



## EL FERROCARRIL EN ENCINACORBA

Tras lo publicado en números anteriores de VÍA ESTRECHA sobre la historia del ferrocarril en Longares y Muel, finalizamos en este número con la localidad de nuestra Comarca que más tarde lo vio llegar, Encinacorba.



Mesa de enclavamiento original ERICSSON de la estación de Encinacorba. Año 1987. Foto: Alberto García Álvarez  
■ Archivo CIFCCC

Tras la puesta en servicio del ferrocarril de vía métrica Cariñena-Zaragoza el día 10 de agosto de 1887, fueron Cariñena, Longares y Muel las primeras poblaciones de la Comarca Campo de Cariñena en contar con un medio de transporte tan novedoso como era el ferrocarril. Por su parte, Encinacorba, tuvo que esperar hasta el año 1933 coincidiendo con la clausura de aquel ferrocarril, cuando se materializó el proyecto de la Compañía Central de Aragón para unir por primera vez por ferrocarril Valencia con Zaragoza, con la construcción de la línea Caminreal - Zaragoza. Superar las estribaciones de la Sierra de Algairén supuso un auténtico reto de ingeniería para la construcción de este nuevo ferrocarril, que se tuvo que afrontar a través del término de Encinacorba. Comprobando en los archivos, los replanteos de este trazado, existieron hasta tres variantes distintas para salvar la peña de la ermita de Santa Cruz por el este. Estos trazados tenían menor pendiente que el actual, pero forzaban más las curvas. Ninguno de los tres fue la solución definitiva adoptada, ya que finalmente el trazado se construyó al oeste. El Puerto del Alto de San Martín fue contemplado en el proyecto constructivo definitivo como el punto de paso de la Sierra de Algairén, en la divisoria de las cuencas de los ríos Frasnó y Huerva en el límite con el término de Villarreal de Huerva. Un enclave histórico a 909 m de altitud, que también se utilizó como paso natural en la ruta del camino real, y en donde incluso se construyó un apartadero para favorecer la explotación de la línea. Por su complejidad, el trayecto Cariñena - Villarreal de 25 kms, por sí solo, conformó la sección 2ª de la construcción de la línea Caminreal - Zaragoza que totalizó 120 kms. Para superar los 307 m de

desnivel entre Cariñena y el Puerto del Alto de San Martín, con una distancia en línea recta de 10 km y 950 m., fue necesario construir 18 kms y 636 m de tendido férreo con el objetivo de que el trazado no superase las 18 mm/m de rampa. De este modo, la vía serpentea a lo largo de 14 kms por el término de Encinacorba, a través de 9 túneles y un viaducto, como obras más significativas del trazado. El edificio de viajeros y el muelle de la estación de Encinacorba, según el boceto del arquitecto Secundino de Zuazo Ugalde, fueron edificados al norte de la localidad a 781,450 m de altitud, sobre una explanada en horizontal de 552 m de longitud en el pk 60,002 de la línea y con trazado en curva, para lo que fue necesario un importante movimiento de tierras para su explanación.

Con las obras finalizadas y si bien desde el día 9 de marzo ya circulaban los primeros servicios, la línea Caminreal - Zaragoza y la propia estación de Encinacorba fue inaugurada oficialmente el domingo 2 de abril de 1933, con la circulación de un tren especial, que partiendo de Valencia a primera hora, recorrió la línea hasta la zaragozana estación de Delicias. En este tren inaugural viajaron autoridades y representantes de la Compañía, y fue recibido en la propia estación con el Dance popular de la localidad y la banda de música, entre numeroso gentío, que se dio cita en la estación al mediodía. La estación de Encinacorba, tras varios años cerrada al servicio sin personal, pasó a la situación de apeadero en el año 1995. Posteriormente y con motivo de la modernización de la línea Teruel - Zaragoza, se incorporó de nuevo al servicio como estación operativa 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 declividades originales que recorrió el tren inaugural.

### GASTOS QUE OCASIONÓ LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN DE ENCINACORBA

Edificio Principal	120.513 Ptas.
Retretes	12.165 Ptas.
Muelles	61.831 Ptas.
Andenes y aceras	22.746 Ptas.
Aguada	12.027 Ptas.
Cerramientos	608 Ptas.
Afirmado de Patios	7.138 Ptas.
Mobiliario y enseres	1.326 Ptas.
Alumbrado	1.406 Ptas.
Accesorios varios	8.983 Ptas.
<b>TOTAL</b>	<b>248.743 Ptas.</b>
Memoria año 1933 de la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón.	



Tren MD Zaragoza-Cartagena, circulando entre Encinacorba y Villarreal de Huerva, tras salir del túnel nº 5, actualmente ya inexistente. 23/08/2016. ■ Foto: Carlos Royo. Archivo CIFCCC.

En el marco de la ejecución de las obras incompatibles con la circulación de trenes del Plan Director de la línea Sagunto-Zaragoza, sin duda alguna, la actualidad del año 2025 ha venido marcada por el cierre al servicio ferroviario de este trayecto, que se materializó el pasado 17 de febrero. Aunque han sido distintas las actuaciones realizadas a lo largo del año, la adecuación del gálibos de los túneles del trayecto han sido las de más envergadura y las que realmente han obligado a la suspensión del servicio.

En lo referente a los túneles, el trayecto Villarreal de Huerva-Encinacorba con 9 de los 10 túneles existentes entre Teruel y Zaragoza, concentra la mayor actividad que no ha estado exenta de imprevistos y complicaciones, que han obligado a prorrogar el plazo de cierre de la

línea, previsto inicialmente hasta el 17 de noviembre, hasta el primer cuatrimestre de 2026, según fuentes oficiales. Como ya ocurriera durante la construcción de “El Caminreal”, de nuevo el trazado para salvar El Puerto del Alto de San Martín, ha vuelto a suponer un nuevo reto, esta vez de la ingeniería actual, a la hora de ejecutar unos exigentes trabajos consistentes en el rebaje de cotas en túneles en unos casos y en la demolición en otros, con el objetivo de dar viabilidad a la instalación de la catenaria en este trayecto. Así, mientras

en los túneles 2, 3, 4, 7 y 10 ya se encuentran prácticamente con sus respectivas plataformas rebajadas a



Estructura del nuevo paso superior del pk 92+707 en Muel. 18/9/2025. ■ Archivo CIFCCC.



Los elementos de la futura electrificación entre Zaragoza y Teruel, ya son visibles en la estación de Cariñena. 26/12/2025. ■ Archivo CIFCCC.

la espera del montaje de vía, y habiéndose demolido los túneles 5 y 8 según lo previsto en el proyecto inicial, han sido los túneles 6 y 9 los que han presentado mayores problemas en forma de imprevistos, lo que ha obligado al Ministerio a adjudicar un nuevo contrato de obra por emergencia para dar solución en estos dos casos y actualmente ya en ejecución.

Por otra parte y también relativo a facilitar la instalación de catenaria, la construcción de nuevos pasos superiores, en sustitución a los originales de la línea, también han protagonizado las novedades en el trazado que discurre por nuestra Comarca. De esta forma han sido 2 los nuevos pasos superiores construidos en el término de Encinacorba, para caminos locales en los pk 57+150 y 58+000, otros 2 en el término de Cariñena en los pk 67+572 (camino “Carramolinos”) y 71+718 (carretera A-1504 Aguarón/Codos, en este caso mejorando ade-

# ACTUALIDAD

más sustancialmente su trazado) y en el término de Muel, en el pk 92+707 (acceso a la localidad por antiguo trazado N 330)

También los importantes avances en la electrificación en este periodo, con la instalación de postes, pórticos, sustentadores e incluso hilo de contacto, que ha cambiado radicalmente el paisaje de nuestro ferrocarril, y la instalación de un nuevo sistema de señalización (blo-



Aspecto que presenta la boca sur del túnel nº 4, con su plataforma ya rebajada. Trayecto Villarreal-Encinacorba. 6/12/2025. ■ Archivo CIFCCC.



La instalación de la nueva señalización se encuentra muy avanzada. Trayecto Encinacorba-Cariñena. 25/12/2025. ■ Archivo CIFCCC.

queo automático en vía única - BAU) que permitirá el aumento de la capacidad de trenes en nuestra línea, cierran el volumen de actuaciones ejecutadas o en ejecución, que permitirán a corto plazo que nuestro ferrocarril pueda mostrar su versión más moderna y actual, en el contexto de red convencional, verdadera vertebradora del territorio en un importante eje transversal Levante-Zaragoza-País Vasco.

# INTERMODALIDAD

El ferrocarril de vía métrica Cariñena- Zaragoza (1887-1933), además de suponer un gran impulso social y económico para todas aquellas localidades que vertebraba, también supuso un beneficio para la movilidad de otras localidades de nuestra Comarca y fuera de ella. La intermodalidad para acceder a servicios con otros destinos y procedencias, estaba perfectamente coor-

dinada como fue el caso en el apeadero de Botorrita o en la misma estación de Cariñena, tal y como detalla el horario adjunto del año 1903. Teruel, Daroca, Paniza, Aguarón, Cosuenda y Almonacid de la Sierra con Cariñena, o Moyuela, Jaulín, Fuendetodos, Azuara con Botorrita, fueron las localidades que mediante transbordo, pudieron acceder al servicio de este ferrocarril.

ALCUNEZA A SORIA.																
PRECIOS.				ESTACIONES.				PRECIOS.				ESTACIONES.				
1.ª	2.ª	3.ª	Clase	K.	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	Clase	K.	1.ª	2.ª	3.ª	
P. C.	P. C.	P. C.	P. C.		P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.		P. C.	P. C.	P. C.	
1.45	1.00	0.80	11	Alcuniza (E.) S.	2.85		18.32					11	Soria..... S.	21.40	18.25	7.25
8.85	2.85	1.80	19	Torraiba.....	5.11		14.8	1.45	1.00	0.80	11	Navacaballo.....	23.8	16.48	7.63	
5.95	4.10	3.45	45	Miño.....	8.29		14.27	8.80	2.25	1.05	19	Quintana Redonda.....	22.27	17.12	8.21	
7.15	4.80	3.85	54	Radona.....	3.51		14.51	4.40	3.00	1.80	68	Tardelcuenda.....	22.41	17.26	8.55	
8.05	5.60	4.80	61	Adradas.....	4.25		15.56	5.85	4.00	2.40	44	Matanala.....	22.19	17.45	8.53	
9.50	6.50	5.50	72	Coscurita (B) (L) S.	5.8		16.6	6.75	4.80	2.80	51	Almazán.....	23.22	18.5	9.22	
10.45	7.15	4.80	79	Almazán.....	5.18		16.22	7.95	5.40	3.25	80	Coscurita (B) (L) S.	23.45	18.26	9.52	
11.35	7.70	4.60	85	Matanala.....	5.25	8.80	16.52	10.05	6.85	4.10	79	Adradas.....	23.67	18.26	9.52	
12.45	8.40	5.10	94	Tardelcuenda.....	6.9	9.11	17.21	11.95	7.75	4.55	85	Radona.....	23.8	18.26	9.52	
18.75	8.40	5.65	104	Quintana Redonda.....	6.27	9.48	17.59	12.45	8.50	5.10	91	Miño.....	24.0	18.26	9.52	
				Navacaballo.....	6.47	9.48	17.59	15.75	9.40	5.65	104	Torraiba.....	24.15	18.26	9.52	
				Soria.....	7.8	10.10	18.30					Alcuniza (E.) (L) S.	24.30	18.26	9.52	

Los trenes mixtos números 3 y 4 sólo tendrán lugar los días de mercado y los números 7 y 8 sólo circularán los martes.

ZARAGOZA A CARIÑENA.																
PRECIOS.				ESTACIONES.				PRECIOS.				ESTACIONES.				
1.ª	2.ª	3.ª	Clase	K.	1.ª	2.ª	3.ª	1.ª	2.ª	3.ª	Clase	K.	1.ª	2.ª	3.ª	
P. C.	P. C.	P. C.	P. C.		P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.	P. C.		P. C.	P. C.	P. C.	
0.40	0.30	0.20	4	Zaragoza (E.) S.	9.15	17.15		1.00	0.75	0.50	8	1	Cariñena..... S.	6.50	14.45	
0.55	0.45	0.35	7	Casa-blanca (apeadero).....	9.24	17.24		1.20	0.90	0.60	10	2	Longares.....	7.10	15.5	
1.20	0.90	0.60	10	Cuaré (apeadero).....	9.38	17.38		1.50	1.20	0.80	13	3	Muel y Morota.....	7.41	15.80	
1.50	1.20	0.80	13	Santa Fe (apeadero).....	9.43	17.43		1.80	1.50	1.00	16	4	Botorrita (apeadero).....	7.68	15.61	
1.95	1.45	1.00	16	Cadrete.....	9.51	17.51		2.10	1.80	1.30	19	5	Maria.....	8.9	19.4	
2.40	1.80	1.30	19	Maria.....	10.27	18.27		2.40	2.10	1.60	22	6	Cadrete.....	8.9	19.4	
2.15	1.65	1.15	16	Botorrita (apeadero).....	10.14	18.14		2.70	2.40	1.90	25	7	Santa Fe (apeadero).....	8.27	18.29	
4.50	3.45	2.80	28	Muel y Morota.....	10.52	18.52		3.00	2.70	2.20	28	8	Cuaré (apeadero).....	8.54	18.29	
5.55	4.15	3.40	35	Longares.....	11.1	19.1		3.30	3.00	2.50	31	9	Casa-blanca (apeadero).....	8.68	18.41	
				Cariñena.....	11.18	19.18		3.60	3.30	2.80	34	10	Zaragoza (E.) (L) S.	8.98	18.48	

La estación de Zaragoza expone billetes de abono para días viajes de ida y vuelta, desde dicha estación a todas las demás, a precios muy económicos. En la estación de Cariñena, a la llegada de los trenes se encuentran coches para Teruel, Daroca, Paniza, Aguarón, Comandá y Almonacid de la Sierra. De Botorrita sale un coche para Moyuela por Jaulín, Fuendetodos y Asara y viceversa, que enlaza con los trenes correo.

Horarios y transbordos previstos del ferrocarril Cariñena-Zaragoza. Año 1903. ■ Archivo CIFCCC.



■ Archivo CIFCCC

## UNA MIRADA AL PASADO



Aunque los automotores de la serie 593 no fueron muy habituales en la línea Zaragoza-Valencia, además de prestar servicio comercial entre ambas capitales durante un tiempo a finales de los años 90, también se les pudo ver protagonizando “Trenes Charter”. En este caso haciéndose cargo del “Tren del Jamón” Zaragoza-Teruel el día 24 de septiembre de 2000, entrando en la estación de Encinacorba tras salir del túnel nº 9. Archivo CIFCCC.

## CURIOSIDADES

La circulación del Tren del Vino en la fiesta de la vendimia del año 2000 con un automotor s/593, generó un curioso encuentro en la estación de Cariñena con otros dos automotores de las series 592 y 596 en sus respectivos servicios comerciales Valencia-Huesca y Zaragoza-Teruel, en una imagen para el recuerdo.



10/09/2000. ■ Foto: Jesús Carballo.

## SEÑAL DE COLA



Desde “señal de cola”, hacemos un homenaje al túnel nº 6 que no pudo soportar los embistes de las obras para adecuar su gálibo para la instalación de la catenaria. Tras salir por su boca sur, la locomotora 319.253 se emplea a fondo con un pesado tren con destino a la industria maderera en Cella, en pleno ascenso al Puerto del Alto entre Encinacorba y Villarreal de Huerva. 23/5/2000. Archivo CIFCCC.



23/09/2000. ■ Archivo CIFCCC.