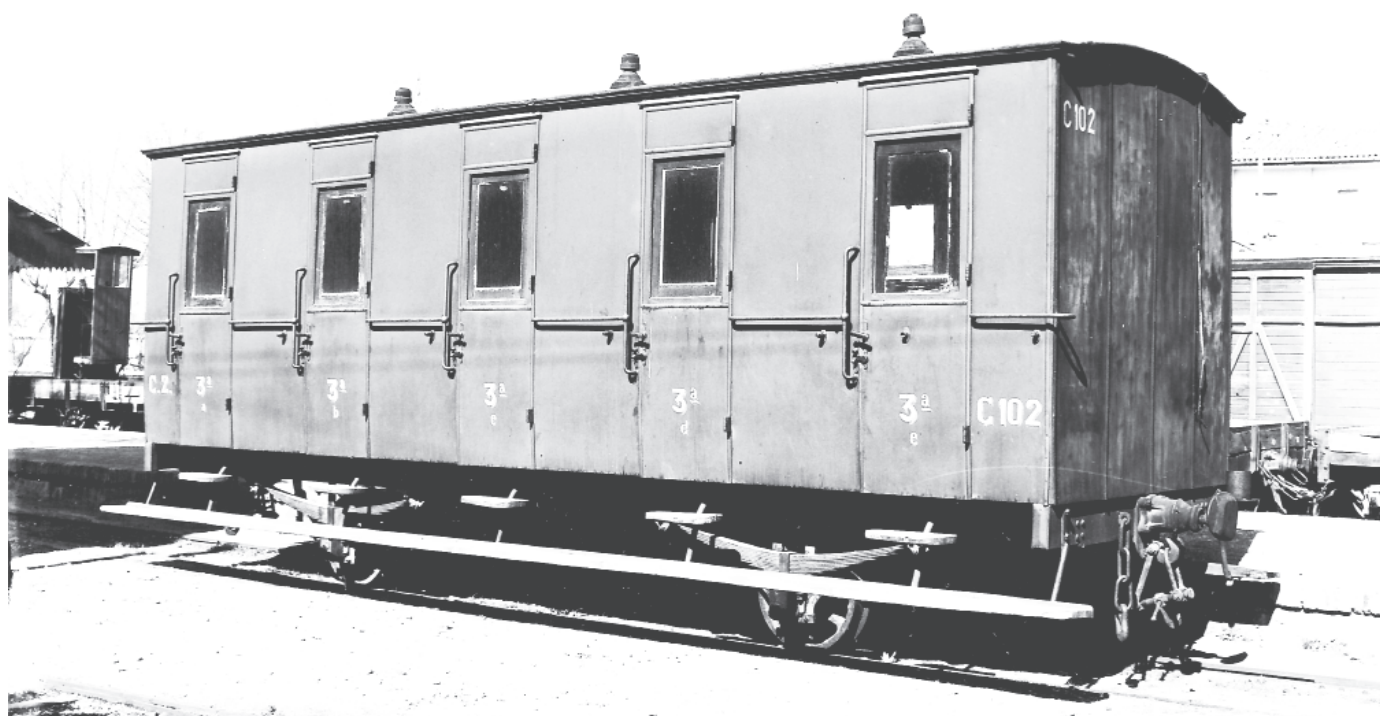


Durante los 46 años de vida activa del ferrocarril Cariñena-Zaragoza, se registraron diferentes altibajos en sus tráficos motivados por diferentes causas. Uno de los más acusados fue el producido en el año 1909, respecto al año 1908. Así quedaron literalmente reflejadas las causas, en la memoria leída en la Junta General de Accionistas de la Compañía, celebrada en Barcelona el día 6 de mayo de 1910:

rica. Para demostrar su influencia en la baja de productos por viajeros en 1909, basta comparar el total de éstos con los de 1907, de lo cual resulta una diferencia de 2.792'92 ptas. Con relación a éste último.

Entre los transportes a pequeña velocidad que acusan mayor disminución, figura, como es consiguiente, el vino en primer lugar, pues de la comparación entre el que se transportó en 1909 y 1908, resulta una baja de 3'252 toneladas, ascendiendo a 24.339'83 ptas. La cantidad que por este concepto dejó de recaudar la Compañía.

Las causas principales de esta disminución, son: el estrago causado en las vides por la filoxera, que invadió por completo el campo de Cariñena, y la escasa extracción de vino por falta de compradores. Esto último dio lugar a que los



La disminución en el movimiento de viajeros se explica perfectamente, teniendo en cuenta que el año con que se compara fue excepcional, en razón a que durante su transcurso se celebró en Zaragoza la Exposición franco-española que atrajo gran número de forasteros a dicha ciudad. Pero, no se debe solo a esta circunstancia la expresada disminución, sino que contribuyó al retraimiento de viajeros en 1909, el malestar del país por la falta del elemento de producción que constituye su mayor riqueza. Esta segunda causa no tiene el carácter transitorio de la primera, sino que es y será persistente mientras dure la crisis producida por la invasión filoxé-

caldos sobrantes se destinaran a la fabricación de alcoholes y a ello se debe que el transporte de este líquido aumentara, con relación al que hubo en 1908, de 494 toneladas y de 4.810'12 Ptas.

Tuvieron disminución algo notable en 1909, los transportes de envases vacíos, el de carbón mineral y el de frutas, y aumentaron los de cereales, remolacha, abonos para tierras y el de piedra para construcción.

Los demás transportes no experimentaron diferencias dignas de mencionarse. En los productos del ramal de enlace hubo un aumento de 38'93 Ptas.

PRODUCTOS DE LA EXPLOTACIÓN

AÑOS	VIAJEROS		Transportes		TRANSPORTES A P. V.								Ramal de enlace		TOTAL	
	Número	PRODUCTO	4 G. V.		VINO				OTRAS MERCANCIAS				Pesetas		Cts.	
			Pesetas	Cts.	Kilogramos	Pesetas	Cts.	Kilogramos	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.		
1908	93,993	134,513	80	6,524	80	9,475,431	73,862	37	15,810,397	84,913	96	8,321	90	308,136	20	
1909	86,544	117,736	77	6,448	61	6,223,134	49,522	54	15,904,187	87,596	46	8,360	83	269,665	21	
	-7,449	-16,777	03	-73	56	-3,252,297	-24,339	83	+93,790	+2,682	50	+38	92	-38,470	99	

CUADRO COMPARATIVO DEL MOVIMIENTO DE VIAJEROS

AÑOS	VIAJEROS DE 1.ª CLASE			VIAJEROS DE 2.ª CLASE			VIAJEROS DE 3.ª CLASE			TOTAL DE VIAJEROS		
	Número	IMPORTE		Número	IMPORTE		Número	IMPORTE		Número	IMPORTE	
		Pesetas	Cts.		Pesetas	Cts.		Pesetas	Cts.		Pesetas	Cts.
1908	915	2,835	30	1,949	3,756	61	91,129	127,921	89	93,993	134,513	80
1909	848	2,612	38	1,645	2,870	75	84,051	112,253	64	86,544	117,736	77
	-67	-222	92	-304	-985	86	-7,078	-15,668	25	-7,449	-16,777	03