



Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España es una obra que analiza la evolución de estos ferrocarriles en España a lo largo de su siglo y medio de existencia. Su origen estuvo propiciado por diferentes iniciativas de inversores nacionales y extranjeros, con el objetivo de cubrir espacios y demandas de transporte que el ferrocarril de vía ancha no había atendido. Desde entonces, han seguido contribuyendo a la modernización de la economía y la sociedad española.

Esta obra se articula en dos volúmenes. El primer volumen (**Empresas y Marco Regional**) estudia la evolución de las compañías ferroviarias, agrupándolas en marcos regionales claramente definidos, y atiende preferentemente a la historia empresarial y a las características de los servicios prestados. El volumen segundo (**Empresa Pública, Instituciones y Tecnología**) profundiza en el periodo de gestión pública de estos ferrocarriles y en los aspectos de infraestructura, tecnología y material móvil que protagonizaron su historia.



Ayuntamiento de Gijón



Miguel Muñoz Rubio (Director)
Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España Volumen I

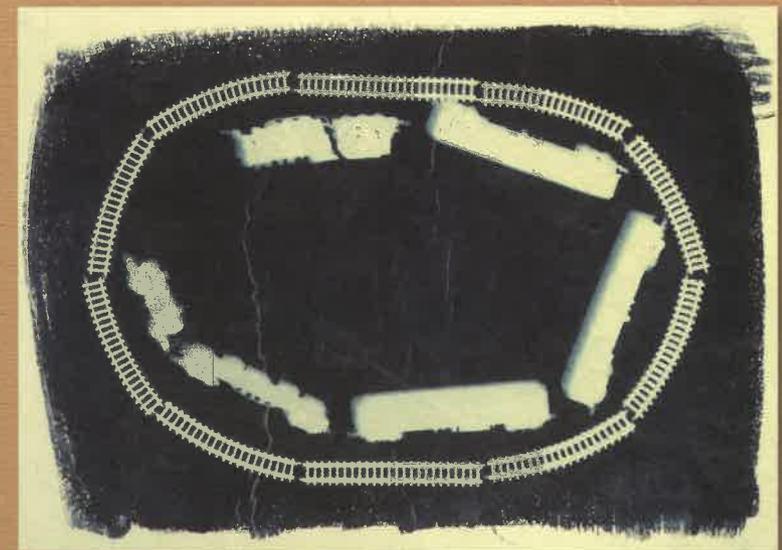
IIIF
2012
vo.1
ej.3

Miguel Muñoz Rubio (Director)

Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España

Volúmen I: Empresas y Marco Regional

Rafael Alcaide, Francisco de los Cobos, Domingo Cuéllar, Javier Fernández, Pedro Fernández, José María Flores, José Antonio Gómez, Manuel González, Miguel Jiménez, Olga Macías, Alberte Martínez, Ramón Molina, Miguel Muñoz, Pedro Novo, Juan José Olaizola, Ana Isabel Olmedo, Pedro Pablo Ortúñez y Francisco Polo



CAPÍTULO VIII. FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA EN EL LEVANTE ESPAÑOL: UNA RED INACABADA

RAFAEL ALCAIDE GONZÁLEZ
Universidad de Barcelona

El ámbito geográfico conformado por la Comunidad Valenciana y la Comunidad de Murcia suma una extensión total de 34.568 km² y una población de 5.360.422 habitantes (Censo año 2001)¹, que representan el 6,83 y el 13,12 por 100, respectivamente, del total del territorio y población españoles. Punto de encuentro de civilizaciones, el arco litoral de 792 km de longitud bañado por el Mediterráneo y comprendido entre las poblaciones de Vinarós (Castellón) y Águilas (Murcia), ha conformado, históricamente, una de las zonas económicas y productivas más importantes de España, especialmente por lo que se refiere a la agricultura, la industria, la minería y, posteriormente, el sector terciario, con especializaciones muy diferenciadas según sea la zona del territorio que nos ocupa.

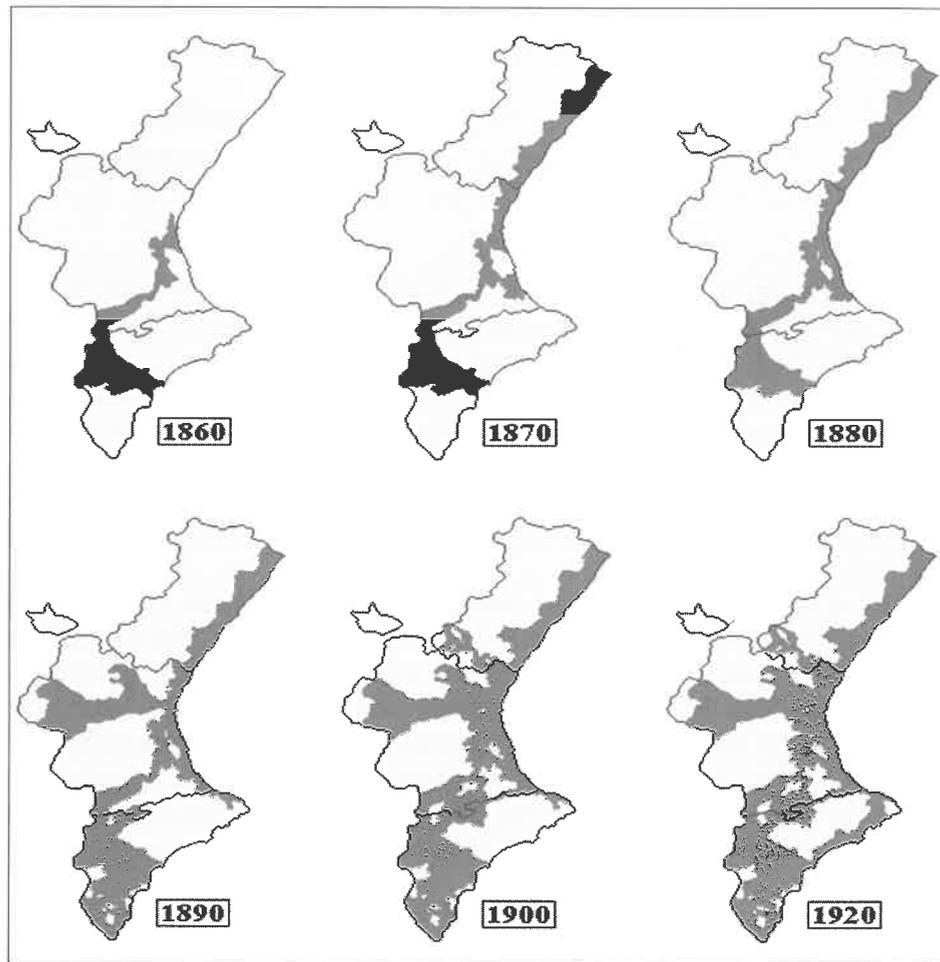
El conjunto de ambas comunidades ofrece, además, una serie de características similares respecto a su sistema de poblamiento, con un acusado desequilibrio entre las tierras del interior (con menor densidad de población) y la franja litoral, su zona de influencia y algunos valles interiores (Vega Media del Segura, Valle del Guadalentín) mucho más poblados, con importantes conurbaciones como la formada por las ciudades de Murcia y Alcantarilla, el eje urbano Alicante-Elche, Alcoi y Castellón de la Plana, y áreas metropolitanas como la que constituyen la ciudad de Valencia y las poblaciones situadas en su entorno más próximo, dentro de la comarca de l'Horta, con un crecimiento demográfico y urbanístico muy importante en la última década.

Esta determinada organización del espacio habitado ha venido dada tanto por las condiciones orográficas del territorio (un 60 por 100 del mismo presenta una altitud inferior o igual a los 600 m),

¹ La Comunidad Valenciana cuenta con una extensión de 23.255 km² y 4.162.776 habitantes, mientras que la Región de Murcia tiene una superficie de 11.313 km² y un total de 1.197.646 habitantes.

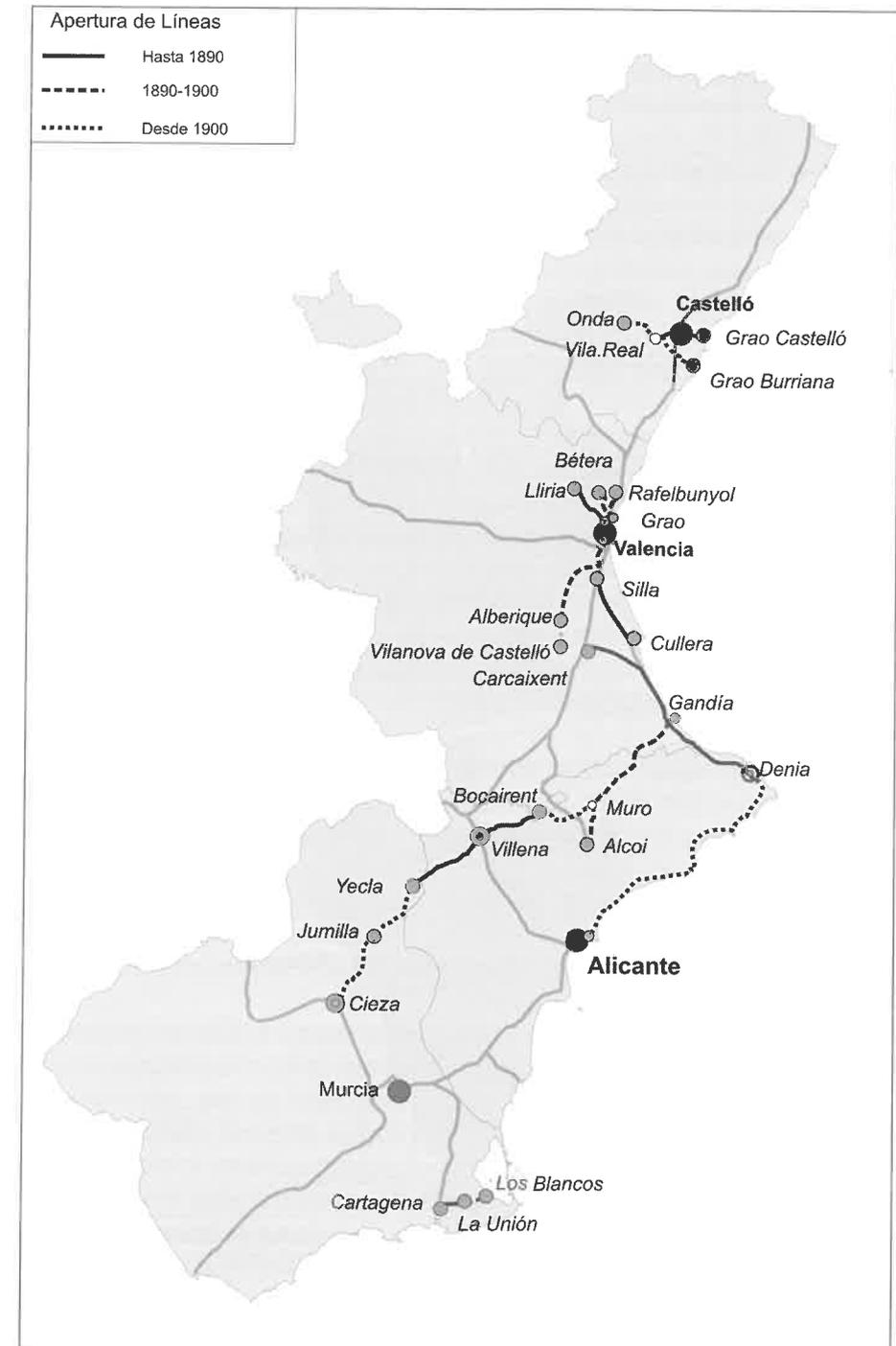
como por el sistema de relaciones y comunicaciones que se ha ido estableciendo históricamente entre los diferentes núcleos de población (ciudades, pueblos y entidades de población menores), posibilitando, en determinados casos, que las innovaciones que han determinado el desarrollo económico y social se hayan difundido por el territorio de manera efectiva, mientras que, en otros casos, dichas innovaciones han llegado de manera tardía debido a la inexistencia o la precariedad de las comunicaciones, bien sea por las condiciones impuestas por el relieve y la orografía de las zonas en cuestión, bien por el peso económico, demográfico y político de las zonas afectadas dentro del conjunto geográfico regional².

Mapa VIII.1. Comunidad Valenciana. Territorio servido por el ferrocarril 1860-1920



² Véase Alcaide González (2002), pp. 9-29.

Mapa VIII.2. Evolución de la red ferroviaria de vía estrecha en el Levante



Mapa VIII.3. Compañías ferroviarias de vía estrecha en el Levante



A todo ello ha contribuido, de manera irrefutable, el ferrocarril, un medio de comunicación y transporte innovador que representó, para la mayor parte de la población de aquellos lugares por los que discurría, la muestra más evidente de la llegada del progreso. Con todo, cabe añadir que existieron, desde un primer momento, reacciones de distinto signo a la implantación del nuevo sistema de transporte ferroviario, basadas tanto en la pugna de determinados intereses como en otras concepciones relacionadas con el temor a los cambios y el desconocimiento popular del nuevo medio de transporte. Sin embargo, tomando en cuenta su desarrollo histórico global a lo largo de siglo y medio de existencia, se puede inferir que el ferrocarril generó en el conjunto de la población, mayores expectativas de prosperidad y de riqueza que de fracaso, obedeciendo la construcción de las líneas férreas -fueran principales o secundarias-, a la necesidad de satisfacer tanto la demanda social de las poblaciones como los intereses económicos de las mismas, aunándose de este modo las prioridades políticas con los recursos financieros, especialmente en aquellas poblaciones donde el número de habitantes, la producción industrial y el desarrollo económico y comercial fueron más numerosos e importantes.

Entre 1865 y 1931 se construyeron en la zona geográfica que venimos tratando un total de 553,18 km de líneas de ferrocarriles secundarios, de diferentes anchos de vía, distribuidas entre Valencia (461,17 km)³ y Murcia (92,01 km), que fueron administradas por diez compañías privadas cuyo desarrollo histórico y económico fue ciertamente singular en cada una de ellas, hallándose condicionado por múltiples factores, como pueden ser el motivo de su constitución, la explotación y diversificación del negocio, el tipo de material empleado y sus resultados económicos. De todo ello se deriva que la descripción histórica de cada una de estas compañías y sus concesiones correspondientes no se halle exenta de una cierta complejidad, hecho que se ha intentado solucionar aportando, a modo de resumen, aquellos datos históricos, económicos y sociales que han hecho factible la singularidad a la que venimos aludiendo.

La construcción, a partir de 1864, de las diferentes líneas de ferrocarril de vía estrecha en la Comunidad Valenciana fue consecuencia directa de la yuxtaposición de múltiples factores socioeconómicos. Como es sabido, la llegada del ferrocarril transformó radicalmente la concepción de los sistemas de transporte preexistentes, creando una nueva dinámica económica. Por una parte, dicha dinámica redimensionó la demanda de productos propia del mercado tradicional, posibilitando un notable incremento de los intercambios comerciales, a partir de unas condiciones de transporte basadas tanto en la reducción de los costes como en la del tiempo empleado en el viaje de los productos hasta su destino.

Pero, por otra parte, los imponderables físicos y las prioridades económicas implícitos en la elección de los trazados ferroviarios, ocasionaron que, una vez finalizada la construcción de la red de vía ancha valenciana, extensas zonas de las provincias de Castellón, Valencia y Alicante, que contaban con una importante producción agrícola e industrial, quedaran excluidas de los nuevos circuitos comerciales generados por la llegada del ferrocarril. A todo ello cabe añadir el precario estado en que se encontraba buena parte de la red viaria local valenciana, conformada básicamente por una maraña de caminos de herradura que unían entre sí las poblaciones más importantes; precariedad que se agravaba especialmente en épocas de lluvia.

³ No se incluye la línea del ferrocarril minero Ojos Negros-Sagunto.

Así las cosas, la necesidad de comunicar las poblaciones que habían quedado aisladas de la red principal con aquella, y de facilitar el intercambio comercial de su producción agrícola e industrial, motivó la construcción de pequeños ramales ferroviarios de carácter secundario, por parte de la iniciativa privada, siguiendo el ejemplo de algunos países europeos donde ya funcionaban con éxito. Dichos ramales, que contemplaban generalmente un ancho de vía de un metro y unos costes de construcción mucho menores que los ferrocarriles de vía ancha, debían partir -en la mayoría de los casos-, de un punto de la red de vía ancha ya construida, y comunicar aquellas comarcas y poblaciones que habían quedado apartadas de los circuitos de producción, paliando de esta manera los vacíos territoriales existentes y posibilitando que dichas zonas se incorporaran definitivamente al sistema productivo.

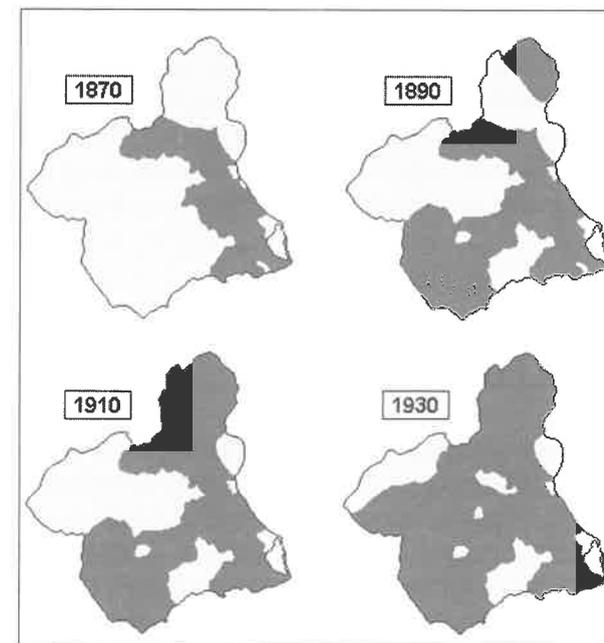
La iniciativa en el trazado y construcción de las diversas líneas de la Comunidad Valenciana respondió siempre a intereses particulares, representados por las ocho compañías concesionarias de las líneas de vía estrecha valencianas. Buena prueba de ello es que no se llegó a constituir una red de ferrocarriles de vía estrecha que comunicara las tres provincias, sino que se construyeron dos redes de cierta importancia en Valencia y Alicante -que pese a su cercanía nunca llegaron a unirse-, y una pequeña red local en Castellón. Este conjunto de líneas, construidas entre 1864 y 1915, sumó una longitud total de 461,17 km, que suponía un 36,2 por 100 respecto de la longitud total de vías férreas de servicio público construidas en la Comunidad Valenciana entre 1860 y 1920, prestando servicio en 1920 a una población estimada en 600.000 habitantes (ver cuadro VIII.1).

En el caso de Murcia, la construcción de líneas de vía estrecha obedeció en todos los casos a la iniciativa privada. De los noventa y dos kilómetros de vía estrecha de servicio público construidos entre 1874 y 1925, veintitrés estuvieron relacionados con la producción minera de la comarca de Cartagena, mientras que el resto fueron consecuencia de la prolongación de una línea de vía estrecha que partía de la provincia de Alicante y que comunicaba Alcoi con las poblaciones de Jumilla y Cieza, posibilitando, además, el transporte de sus importantes producciones de vino y esparto respectivamente. Aparte de los ferrocarriles mencionados, la sierra de Cartagena y la zona metalífera de Mazarrón contaron con diversas líneas de ferrocarriles industriales, cuya función principal consistió en el traslado del mineral hacia las zonas de tratamiento y embarque del mismo hacia otros destinos. La proporción de kilómetros de vía estrecha frente al total de kilómetros de vías férreas construidos en la región de Murcia entre 1860 y 1930, fue del 20,9 por 100, prestando servicio a una población de 180.000 habitantes en 1930 (ver cuadro VIII.2).

Todas las compañías de ferrocarriles de vía estrecha de Valencia y Murcia se financiaron en sus inicios con capital privado. Debido a ello, su explotación estuvo sujeta a las numerosas crisis económicas que se fueron sucediendo desde principios del siglo XX; inicialmente con el desarrollo de la Primera Guerra Mundial y, posteriormente, con la crisis económica de 1929 y la Guerra Civil. Finalizada la contienda, la precaria situación económica de nuestro país en la posguerra durante la década de 1940 y la importante competencia ejercida por el transporte por carretera a partir de la década de 1950, propiciada por la mejora general de la economía española, ocasionaron gravísimos problemas económicos -a pesar de las subvenciones que recibían del Estado-, a las compañías que aún continuaban prestando servicio como empresas privadas, que desembocaron, en la mayor parte de los casos, en la cesión de sus concesiones al Estado a partir de la década de 1960.

Antes de acometer la descripción de las diferentes líneas y compañías de vía estrecha de Valencia y Murcia, es necesario introducir, aunque sea de manera resumida, el variado repertorio bibliográfico que han generado los ferrocarriles de vía estrecha de Valencia y Murcia, a partir de numerosas monografías y estudios generales⁴, una gran parte de los cuales se han utilizado para la realización de este trabajo. Así, en referencia a la Comunidad Valenciana cabe destacar, en primer lugar, algunos de los excelentes trabajos elaborados por Javier Vidal Olivares⁵, Anacleto Pons y Just Serna⁶ y Carmen Sanchís Deusa⁷, entre otros, al igual que los estudios monográficos sobre las estaciones de ferrocarril y el transporte valenciano en su conjunto, a cargo de Inmaculada Aguilar⁸, y, en segundo lugar, diversas monografías acerca de algunas líneas de ferrocarriles valencianos de vía estrecha como las de Rafael Alcaide González⁹, Vicente Ferrer Hermenegildo¹⁰, Juan María Milán Orgilés¹¹, Vicente Giménez Chornet¹² y José Peris Torner¹³, entre otros, sin olvidar el meritorio trabajo de los alumnos del Instituto de Bachillerato Pare Eduard Vitòria, de Alcoi, en referencia al ferrocarril Alcoi-Gandia¹⁴.

Mapa VIII.4. Región de Murcia. Territorio servido por el ferrocarril 1870-1930



⁴ Véase Comín, Martín Aceña, Muñoz Rubio y Vidal Olivares (1998), pp. 239-280.

⁵ Vidal Olivares (1992) y (1996).

⁶ Pons (1993).

⁷ Sanchís (1988).

⁸ Aguilar (1984) y (1995); Aguilar y García Ortells (2003).

⁹ Alcaide González (1998) y (2000).

¹⁰ Ferrer Hermenegildo (1984), (1993) y (1998).

¹¹ Milán Orgilés (1992).

¹² Giménez Chornet (1999).

¹³ Peris Torner (1984).

¹⁴ Abad, Mompó, Nebot y Vaquer (1991).

Respecto a la región de Murcia, se hace imprescindible la referencia al estupendo trabajo, que se ha convertido en un clásico de los estudios ferroviarios, llevado a cabo por Antonio Abellán García¹⁵, al igual que la excelente monografía respecto a los trenes mineros murcianos elaborada por José A. Gómez Martínez, Joaquín A. Sánchez Vintró y José V. Coves Navarro¹⁶.

Para la realización de este trabajo, se ha dividido el territorio de las comunidades autónomas valenciana y murciana en cuatro ámbitos regionales distintos, debido a la distribución de las diferentes líneas de vía estrecha en el mismo. El primer ámbito territorial hace referencia a las líneas de vía estrecha de la provincia de Castellón, que se concentran alrededor de la capital de provincia, y que fluyen desde esta hacia Onda y Burriana. El segundo ámbito trata de las líneas establecidas en la ciudad de Valencia, que irradian hasta diferentes puntos de su entorno metropolitano como Bétera, Llíria o Rafelbunyol y hacia poblaciones algo más alejadas como Vilanova de Castelló, incluyendo el ferrocarril de vía estrecha construido entre Silla y Cullera. El tercer ámbito territorial hace referencia a la única red interregional existente en el territorio, cuyos nudos principales de comunicaciones se localizan en las poblaciones de Alcoi (Alicante), Dénia (Alicante) y Gandia (Valencia) y que abarca hasta las poblaciones de Alicante y Cieza (Murcia) por el sur, y la población de Carcaixent (Valencia) por el norte, constituyendo una red ferroviaria de 345 km de longitud. Por último, el cuarto ámbito territorial se sitúa al sur de la provincia de Murcia, en el litoral de Cartagena y su zona de influencia, donde se construyen las líneas de vía estrecha relacionadas con la minería y las industrias auxiliares de extracción y tratamiento de minerales como el plomo o el hierro, entre otros.

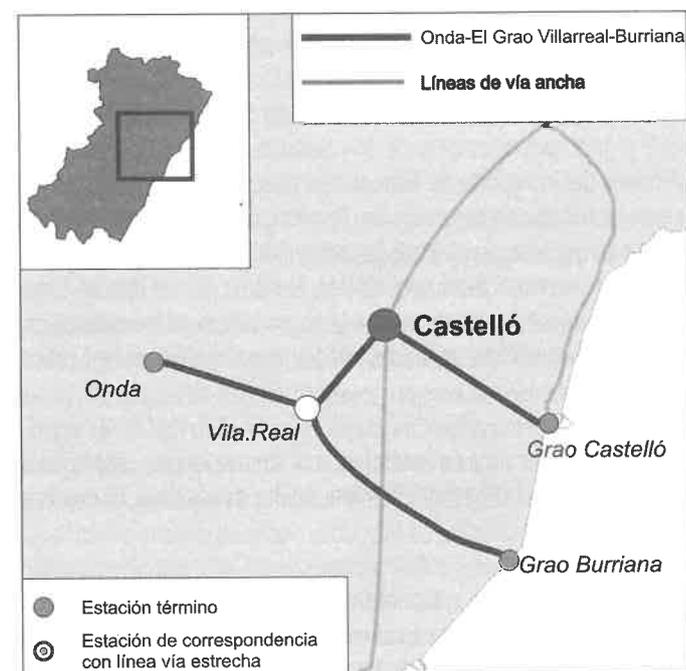
VIII.1. LAS LÍNEAS DE VÍA ESTRECHA DE LA PROVINCIA DE CASTELLÓN

La provincia de Castellón resultó la menos favorecida de la Comunidad Valenciana en cuanto a construcción de líneas de ferrocarril de vía estrecha, ya que únicamente se construyeron un total de 39 km, pertenecientes a la línea del Tranvía de vapor de Onda al Grao de Castellón y de Villarreal al Grao de Burriana. La construcción de esta línea comarcal -por parte de un grupo de inversores catalanes-, estuvo determinada por la necesidad de transportar hasta el puerto de Castellón, que se hallaba en proceso de construcción, gran parte de la producción agrícola e industrial de la comarca de La Plana y de las comarcas del interior de la provincia castellanense.

¹⁵ Abellán García (1979).

¹⁶ Gómez Martínez et al. (1996).

Mapa VIII.5. Red ferroviaria de vía estrecha en la provincia de Castellón



VIII.1.1. El Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón y de Villarreal al Grao de Burriana

La notable mejora en la estructura agraria de la comarca de La Plana experimentada a partir de la implantación mayoritaria del cultivo de cítricos, junto con la mejora del comercio y la inminente construcción del puerto de Castellón, impulsaron a diversos capitalistas de la zona y a un grupo de inversores catalanes, a solicitar la concesión de un tranvía de vapor entre la localidad de Onda y el puerto de Castellón con estaciones intermedias en Villarreal, Almassora y Castellón. Dicha concesión fue otorgada por Real Orden de 20 de mayo de 1885 a José Puig de la Bellacasa, representante del grupo inversor, por una duración de 60 años con arreglo a la Ley de Ferrocarriles y Tranvías de 1877. Dos años más tarde, el 13 de julio de 1887, se constituía en Barcelona, ante el notario Melchor Canal Soler, la Compañía del Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón, con un capital social de 400.000 pesetas repartido en 1.600 acciones de 250 pesetas. El primer tramo del tranvía, entre Castellón y el Grao, entró en funcionamiento el 13 de agosto de 1888, mientras estaban en ejecución las obras del resto del trayecto hasta Villarreal, recorrido que se inauguró en su totalidad el 31 de octubre de 1899¹⁷.

¹⁷ Véase al respecto el trabajo de Peris Torner (1984).

El importante volumen de negocio y los consiguientes beneficios que la compañía preveía en el transporte de cítricos y de otros productos, desde las poblaciones del interior hacia el puerto castellanense, motivaron que la Compañía del Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón solicitara la concesión de un embarcadero situado en la rada de dicho puerto. Dicho embarcadero quedó unido por una prolongación de la vía férrea desde la estación del Grao hasta el mismo, inaugurada el 24 de noviembre de 1889 y, junto con el empleo de dos barcazas de 30 y 35 t de carga útil, contribuyó a mejorar las condiciones del transporte de mercancías desde y hacia los barcos fondeados fuera del puerto, mientras este se hallaba en construcción. Por otra parte, la compañía habilitó, por las mismas fechas, diversas conexiones como la que existía con la fábrica de gas de Castellón para el transporte de carbón, o la conexión con el ferrocarril de Les Serretes, por el que se transportaban a diario decenas de toneladas de escolleras destinadas a la construcción de los muelles del puerto. Mientras tanto, seguían a buen ritmo las obras del tramo pendiente entre Villarreal y Onda, que fue inaugurado el 17 de abril de 1890.

Con la finalización de las obras quedó abierta la circulación por toda la línea entre el Grao de Castellón y Onda con una longitud total de 28,4 km, ancho de vía de 0,75 m y tracción a vapor (ver cuadro VIII.3).

A pesar de que la línea recién inaugurada contribuyó a canalizar la producción de las empresas naranjeras y azulejeras de la comarca hacia el puerto castellanense, no fue suficiente para cubrir, de manera efectiva, la demanda de transporte generada por el volumen de producción de cítricos de la cercana población de Burriana y su huerta, cuestión por la cual, la Compañía del Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón inició los estudios pertinentes, en 1901, para la construcción de un ramal entre Villarreal y el Grao de Burriana, presentando al Gobierno, en noviembre de 1902, una solicitud formal para la obtención de su concesión.

Sin embargo, la concesión del pequeño tramo entre Burriana y el Grao de Burriana ya la ostentaba la Compañía Burrianense de Tranvías que, con un capital social de 250.000 pesetas repartido en 5.000 acciones de 50 pesetas, había logrado la concesión, construyendo el trazado y explotándolo con tracción a sangre, a partir del 20 de agosto de 1897. Al igual que la Compañía del Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón, la Compañía Burrianense de Tranvías también tenía interés en la concesión de la línea entre Villarreal y Burriana como prolongación de su línea tranviaria por lo que, en 1898, la Compañía Burrianense de Tranvías propuso un proyecto de prolongación que le fue concedido, pero que la falta de financiación impidió llevar a buen término, a pesar de numerosas prórrogas y una ampliación de su capital social efectuada en 1903. Estos hechos contribuyeron a que la Compañía del Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón obtuviera la concesión definitiva entre Villarreal y El Grao de Burriana el 19 de octubre de 1904, inaugurándose el trayecto en su totalidad el 1 de julio de 1907, con una longitud de 10,6 km, ancho de vía de 0,75 m y tracción a vapor (ver cuadro VIII.3). Dicho tramo fue cerrado al tráfico el 1 de marzo de 1934, al trasladarse el tráfico portuario desde el Grao de Burriana al nuevo enclave portuario de la población. Algunos años después, bajo la administración de la línea por EFE, se abrió a la circulación un nuevo tramo entre Burriana y el puerto de Burriana, el 16 de febrero de 1948.

En 1906 quedó clausurado el tráfico de mercancías que se efectuaba por el embarcadero de la Compañía del Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón y la Junta de Obras del puerto castellanense obligó a la compañía a construir un ramal ferroviario hasta el interior del puerto, que fue inaugurado ese mismo año. Posteriormente, en 1911, dicha compañía construyó otro ramal que conectaba su estación del puerto con la escollera de Levante, facilitando así el acceso de los bañistas a las playas próximas en la época estival.

La proliferación de nuevas líneas de transporte por carretera entre Castellón y los pueblos de su comarca, a partir de 1909, originó el lento declive de la Compañía del Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón, declive que se acentuó con la falta de carbón y suministros ocasionada por el estallido de la Primera Guerra Mundial y que originó multitud de problemas económicos a la compañía. Para hacer frente a la competencia directa de la carretera e intentar recuperar los déficits de su explotación comercial, la compañía intentó diversas soluciones tales como un proyecto de conexión con Segorbe -a través de la Vall d'Uixó-, o la puesta en circulación de dos automotores de tracción térmica y bogies, importados de Inglaterra, que prestaron servicio a partir de 1928. Sin embargo, la progresiva falta de liquidez y una petición de aumento de salarios de los empleados, a la que la compañía no pudo hacer frente, motivaron a que renunciara a la concesión, haciéndose cargo el Estado de las líneas de esta a partir del 5 de septiembre de 1931. El cambio de administración no significó ninguna mejora en los balances comerciales de la compañía durante los años siguientes. Con todo, una vez finalizada la Guerra Civil, EFE llevó a cabo un proyecto de electrificación de las líneas aprobado por Orden Ministerial de 12 de enero de 1942. Dicho proyecto se actualizó en 1945, pero nunca se llevó a cabo.

La media anual de mercancías transportadas (en su mayor parte cítricos, algarrobas y productos de construcción) fue de unas 35.000 t durante el período comprendido entre 1900 y 1930. A partir de su administración por el Estado a través de EFE se produjo un incremento sensible que fue menguando, progresivamente, hasta el cierre de la línea, a causa de la mejora en la red viaria y del auge del transporte por carretera. Este estado de cosas determinó que el tramo entre Villarreal y el Grao de Burriana se cerrara al tráfico en abril de 1956. Posteriormente, el tramo se reabrió en 1960 con fines turísticos entre Villarreal y Burriana y funcionó hasta el cierre de la línea. En cuanto al transporte de viajeros cabe anotar que la media anual, para el período 1900-1930, puede estimarse en 300.000 pasajeros, cifra que aumentó durante las décadas de 1940 y 1950 llegándose, en 1961, a la cifra de 927.246 viajeros transportados. Este incremento en el número de viajeros y la capitalización de la línea por parte de EFE no impidieron que la explotación comercial de la línea se hiciera insostenible llegándose, en 1962, a un coeficiente de explotación del 547 por 100. Esta situación económica determinó la clausura definitiva de todas las líneas de la Compañía del Tranvía de Vapor de Onda al Grao de Castellón por Orden Ministerial de 23 de julio de 1963, cierre que se hizo efectivo a partir del 1 de septiembre del mismo año.

El parque de material motor tuvo dos tipos de tracción: vapor y térmica. Respecto a la tracción a vapor circularon por la línea un total de 13 locomotoras. De ellas, 8 fueron construidas por la firma alemana Krauss: las 4 primeras, de rodaje 030T, entre 1888 y 1889, y las 4 restantes, de roda-

je 031T Compound, en 1890. De las otras 5 locomotoras, 3 fueron fabricadas por la casa alemana Hohenzollern, de las cuales la primera, construida en 1905, fue de rodaje 030WT y las 2 restantes, de rodaje 030T, fueron fabricadas en 1907 y provenían del ferrocarril Palamós-Girona-Banyoles. Las 2 últimas locomotoras del parque de la TOGC fueron construidas por Euskalduna en 1929 y su rodaje era del tipo 030T. En lo que hace referencia a la tracción térmica circularon por la línea 2 automotores de bogies y motor de combustión interna, construidos en 1927 por la casa inglesa The Motor Rail & Tram Car de Bedford.

El material remolcado para el transporte de viajeros consistió en 49 coches, fabricados en su mayor parte por la fábrica belga Usines, Braille-Le-Comte, y por la española Talleres Girona. En cuanto al material remolcado para mercancías, se contaron un total de 162 vagones de diversos tipos, fabricados en su mayoría por la empresa Material para ferrocarriles y Construcciones. De todo este material se hallan preservadas dos locomotoras Krauss 030T, en las ciudades de Castellón y Villarreal.

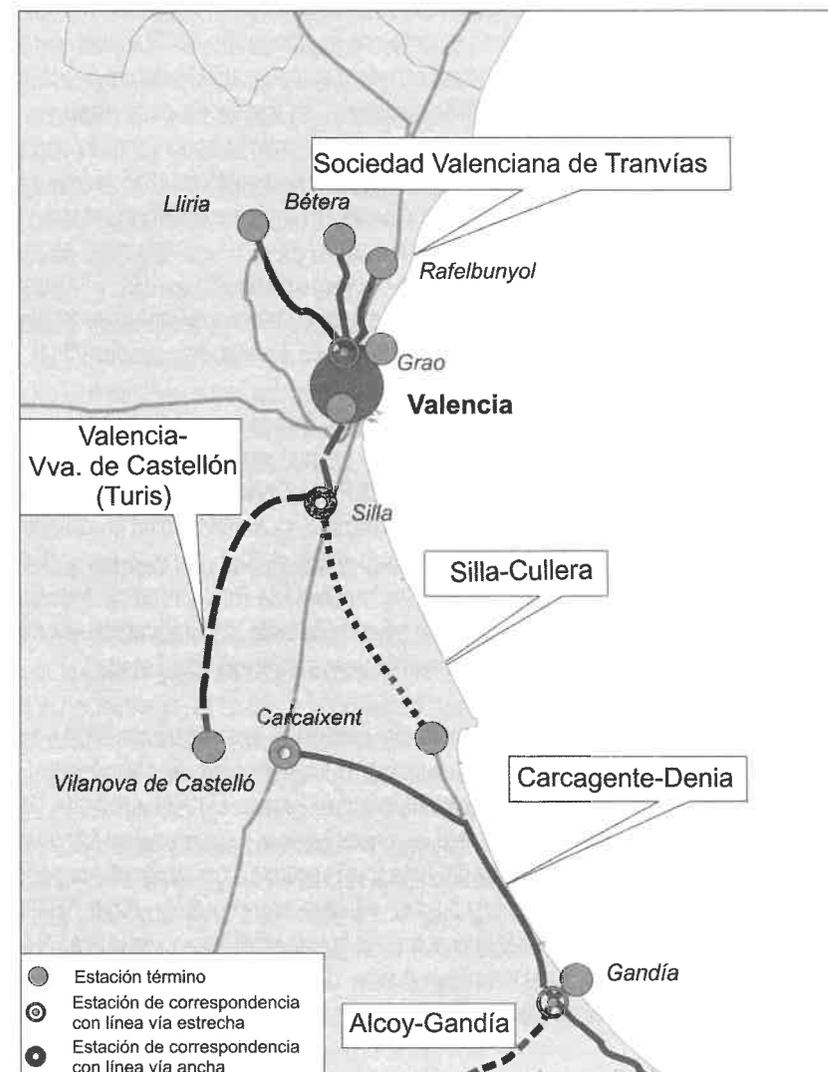
VIII.2. LAS LÍNEAS DEL NORTE Y CENTRO DE LA PROVINCIA DE VALENCIA

En la provincia de Valencia se han diferenciado dos grandes ámbitos respecto a la construcción de líneas de vía estrecha. El primero -que se tratará en este apartado-, contempla la zona centro y norte de la provincia, con las líneas que parten de la capital valenciana y el Ferrocarril de Silla a Cullera. El segundo ámbito lo constituyen las zonas centro y sur de la provincia, que pasan a formar parte del territorio servido por una verdadera red de ferrocarriles de vía estrecha que se inicia en Carcaixent y que acaba en Cieza (Murcia), ámbito que se tratará en el siguiente apartado del trabajo.

La construcción de las líneas de vía estrecha en el norte y centro de la provincia de Valencia se estructuró a partir de la obtención, por diferentes empresas, de dos concesiones de líneas de ferrocarril que, partiendo de Valencia, comunicaban la capital con las poblaciones de Llíria, Bétera y Rafelbunyol por el noroeste y norte, y Turís por el sur. La primera concesión fue otorgada a la Sociedad Valenciana de Tranvías (61,5 km), cuya dirección estaba a cargo de Juan Navarro Reverter, mientras que la segunda se concedió, algunos años más tarde, a la Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turís (54,5 km), que inició su trayectoria empresarial bajo la presidencia de Juan Isla Doménech. Independiente de estas líneas, se había construido en 1878 la línea de vía estrecha entre Silla y Cullera (26 km), de carácter eminentemente agrícola, que se transformaría en vía de ancho normal en 1935. Las tres líneas sumaron un total de 146 km de longitud.

Las líneas de Valencia a Llíria, Bétera y Rafelbunyol tenían su origen en la estación de Pont de Fusta, y la del Ferrocarril de Valencia a Turís en la estación de Jesús; sin embargo, pese a que existieron diversos proyectos de unión, dichas estaciones, situadas en extremos opuestos de la ciudad de Valencia, nunca llegaron a unirse.

Mapa VIII.6. Red ferroviaria de vía estrecha de Valencia



VIII.2.1. El núcleo ferroviario de Valencia

VIII.2.1.1. La red ferroviaria de la Sociedad Valenciana de Tranvías

El 16 de enero de 1885 se constituyó en Valencia la empresa denominada Sociedad Valenciana de Tranvías, cuyo impulsor fue Juan Navarro Reverter, ingeniero, profesor y político valenciano, colaborador del marqués de Campo en incontables empresas industriales y financieras rela-

cionadas con la ciudad del Turia. Esta compañía, que en un principio basó su negocio en el transporte urbano tranviario, era propietaria de las concesiones de algunas líneas de tranvías urbanos de la capital (circunvalación e interior o diagonal) y contó con la aprobación del Gobierno, para llevar a cabo el estudio de un tranvía de vapor o ferrocarril carretero entre la capital valenciana y la población de Llíria. En 1886 la sociedad decidió modificar el sistema de transporte de la línea y solicitó al Gobierno una nueva concesión para explotar la línea como ferrocarril económico, con ancho de vía de un metro y tracción a vapor, que fue otorgada por Ley de 30 de agosto de 1886, sujeta a las prescripciones de la Ley General de Ferrocarriles y Tranvías de 1877 y sin subvención estatal.

Los trabajos de construcción de la línea dieron comienzo en agosto de 1887 y finalizaron apenas un año después, inaugurándose parcialmente la línea entre Valencia y Paterna el 10 de junio de 1888¹⁸ y el trayecto restante entre Paterna y Llíria el 18 de julio de 1888 (ver cuadro VIII.4).

El éxito económico obtenido durante los primeros meses de explotación, impulsó a la Sociedad Valenciana de Tranvías a poner en marcha un antiguo proyecto de ferrocarril económico entre la capital valenciana, su puerto y las poblaciones de Porta-Coeli y Llíria¹⁹, que databa de 1885. Dicho proyecto, con un profundo replanteamiento de su trazado, se transformó en una nueva petición de concesión: la de una línea de ferrocarril económico entre el Grao de Valencia y Bétera, por Montcada, con ramal a Rafelbunol, que fue otorgada mediante la Real Orden de 1 de agosto de 1889, y cuyo pliego de condiciones se aprobó unos meses más tarde, concretamente el 4 de diciembre de 1889, con ancho de vía de 1 m, tracción a vapor y sin subvención del Estado.

La construcción de la nueva línea se prolongó por espacio de tres años, entre 1890 y 1893, y se llevó a cabo en tres fases. En la primera, se construyó el trazado entre la estación de Empalme (Burjassot) y Bétera de 14,7 km de longitud, inaugurándose este trazado el 13 de agosto de 1891²⁰ (ver cuadro IX.4). Durante la segunda fase se construyó, en primer lugar, la estación central llamada del Pont de Fusta o de Santa Mónica, situada a la orilla del Turia y, en segundo lugar, el ramal que partía desde esta estación hasta el Grao con una longitud de 5,8 km, inaugurados el 7 y 9 de julio de 1892 respectivamente (ver cuadro IX.4). Y, por último, en la tercera fase se construyó el trazado de la línea de 13,3 km, entre la estación de Pont de Fusta y Rafelbunol (ver cuadro VIII.4). Los trenes llegaron a Alboraiá el 17 de marzo de 1893, a Museros el 17 de julio y a Rafelbunol el 18 de noviembre de ese mismo año²¹.

VIII.2.1.2. La línea de vía estrecha de Valencia a Vilanova de Castelló

La Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turís obtuvo la concesión ferroviaria de la línea del sur de la capital valenciana por Real Orden de 8

¹⁸ El 20 de junio de 1888 según Villagrasa Novoa (1951).

¹⁹ Véase Alcaide González (1998), p. 27 y ss.

²⁰ El 14 de agosto de 1891 según Villagrasa Novoa (1951).

²¹ El 18 de marzo, 27 de julio y 19 de noviembre de 1893 respectivamente, según Villagrasa Novoa (1951).

de julio de 1891, con ancho de vía de 1 m., tracción a vapor y sin subvención del Estado. El objetivo fundamental de la línea no era otro que el del transporte, tanto de los vinos de la baronía de Turís como del carbón de las sierras cercanas a Dos Aguas, hacia el puerto de Valencia. Sin embargo, la concesión sufrió diversas variaciones en su recorrido, construyéndose en diversos tramos, cada uno de ellos condicionado a los respectivos cambios de trazado. Así, el primero de dichos tramos, entre Valencia (cuya estación se ubicaba en la calle de Jesús y recibía su nombre) y la población de Torrent fue inaugurado el 11 de noviembre de 1893; el segundo tramo, entre Torrent y Picassent, fue abierto al tráfico ferroviario el 27 de enero de 1894; el tercero, entre Picassent y Carlet, se inauguró el 9 de febrero de 1895 y el cuarto, entre Carlet y Alberic, el 1 de noviembre del mismo año. Las dificultades técnicas que ofrecía el paso de la línea por el río Júcar, ocasionaron que el trazado no se concluyera definitivamente hasta el 11 de julio de 1915, fecha en que los trenes llegaron a Vilanova de Castelló. La longitud total de la línea era de 52,4 km, con ancho de vía de 1 m. y tracción a vapor (ver cuadro VIII.5). Esta línea contó además con un ramal ferroviario, construido en la capital valenciana entre la estación de Jesús y el barrio portuario de Natzaret, inaugurado el 15 de agosto de 1912, con una longitud de 5,6 km (ver cuadro VIII.5).

VIII.2.1.3. La creación de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia

El desarrollo comercial de ambas compañías, aunque distinto, estuvo condicionado en gran medida por los avatares económicos derivados del negocio del transporte tranviario de la ciudad de Valencia, especialmente por lo que a la Sociedad Valenciana de Tranvías se refiere. Para esta sociedad los problemas financieros dieron comienzo en 1891, a raíz de la constitución en Valencia de una nueva compañía de transporte denominada Sociedad General de Tranvías, compañía que ejerció desde sus inicios una fuerte competencia con la Sociedad Valenciana de Tranvías, duplicándose en algunos casos, parcial o totalmente, algunos trayectos de líneas de tranvía urbano como ocurrió con las dos líneas entre Valencia y el Grao, servidas, una con tracción animal por la Sociedad Valenciana de Tranvías y otra mediante tracción vapor por la Sociedad General de Tranvías. A la iniciativa de esta sociedad se sumaron, con posterioridad, nuevas compañías de transporte de menor envergadura económica, cuyas concesiones hicieron posible que la ciudad de Valencia contara, a finales del siglo XIX y principios del siglo XX, con una de las mejores redes de transporte urbano e interurbano españolas.

Tal volumen de negocio determinó la aparición en la esfera económica valenciana de una nueva compañía, fundada en la ciudad francesa de Lyon en 1898 La Compagnie Générale des Tramways de Valence (Espagne) Société Lyonnaise, más popularmente conocida como La Lionesa, con la finalidad de explotar el negocio tranviario en la capital valenciana. Con dicha finalidad esta compañía adquirió a la Sociedad General de Tranvías todas sus concesiones y emprendió la modernización y la electrificación de las antiguas líneas tranviarias de aquella compañía, adquiriendo, a su vez, la mayor parte de las concesiones tranviarias de la capital y su extrarradio, excepto aquellas que pertenecían a la Sociedad Valenciana de Tranvías. La crisis económica que arrastraba esta sociedad determinó que, paulatinamente, esta compañía fuera arrendando todas sus líneas de transporte tran-

viario a La Lionesa con lo cual, en 1911, se llegó al dominio empresarial absoluto de la esta en el transporte urbano e interurbano de la ciudad de Valencia.

Los problemas económicos derivados del desarrollo de la Primera Guerra Mundial y los relativos al pago de impuestos, al tratarse de una sociedad extranjera que operaba en territorio español, determinaron que, en 1917, se creara una nueva compañía en la que se fusionaban los intereses de la Compagnie Générale des Tramways de Valence (Espagne) Sociéte Lyonnaise y la Sociedad Valenciana de Tranvías: La Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia²². Empresa que, durante casi medio siglo, administró y fue propietaria de la mayor parte de la red urbana e interurbana de los transportes públicos de Valencia. Al poco tiempo de constituirse la compañía trasladó su domicilio social de Lyon a Valencia y realizó dos ampliaciones sucesivas de capital en los años de 1920 (de 4 a 8 millones de pesetas) y 1925 (de 8 a 15 millones de pesetas), alcanzando en 1926 la cotización de sus acciones el 240 por 100 de su valor nominal. En 1934, gracias a los excelentes resultados económicos de su gestión comercial, la compañía explotaba en su conjunto una red de 120 km de ferrocarril y 80,693 km de tranvías, de los que 49,138 km correspondían al servicio en el extrarradio (suburbanos), y 31,555 km al servicio urbano de la capital. Dicha red se había ampliado a partir de 1924, cuando la compañía se convirtió en accionista mayoritaria de la Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turís y, tres años después, en 1927, cuando la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia creó la sociedad filial Valenciana de Materiales, Construcciones y Transportes para hacer frente a la creciente competencia ejercida por otras sociedades en el transporte de viajeros por carretera, pasando a explotar de este modo diversas líneas de autobuses interurbanos.

A partir de entonces la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia realizó diversos proyectos de unión -el primero de ellos en 1934-, de la estación del Pont de Fusta (inicio de las líneas de Llíria, Bétera, el Grao y Rafelbunyol) con la de Jesús (inicio de la línea de Valencia a Vilanova de Castelló), aunque ninguno de todos ellos prosperó por el alto coste de las obras subterráneas de enlace. Durante la Guerra Civil, la empresa fue incautada por los sindicatos, manteniéndose unos servicios precarios ante la falta de material y de repuestos. Al término de la contienda, esta compañía recuperó sus activos empresariales, aunque se tardó mucho tiempo en lograr la normalización en la prestación de los servicios debido, fundamentalmente, a la escasez de repuestos, la falta de combustible y la precaria situación general de la economía española en la posguerra. Dicha situación repercutía de manera especial en los servicios de la línea de la Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turís, servida por locomotoras de

²² La Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia venía operando como entidad desde el 1 de enero de 1912 [Giménez Chornet (1999), p. 65], si bien dicha compañía estableció su domicilio social en Lyon. Los avatares de la Primera Guerra Mundial determinaron la suspensión de las inversiones francesas en el exterior, a lo que hay que añadir los problemas de fiscalidad derivados de la nacionalidad de la compañía al operar en territorio español. Debido a ello la compañía se constituye, en 1917, como entidad española que opera con capital español y que traslada su domicilio social a Valencia, haciéndose cargo del activo y pasivo de la compañía francesa. (Véase Olaizola Elordi y Vañó Giner (1998), p. 209).

vapor y autovías con motor de combustión interna, que pasó a ser propiedad definitiva de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia el 21 de junio de 1946.

Esta continuó la política de electrificación que la Compagnie Générale des Tramways de Valence (Espagne) Sociéte Lyonnaise pusiera en marcha con los tranvías de la ciudad, electrificando entre 1916 y 1928 las líneas que partían de la estación del Pont de Fusta. La línea de la zona sur, entre Valencia y Vilanova de Castelló, no se electrificó hasta 1959. La introducción de este nuevo sistema de tracción permitió, en primer lugar, la adquisición de diverso material móvil y remolcado, fabricado en su mayor parte en España por las empresas Carde y Escoriaza, Lladró y Cuñat y Macosa²³; en segundo lugar, la compra de material extranjero de primera mano, procedente de diversos lotes fabricados para empresas ferroviarias del extranjero (Rusia, Portugal), que no habían sido adquiridos por diversas circunstancias y, en tercer lugar, la fabricación artesanal en los talleres Gay del Grao de Valencia de material remolcado, a partir de viejos vagones Bristol de dos ejes y de diverso material propio, que dio como resultado una serie de coches de viajeros absolutamente singulares, con un rendimiento excepcional. A todo lo expresado hay que añadir la continua mejora en las instalaciones que la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia incorporó a lo largo de medio siglo de trayectoria empresarial.

La rentabilidad de las líneas de ferrocarril explotadas por esta compañía siempre estuvo muy por debajo de la que ofrecían los resultados de explotación de las líneas tranviarias²⁴. De hecho, las mayores cifras en número de viajeros transportados se alcanzaron siempre en estas últimas. Con todo, a lo largo de su dilatada historia, las líneas de ferrocarril experimentaron un continuo aumento en las cifras de pasajeros transportados, alcanzándose en 1916 la cifra de 2,1 millones. En los inicios de la década de 1930, esta cifra se incrementó hasta alcanzar una media de 7,3 millones de pasajeros anuales, mientras que en el periodo 1941-1950, dicha cifra se duplicó hasta reflejar un valor medio de 14 millones de pasajeros transportados anualmente. Respecto al transporte de mercancías destaca el período comprendido entre principios del siglo XX y la década de 1920, con un máximo de 174.500 t en 1915 y una media anual de 150.000 t en las líneas de la zona norte. En la línea de la Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turís se alcanzó en el período comprendido entre 1915-19 una media de 50.000 t anuales, que se duplicó a finales de la década de 1920. Estas cifras disminuyeron ostensiblemente en la década de 1930 en ambas zonas, recuperándose a partir de la finalización de la Guerra Civil, especialmente durante el período 1941-1944, llegándose en 1943 a un total de 133.507 t en las líneas de la zona norte y a una media anual de 70.000 t en la línea de la Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turís. Sin embargo, a partir de la década de 1950, el auge del transporte por carretera motivó que el volumen de mercancías transportadas disminuyera notoriamente hasta que, en 1954, la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia solicitó la supresión total de los servicios de mercancías.

²³ Para una mayor información, véase Alcaide González (2000).

²⁴ Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia. Memorias (varios años).

Algunos años más tarde, la trágica riada de 1957 provocó grandes destrozos y pérdidas de material en las líneas de esa compañía, una de cuyas consecuencias más inmediatas fue la clausura y desmantelamiento de la línea entre Jesús y Natzaret. Por otra parte, las dificultades financieras derivadas del mantenimiento de los servicios en la red tranviaria y de la imposibilidad de modificar al alza las tarifas del transporte público, así como la inversión efectuada en las unidades de tren de la serie 1.000 y la electrificación de la línea de la Sociedad de Carbones Minerales de Dos Aguas y del Ferrocarril del Grao de Valencia a Turis, motivaron que la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, incapaz de soportar los pésimos ejercicios económicos, decidiera revertir, de manera anticipada, todas sus concesiones al Estado (ferrocarriles) y al Ayuntamiento de Valencia (autobuses y tranvías). Por lo que respecta a las líneas de ferrocarril, EFE se hizo cargo de las mismas a partir del día 1 de noviembre de 1964, pasando a FEVE el de 24 de septiembre de 1965 y a Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana el 1 de enero de 1987. Actualmente las antiguas líneas de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia conforman una gran parte de la actual red de metro de la ciudad de Valencia, que cuenta con un total de 133,248 km y 109 estaciones y con una demanda de 46,6 millones de viajeros en 2002.

El material motor y remolcado que prestó servicio en las líneas de esta compañía desde 1888 hasta 1964 fue muy numeroso y heterogéneo (comprendiendo tres tipos de tracción: a vapor, térmica y eléctrica), y estuvo repartido entre las líneas de las zonas norte y sur de la capital, ciertamente diferenciadas no sólo por su situación geográfica, sino también por el tipo de material motor que circuló por ellas, ya que la zona sur no se electrificó completamente hasta 1959. Dada la complejidad, así como las características diferenciales y el número de unidades que conformaron dicho parque de material, se ha optado por introducir una breve reseña del mismo desde 1888 hasta 1965, fecha en que FEVE se hizo cargo de las líneas valencianas.

En referencia a la tracción vapor, circularon por las líneas de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia de la zona norte un total de 12 locomotoras de rodaje 220T, además de 2 locomotoras de rodaje 030T, y una locomotora de rodaje 020 ST, todas ellas fabricadas por la firma Hunslet Engine & Company, de Leeds (Inglaterra), en el período comprendido entre 1887 y 1907. En la zona sur prestaron servicio 9 locomotoras de rodaje 030T, y 3 locomotoras de rodaje 020WT, estas últimas procedentes del tranvía de vapor de Valencia a la Poble de Farnals, línea que perteneció con anterioridad a la Compañía de los Tranvías del Norte de Valencia. Respecto a las locomotoras de rodaje 030T, de ellas, las 7 primeras, fueron encargadas a la firma inglesa Hartley, Arnoux & Fanning, de Stoke-on-Trent, si bien la empresa que las suministró fue la Kerr Stuart & Company, propietaria, desde 1891, de la firma que recibió el encargo. Las otras 2 locomotoras de rodaje 030T fueron construidas en 1897 por Avonside Engine Company, de Inglaterra, y habían pertenecido al ferrocarril minero de Monterrubio a Villafra, que había dejado de prestar servicio en 1942, siendo adquiridas en 1943 a través de Sociedad Valenciana de Materiales, Construcciones y Transportes. Respecto a las 3 locomotoras de rodaje 020WT procedentes del tranvía de vapor de Valencia a La Poble de Farnals, fueron construidas por la firma Thomas Green & Son de Inglaterra, las dos primeras en 1891, y la tercera en 1893, siendo adquiridas por la Sociedad Valenciana de Tranvías en 1903, fecha a partir de la cual prestaron servicios auxiliares, especialmente en cortes de vagones entre Natzaret y Valencia.

Respecto a la tracción térmica, circularon por la línea de la zona sur cinco coches unidireccionales con un solo motor de combustión interna, de los cuales cuatro fueron construidos en los propios talleres de la Sociedad Valenciana de Materiales, Construcciones y Transportes entre 1929 y 1934, y otro, el número 106, construido en Barcelona, por Metalúrgica San Martín en 1934.

Por lo que a tracción eléctrica se refiere, circularon por las líneas de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia un total de 34 automotores y 8 unidades de tren. Los 20 primeros automotores correspondieron a las series 1-15 y 51-55, eran de *bogies*, y fueron construidos entre 1917 y 1940 por Carde y Escoriaza, Lladró y Cuñat y Construcciones Devis de Valencia. Los 7 automotores siguientes, pertenecientes a la serie 4-13, de dos ejes, llegaron a Valencia en 1920 y fueron construidos en Bélgica por la firma Ateliers de Godarville para la red de tranvías de Odessa, ciudad en la que no llegaron a prestar servicio. Los 10 automotores siguientes llegaron en 1943 procedentes de Portugal, y pertenecieron a la serie 500-510, eran de *bogies* y, de todos ellos, seis fueron construidos en Alemania entre 1927 y 1929 por la firma Waggon und Maschinenbau AG de Görlitz, motorizándose posteriormente, en los talleres de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, 4 remolques con motores y repuestos procedentes del mismo lote adquirido al Gobierno portugués. Los 3 últimos automotores eléctricos fueron motorizados entre 1957 y 1964 por esta compañía (serie 200) a partir de tres remolques de *bogies*, construidos por Carde y Escoriaza en 1941. Las 8 unidades de tren eléctricas (serie 1000) estuvieron compuestas por un automotor y un remolque-cabina en composición Mc-Rc, ambos de *bogies*, y fueron fabricadas por Macosa en 1955.

Por último, cabe reseñar el material motor auxiliar destinado a trabajos no relacionados con el servicio al público, tales como el trasiego de cortes de vagones y maniobras varias. Dicho material consistió en 4 locomotoras eléctricas de *bogies* fabricadas por Construcciones Devis entre 1930-32; 2 automotores eléctricos Wumag, de *bogies*, fabricados en Alemania en 1929, procedentes del mismo lote adquirido al Gobierno portugués; 3 automotores eléctricos, de dos ejes, fabricados por Lladró y Cuñat en 1916; 3 tractores de gasolina de dos ejes fabricados por Etablissements Berliet de Lyon en 1918, procedentes del tranvía de Puebla Larga y 2 tractores eléctricos, de *bogies*, fabricados por Macosa en 1952.

Respecto al material remolcado, circularon por las líneas de la Compañía de Tranvía y Ferrocarriles de Valencia un total de 140 coches de viajeros, de los cuales 77 eran de dos ejes y el resto de *bogies*. Respecto a los coches de dos ejes, la firma inglesa Bristol & Carruaje Works construyó un total de 70 desde 1886-87; los 7 coches restantes resultaron de la desmotorización de los automotores Godarville. En cuanto a los coches de *bogies*, 10 fueron construidos por Carde y Escoriaza en 1923; 24 por la casa Wumag entre 1927-29, procedentes del lote de material adquirido al Gobierno portugués, y los 29 últimos fueron construidos de manera artesanal en los talleres Gay del Grao de Valencia, a partir de la unión de dos coches Bristol, en la década de 1940. Con respecto a los furgones, destinados a incluir en los convoyes de viajeros los servicios de paquetería y correo, su número total fue de 23 y fueron fabricados por las firmas Bristol, Material para Ferrocarriles y Construcciones, Lladró y Cuñat y Talleres Gay.

En cuanto al material remolcado para el transporte de mercancías estuvo constituido por un nutrido parque de vagones de diferentes tipos, todos ellos de dos ejes, construidos por diversos fabricantes, entre los que cabe destacar Bristol, Lladró y Cuñat, Carde y Escoriaza, y Haine St. Pierre. De todo el material reseñado se han preservado, por parte de diferentes instituciones y particulares, diversas unidades de material motor y remolcado con destino al futuro Museo del Transporte de Valencia.

VIII.2.2. El Ferrocarril de Silla a Cullera

La línea de ferrocarril económico entre las localidades valencianas de Silla y Cullera²⁵, de ancho de vía de 1 m y 26 km de longitud, fue concedida, por Real Orden de 12 de septiembre de 1876, a Francisco de P. Formosa, que la cedió a la Compañía del Ferrocarril de Silla al Puerto de Cullera, creada el 5 de marzo de 1877. Su construcción obedeció a la necesidad de facilitar el transporte de la producción arrocerca de la zona, y su recorrido discurría a través de los arrozales, mediante grandes rectas en terrenos completamente llanos. La línea se inauguró el 19 de agosto de 1878²⁶ (ver cuadro VIII.6).

La Compañía del Ferrocarril de Silla al Puerto de Cullera tenía previsto construir además el futuro puerto de Cullera, pero el proyecto se abandonó, cambiando su denominación por la de Compañía del Ferrocarril Económico de Silla a Cullera, cuyas acciones se repartían entre el Banco Hispano Colonial de Barcelona y el barón de Casa Soler. Las dificultades por las que atravesó dicha compañía, permitieron al marqués de Campo hacerse con la totalidad de las acciones de la línea férrea, que fueron heredadas, a su muerte, por el barón de Casa Soler. En 1923 la compañía pasó a ser propiedad de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que la transformó a ancho de vía español en 1935.

Respecto al material motor y remolcado, dicho material fue adquirido en su totalidad en Inglaterra. De las 6 locomotoras de vapor que circularon por la línea, las 3 primeras fueron construidas por Sharp & Stewart de Manchester en 1878, 2 de rodaje 021ST en 1878, y una de rodaje 120T en 1900. La cuarta locomotora, de rodaje 021ST, fue construida en 1906 por Kerr Stuart & Co. Ltd de Stoke-on-Trent; la quinta por Nasmyth Wilson & Co. de Manchester en 1908, siendo su rodaje 030T y la sexta y última, de rodaje 120T, fue fabricada por North British Locomotive Co. Ltd de Glasgow. De dichas locomotoras, la cuarta y la quinta fueron enviadas al ferrocarril de Carcaixent a Dénia en 1935, cuando la línea de Silla a Cullera pasó a tener ancho de vía español. Los coches de viajeros y vagones de mercancías fueron construidos por la firma inglesa Bristol Waggon and Carriage Works.

Actualmente, la línea entre Silla y Cullera forma parte del trazado ferroviario entre Valencia y Gandía (línea C-1 de Cercanías de Valencia).

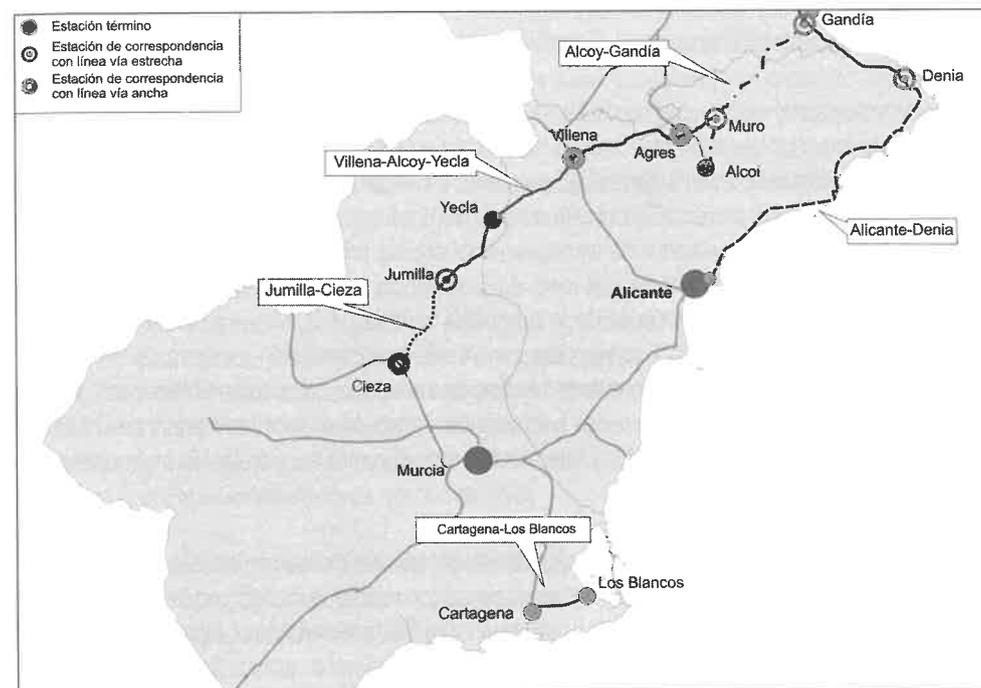
²⁵ Véase Marquina (1940) y Gonzalo (1978).

²⁶ El 24 de agosto de 1878 según Villagrasa Novoa (1951).

VIII.3. LA RED INTERREGIONAL DEL SUR LEVANTINO

La construcción de las líneas de ferrocarril de vía estrecha entre Carcaixent, Gandía y Dénia; Alcoi y Gandía; Alicante y Dénia; Muro de Alcoi, Villena, Jumilla y Cieza propició la creación de una red interregional de ferrocarriles de 345 km de longitud.

Mapa VIII.7. Red ferroviaria del sur levantino



Dicha red ferroviaria, cuyo extremo norte se situó en la población de Carcaixent (Valencia) y su extremo sur en la de Cieza (Murcia), estuvo explotada por cuatro compañías ferroviarias diferentes y facultó las comunicaciones y las relaciones socio-económicas de un territorio de más de 4.000 km², que comprendía parte de las provincias de Valencia, Alicante y Murcia, y que se articulaba a partir de los enlaces que las diferentes compañías ferroviarias habían establecido en las localidades de Gandía (Valencia), Muro de Alcoi (Alicante) y Dénia (Alicante).

Sin embargo, este importante trazado ferroviario que se extendía por las tres provincias estaba desconectado del resto de líneas de vía estrecha del norte de la provincia de Valencia (Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia); conexión que, muy probablemente, hubiera convertido el conjunto de estas líneas de ferrocarril en la red de vía estrecha más importante de España, y que

tuvo su propuesta en el Plan de Anteproyectos de Ferrocarriles del año 1934. No obstante, el enlace de ambas líneas en la estación de Massalavés de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia, mediante una prolongación de apenas 6 km entre Carcaixent y dicha población, nunca se llevó a efecto. Quizá, una de las causas que motivó el abandono del proyecto, radicó en el alto coste económico que suponía la necesaria unión subterránea, en Valencia, de las dos líneas de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia situadas al norte y al sur de la capital que se han tratado anteriormente.

VIII.3.1. El Ferrocarril Carcaixent-Gandia-Dénia

Gandia, capital de la comarca de La Safor, era a mediados del siglo XIX uno de los centros agrícolas más importantes de la provincia de Valencia. Su rica huerta producía todo tipo de hortalizas y cítricos, destacando además otros cultivos como las legumbres, e industrias como la sedera, de notable tradición en la comarca. Toda esta abundante producción agrícola encontraba problemas de comercialización en los mercados de ámbito regional debido, principalmente, a las escasas y deficientes comunicaciones entre Gandia y el resto de la provincia valenciana. Así las cosas, no es de extrañar que los intereses primordiales de la burguesía agraria de la comarca se centraran en la necesidad de mejorar las comunicaciones, bien a través de la construcción y mejora de las carreteras, bien a partir de la introducción de nuevos medios de transporte, tales como el ferrocarril, que ya había hecho su aparición en Valencia desde hacía algunos años, o como el tranvía de tracción a sangre, un medio absolutamente innovador y que resultaba mucho más económico en su construcción y explotación que el ferrocarril.

Sin embargo, con anterioridad a la implantación del tranvía, existieron diversas iniciativas para mejorar las comunicaciones de Gandia y de su comarca y conectar la ciudad con la línea del ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona. Entre ellas cabe destacar, en primer lugar, un proyecto de 1853, consistente en enlazar, mediante un canal, Gandia con Sueca, y esta última población con Valencia, a través de la Albufera y, en segundo lugar, una concesión, otorgada a José Campo, para construir una línea de ferrocarril entre Benifaió y Dénia pasando por Gandia, pero ninguna de las dos iniciativas se llevó a cabo.

Años más tarde, mediante una Ley de 5 de julio de 1859, se autorizó la concesión de una línea de tranvía que, mediante tracción a sangre, había de conectar las poblaciones de Carcaixent (que poseía estación de la línea de la Compañía del Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona) y Gandia. Su principal impulsor fue Vicente Alcalá del Olmo, coronel del Estado Mayor del Ejército, a quien se adjudicó la concesión por Real Decreto de 6 de marzo de 1861, con arreglo a la Ley de 3 de junio de 1855, por 60 años. Algunos meses después, mediante Real Decreto de 21 de agosto de 1861, se autorizó la constitución de la Compañía Anónima del Tram-way de Carcaixent a Gandia, otorgándose a esta compañía la transferencia de la concesión. La construcción de la línea mediante iniciativa privada y el hecho de no estar incluida en ningún Plan de Ferrocarriles determinaron que no se obtuvieran, para su construcción, los beneficios fiscales otorgados por el Estado para la importa-

ción de material. De hecho, la idea del tranvía con tracción a sangre era tan innovadora en nuestro país que no existía una legislación al respecto. Pese a todo, la línea se abrió a la explotación el 8 de febrero de 1864 y fue la primera línea de tranvía de España.

Desde sus inicios la Compañía Anónima del Tram-way de Carcaixent a Gandia arrastró múltiples problemas económicos derivados principalmente de los continuos retrasos a que se veían sometidos sus vehículos de transporte. Este hecho se debía, fundamentalmente, a la invasión de la vía, que era en definitiva un camino privado, por infinidad de personas, carros, caballerías y ganado que aprovechaban la explanación del tranvía como ruta alternativa para el transporte de materiales, ya que dicha explanación reunía muy buenas condiciones en comparación con el estado general de los caminos de la región, especialmente en épocas de lluvia. Este estado de cosas determinó la quiebra de la compañía, pasando esta a manos de la familia Trenor, que eran sus principales accionistas, mediante Real Orden de 8 de octubre de 1878. Dos años después, la Ley de 24 de julio de 1880, autorizaba a los concesionarios para convertir el tranvía de fuerza animal en ferrocarril económico, servido a vapor, con arreglo a la Ley de 23 de noviembre de 1877, por 99 años.

Sin embargo, la familia Trenor no realizó la conversión solicitada y traspasó la concesión a José de Campo, propietario de la línea del Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona, mediante transferencia autorizada por Real Orden de 23 de septiembre de 1880. Poco tiempo después, aprobado el proyecto de cambio de tracción presentado por José de Campo por Real Orden de 7 de mayo de 1881, el primer tren a vapor efectuaba su recorrido a lo largo de la línea de ferrocarril el 28 de noviembre de 1881. La línea fue transferida a la Compañía del Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona por Real Orden de 15 de agosto de 1883.

El segundo tramo de la línea Carcaixent-Dénia, tenía su origen en Gandia y, al igual que el anterior, presentaba pocas dificultades en su construcción, a excepción del puente necesario para salvar el río Serpis a la salida de la población. Los intereses que motivaron esta petición, estuvieron igualmente relacionados con la mejora del transporte y de la comercialización de los productos de la comarca ya que, de hecho, se trataba de la continuación natural del tranvía hacia la población de Dénia, cuyo puerto estaba bien comunicado con el de Valencia. Sin embargo, pese a que la concesión de la línea databa de 1859, las penurias económicas de la Compañía Anónima del Tram-way de Carcaixent a Gandia, impidieron la construcción del nuevo tramo, a la espera de una mejora económica de la compañía que nunca llegó. Años más tarde, mediante una Real Orden de 17 de junio de 1879 se aprobó la transferencia de la concesión a Francisco Carreras, quien, a su vez, la transfirió dos años más tarde, mediante Real Orden de 19 de enero de 1881, a José de Campo.

Al igual que ocurrió con el tramo Carcaixent-Gandia, José de Campo obtuvo la autorización, mediante Ley de 22 de junio de 1882, para convertir el tranvía de fuerza animal en ferrocarril económico, servido a vapor, con arreglo a la Ley de 23 de noviembre de 1877, por 99 años. El nuevo tramo entre Gandia y Dénia se inauguró el 1 de abril de 1884, siendo transferido a la Compañía del Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona por Real Orden de 1 de agosto de 1889. Este tramo y el existente entre Carcaixent y Gandia, antes citado, conformaron la línea de ferrocarril denomina-

da Carcaixent-Gandia-Dénia, que se abrió al tráfico en su totalidad el 1 de abril de 1884, con una longitud de 65,4 km, servida con tracción vapor y ancho de vía de un metro (ver cuadro VIII.7). Esta línea y todas las que componían la red de la Compañía del Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona fueron transferidas, a la muerte de José de Campo, a la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España por Real Orden de 30 de junio de 1891.

En tiempos de su pertenencia a la Compañía del Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona la línea experimentó un importante tráfico de mercancías (47.301 t en 1890) y de viajeros (246.630 en el mismo año). Cuando pasó a Norte, la compañía funcionó bajo el mismo patrón que lo hacían el resto de las líneas de la compañía, lográndose en muchas ocasiones que el transporte de mercancías (cítricos, hortalizas, abonos, maderas, harinas, cereales y materiales de construcción, entre otros productos) superara al de algunas líneas de vía ancha de aquella compañía, aunque no faltaron los problemas derivados, especialmente, del tiempo de espera a que se veían sometidos los productos perecederos por falta del material móvil necesario para hacer frente a la cuantiosa demanda de servicio.

Esta problemática propició un importante incremento del tráfico de mercancías que se efectuaba a través del puerto de Gandia, especialmente por lo que se refiere a los productos destinados a la exportación, favoreciéndose así los intereses económicos de la compañía inglesa Alcoy to Gandia Railway and Harbour Co. Ltd., que era la concesionaria de la línea de ferrocarril entre Alcoi y Gandia y del puerto de esta última ciudad. Sin embargo, las cifras de media anual de transporte de mercancías en la línea de Carcaixent a Dénia (expediciones y llegadas) para el período 1901-1904 (60.000 t) y para el período 1928-1930 (114.000 t), resultan representativas de la importancia que tuvo la línea de ferrocarril en el desarrollo de la economía de la comarca, toda vez que estos índices se mantuvieron, en la práctica, durante toda la primera mitad del siglo pasado, hasta que el incremento del transporte por carretera, favorecido por la mejora de las condiciones económicas en el conjunto del país tras la posguerra, fue imponiéndose como alternativa al transporte de mercancías por ferrocarril. Buena prueba de la competencia ejercida por el transporte por carretera a partir de los años 50 son, también, las cifras relativas al transporte de viajeros ya que, de los 736.000 viajeros transportados por el ferrocarril en 1943 se pasó en 1958 a 360.000²⁷.

La línea Carcaixent-Gandia-Dénia enlazaba en Gandia con la línea de Alcoi a Gandia y en Dénia con la línea entre Dénia y Alicante. En esta última estación el enlace se efectuaba a través de una larga curva que conectaba ambas líneas para el tráfico de mercancías. Por otra parte, la línea entre Alcoi y Gandia enlazaba en la localidad de Muro de Alcoi con la línea Alcoi-Villena-Yecla y, en esta última estación, con la línea de Yecla a Jumilla y Cieza.

Terminada la Guerra Civil, esta línea de Carcaixent-Gandia-Dénia fue incorporada a EFE el 11 de enero de 1942, que se hizo cargo de su explotación. A partir de 1958, con la incorporación de nuevo material motor, se realizaron algunos servicios combinados entre Alicante y Carcaixent,

²⁷ Véase Sanchis Deusa (1988) y Ferrer Hermenegildo (1984).

mediante convenio con la compañía concesionaria de la línea Alicante-Dénia. Con fecha de 1 de enero de 1965 la línea pasó a FEVE, clausurándose el tramo entre Carcaixent y Gandia el 11 de julio de 1969 y el tramo entre Gandia y Dénia, algunos años después, concretamente el 10 de febrero de 1974. Parte de los terrenos del tramo Carcaixent-Gandia fueron aprovechados para la construcción del tramo Tavernes-Gandia del ferrocarril de ancho normal entre Valencia y Gandia que actualmente conforma la línea C1 de la red de Cercanías valenciana.

El parque de material móvil de la Carcaixent-Gandia-Dénia fue muy variado, probablemente por su temprana adscripción a EFE, y especialmente en lo que hace referencia al material motor, utilizándose dos tipos de tracción: vapor y térmica. Respecto a la tracción vapor cabe destacar la presencia de 16 locomotoras, de las cuales las 6 primeras, de rodaje 220ST, fueron fabricadas por la firma inglesa Black Hawthorn en 1881-83; de las 7 locomotoras siguientes, todas de rodaje 030T, 4 fueron fabricadas por Valére-Mobile (2 en 1887 y otras 2 en 1911), y las 3 restantes por la Société Anonyme Franco-Belge en sus talleres de La Croyère (Bélgica) en 1924. De las 3 últimas locomotoras de vapor, 2 fueron adquiridas al ferrocarril de Silla a Cullera (una locomotora Haine St. Pierre, de rodaje 030T, fabricada en 1908 y otra locomotora construida por la firma inglesa Kerr Stuart, de rodaje 021T, en 1906), mientras que la última locomotora de vapor, de rodaje 141, fue construida en España por los talleres Trubia.

Respecto a la tracción térmica, circuló material muy diverso entre el que cabe destacar en primer lugar, 2 autovías con motor de gasolina, fabricados por Carde y Escoriaza en 1934 y adquiridos por la compañía Norte. En segundo lugar, 3 locomotoras diesel, de las cuales una fue fabricada por Creusot/Naval en 1958 y las 2 restantes por CAF/Batignoles en 1959. En tercer lugar, 2 automotores Ferrostaal, construidos por Euskalduna en sus talleres de Villaverde Bajo, que entraron en servicio en 1958 y fueron los pioneros en la prestación del servicio directo entre Carcaixent y Alicante, a través del convenio firmado por EFE y la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante. Y, por último, la presencia de 6 automotores Billard, de los cuales 5 fueron construidos por la propia firma Billard y el sexto por Vers/Ferrotrade entre 1956-59. Tanto los automotores Billard como los Ferrostaal procedían del lote de automotores encargado por el Estado a diferentes compañías constructoras, para hacer frente a la modernización de las líneas de ferrocarriles de vía estrecha contempladas en el Plan de Ayudas y Mejoras de 1953.

Respecto al material remolcado cabe anotar que fue muy variado, destacando en los primeros tiempos del funcionamiento de la línea, coches de viajeros de dos ejes, algunos del tipo Imperial, que fueron paulatinamente substituidos -al pasar la Compañía Carcaixent-Gandia-Dénia a Norte-, por coches de bogies muy similares a los que la compañía empleaba en su red de vía ancha. Algunos de estos coches, al cierre de esta, fueron destinados a servir los trenes turísticos del Limón Express que circuló por la línea de Alicante a Dénia. Por último, en referencia al material remolcado destinado a mercancías, se contaron en la línea más de un centenar de vagones y furgones de diversos tipos.

El único material móvil preservado de la línea consiste en la actualidad en dos locomotoras 220ST Black Hawthorn, concretamente los números 1 y 4, que se hallan expuestas en un almacén de hierros, propiedad de un particular, en Zaragoza.

VIII.3.2. El Ferrocarril Alcoi-Gandia y puerto de Gandia

Alcoi, ciudad alicantina situada en una hondonada rodeada de montañas, contaba a finales del siglo XVIII con una importante producción de manufacturas, especialmente relacionadas con la fabricación de papel y tejidos. La ciudad Alcoiana, que fue una de las primeras en desarrollar su industrialización en la Comunidad Valenciana, padecía, sin embargo, graves problemas de comunicación que se intentaron solucionar, a partir de la tercera década del siglo XIX, con la construcción de nuevas vías de comunicación, con la mejora de aquellas que ya existían entre Alcoi y las ciudades más importantes de la región (Alicante, Villena y Xàtiva) y con el diseño y la edificación del ensanche urbano, que incluía la futura construcción de dos líneas de ferrocarril.

Dichas líneas debían mejorar las comunicaciones de la ciudad, facilitando la importación de materias primas y la exportación de la producción agrícola e industrial, tanto de Alcoi como de su comarca, conectando en Villena con la línea de ferrocarril de MZA y, en Gandia con su puerto, el cual, por su cercanía, ofrecía indudables ventajas en cuanto a la rapidez y los costes derivados del transporte. Cabe anotar, por otra parte, que existieron, además de los ya mencionados, otros proyectos para enlazar Alcoi con Alicante y Valencia, de los cuales sólo prosperó el que actualmente une la ciudad Alcoiana con Xàtiva, por vía ancha.

Uno de los primeros proyectos para la construcción de un ferrocarril en Alcoi se presentó en el año 1867 y se tratará en el apartado correspondiente al Ferrocarril Villena-Alcoi-Yecla. Dicho proyecto se paralizó, motivando que años más tarde se otorgara a Ladislao León y Oncins, mediante Ley de 19 de julio de 1886, la autorización para construir y explotar, sin subvención del Estado, un ferrocarril económico que partiendo de Alcoi finalizara en el puerto de Gandia, con un ramal hasta la ribera derecha del Júcar frente a Cullera. El interés suscitado por la concesión de la línea motivó que el Ayuntamiento acordara otorgar una subvención de 250.000 pesetas a la empresa que se hiciera cargo de las obras. Pese a la subvención, no hubo respuesta por parte de ninguna empresa, y un año más tarde, en 1887, la concesión de la línea pasó a manos de Donato Gómez Trevijano, cuyo representante era Sinibaldo Gutiérrez, diputado a Cortes por Gandia. Este personaje tuvo un papel importantísimo en el devenir histórico de la línea de ferrocarril, ya que algún tiempo después se trasladó a Londres, donde inició las conversaciones y dirigió las gestiones con una compañía inglesa, que sería la que construiría la línea, exceptuando el proyectado ramal hasta Cullera que nunca se llegó a construir, caducando la concesión. Cabe apuntar que el interés de la población de Gandia en la línea de ferrocarril siempre estuvo ligado a la construcción del puerto de la ciudad que fue inaugurado en la misma fecha que el ferrocarril²⁸.

De este modo, el 3 de julio de 1889 se firmó en Londres la escritura por la que se traspasaba la concesión de la línea férrea a la compañía inglesa Alcoi to Gandia Railway and Harbour Co.

²⁸ Con respecto a esta línea de ferrocarril existen dos trabajos muy interesantes: Abad, Mompó, Nebot y Vaquer (1991) y Vidal Olivares (1992) especialmente las páginas 145-166. Véase además, Aragonés y Agulló (1982).

Ltd., constituida en Londres aquel mismo año. El interés de la compañía inglesa en la construcción del ferrocarril se basaba, principalmente, en el negocio del transporte del carbón inglés, de alto poder calorífico, que demandaba de manera creciente la industria Alcoiana que contaba, en 1890, con más de 200 fábricas. En aquel mismo año la ciudad de Alcoi importaba alrededor de 75.000 t de materiales y materias primas y exportaba una producción agrícola e industrial cercana a las 11.000 t en su conjunto. Por otra parte, la estimación del coste del transporte era mucho más favorable, por su cercanía, al puerto de Gandia que al de Alicante, pues el tráfico de mercancías por este último suponía un coste adicional de 700.000 pesetas al año.

La subvención de 250.000 pesetas se concedió a la compañía Alcoi to Gandia Railway and Harbour Co. Ltd. por decisión de la Junta Municipal de fecha 19 de julio de 1888, y fue financiada por el Ayuntamiento y diversas empresas de la ciudad. Dicha subvención estaba condicionada a que la línea estuviera totalmente construida en un plazo máximo, cuya fecha límite era el 19 de agosto de 1892. Para ello, el Ayuntamiento se comprometió a agilizar los expedientes de expropiación forzosa dentro del municipio.

El difícil trazado, con siete túneles, doce puentes (uno de ellos de 135 m de longitud) y diversos desmontes y obras de fábrica, transcurría en su mayor parte por el valle del río Serpis, tenía una longitud total de 53,275 km y presentaba un desnivel de 545 metros entre Alcoi y Gandia. Su construcción fue encomendada a dos compañías: Muriela y Cía y Lucien Ravel & Company. Tras cuatro años de trabajos, el ferrocarril se inauguró oficialmente el 24 de enero de 1893²⁹, al igual que el nuevo puerto de Gandia. Su explotación se efectuaba con ancho de vía de 1 metro y tracción a vapor (ver cuadro VIII.8).

La estación de Alcoi se situó en la que había sido construida para el ferrocarril Alcoi-Villena-Yecla y el enlace con esta compañía se efectuaba en la localidad de Muro. La compañía Alcoi to Gandia Railway and Harbour Co. Ltd. estaba en combinación con Norte y la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoi y Yecla para todo el tráfico de pequeña y gran velocidad. En la localidad de Gandia enlazaba con la línea de Carcaixent-Dénia, propiedad de Norte.

La explotación económica del ferrocarril sufrió diversos altibajos, aunque predominaron las dificultades financieras, subsanadas en gran parte por un subsidio anual del Estado, a partir de la década de 1940. En sus inicios, el transporte de mercancías fue incrementándose progresivamente hasta alcanzar una media anual aproximada de 60.000 t hasta 1929, fecha a partir de la cual experimentó una regresión. Las mercancías transportadas se repartieron al 50 por 100 entre el carbón y los productos agrícolas (especialmente naranjas), productos industriales y materiales de construcción. Existen algunas cifras relativas al transporte de mercancías (75.000 t en 1913) y de viajeros (170.000 en 1925) que pueden ser consideradas como los picos máximos de actividad del ferrocarril. Respecto al transporte de pasajeros cabe significar que la localidad de Gandia se fue convirtiendo paulatinamente en un importante centro de veraneo, al que se desplazaban muchos Alcoianos durante la temporada estival.

²⁹ El 17 de enero de 1893 según Villagrasa Novoa (1951).

Como ocurrió con la mayoría de pequeñas líneas de ferrocarril, el auge del transporte por carretera a partir de la década de 1920 determinó una importante disminución de la demanda de transporte ferroviario y, con ello, la crisis económica de la compañía Alcoy to Gandia Railway and Harbour Co. Ltd. Esta crisis se vio agudizada por el desarrollo de la Guerra Civil, durante la cual circularon dos automotores Carde y Escoriaza, procedentes del Ferrocarril de Carcaixent-Dénia, ante la imposibilidad de obtener los necesarios repuestos para la reparación y mantenimiento de las locomotoras. Algunos años más tarde, en 1948, el tramo del ferrocarril entre Gandia y el puerto de aquella localidad fue vendido a una empresa privada, con lo que la línea finalizaba en Gandia, donde existía el enlace con la línea Carcaixent-Dénia.

La compañía Alcoy to Gandia Railway and Harbour Co. Ltd. siguió explotando el ferrocarril con pérdidas económicas, lo que motivó que en los últimos años de su funcionamiento sólo hubiera un servicio diario llevado a cabo por un autovía perteneciente a la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoi y Yecla. Con fecha 1 de febrero de 1965 la línea fue transferida a EFE y, posteriormente, FEVE la clausuró, realizándose la última circulación el 15 de abril de 1969.

El parque de material motor estuvo compuesto por 8 locomotoras fabricadas en 1890-91 en Inglaterra por la firma Beyer, Peacock & Co. Ltd, de rodaje 131T (números 1 a 8), y una locomotora fabricada por la firma Manning Wardle & Co. Ltd de Leeds (Inglaterra) en 1890, (matriculada con el número 9), de rodaje 030T. Dos de ellas (números 4 y 8) fueron adquiridas por Altos Hornos de Vizcaya para la factoría de Sagunto, y otras dos se hallan preservadas en Alcoi (número 2) y Gandia (número 7). Respecto al material remolcado, cabe destacar la presencia de 15 coches de viajeros fabricados en Inglaterra por la firma Metropolitan Railway Carriages, de Birmingham, y de 173 vagones de mercancías, la mayoría de los cuales eran vagonetes destinadas al transporte de carbón.

VIII.3.3. El Ferrocarril Alicante-Dénia

El ferrocarril Alicante-Dénia fue concebido originariamente como la prolongación natural del ferrocarril Alicante-Murcia, inaugurado en 1884, propiedad de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. La primera concesión (sin fecha conocida) fue otorgada a Domingo Gallego, quien cedió a Juan Bautista Lafora, banquero alicantino, aprobándose por Real Orden de 30 de enero de 1882 y declarándose subsistente mediante Real Orden de 1 de agosto de 1889. Previamente, se había autorizado a este concesionario el estudio de los tramos Alicante-La Vila Joiosa y Dénia-Altea, con fecha 8 de abril de 1882³⁰. La falta de capital inversor determinó que Lafora vendiera los derechos de la concesión a José Carbonell y Morand en 1901 y este, a su vez, a la Compañía de los Ferrocarriles de Alicante a la Marina, constituida en Madrid el 3 de julio de 1902 con un capital inicial de 1.250.000 pesetas, repartido en 2.500 acciones de 500 pesetas. Mediante Real Orden de 29 de octubre de 1902 se aprobaba la línea de ferrocarril y por Real Orden de 8 de noviembre del mismo año se declaraba definitiva la concesión a dicha compañía.

³⁰ Véase Ferrer Hermenegildo (1993).

Durante la construcción del tramo entre Alicante y La Vila Joiosa surgieron multitud de problemas con los regantes de la huerta de San Juan, derivados del trazado original de la línea. Pese a que este fue rectificado en algunos tramos con trazados alternativos, la lentitud en la resolución de los conflictos motivó que la Compañía de los Ferrocarriles de Alicante a la Marina solicitara diversas prórrogas para lograr finalizar las obras, hasta que al final se agotaron los plazos, caducando la concesión el 28 de julio de 1910, sin estar construido el ferrocarril.

Tras la quiebra de la Compañía de los Ferrocarriles de Alicante a la Marina, el Sr. Carbonell Morand, como representante de Boffinet, Solms y Cía, realizó una nueva petición de la concesión del tramo entre La Vila Joiosa y Dénia, solicitando su inclusión en el Plan de Ferrocarriles Estratégicos con garantía de interés por el Estado del 5 por 100. Dicha petición fue concedida definitivamente por Real Orden de 27 de septiembre de 1910, e implicaba la supervisión del Ministerio de la Guerra en los trabajos de construcción de la línea. Con objeto de construir y explotar la concesión obtenida, el 24 de octubre del mismo año se constituyó en Madrid, ante el notario D. Camilo Ávila Fernández, la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante con un capital inicial de 4.750.000 pesetas, repartidas en 9.500 acciones de 500 pesetas. Dicha compañía obtuvo la concesión definitiva del tramo entre La Vila Joiosa y Dénia mediante Real Orden de 7 de noviembre de 1910.

Los intereses comerciales de la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante contemplaban la explotación de la totalidad de la línea, hecho por el cual la compañía solicitó la concesión del tramo entre Alicante y La Vila Joiosa pendiente de subasta. Mediante una Real Orden de 8 de julio de 1911 se otorgó a la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante el ferrocarril secundario de Alicante a La Vila Joiosa, comenzando las obras a partir del 8 de octubre del mismo año, obras que en un principio se encomendaron a la casa Péchot y Marx de París pero que, apenas transcurrido un año, se volvieron a adjudicar a otra casa francesa: la Société Internationale des Travaux Publics.

La línea de ferrocarril, con ancho de vía de un metro y tracción a vapor, se inauguró entre Alicante y Altea el 28 de octubre de 1914, y entre Altea y Dénia el 11 de julio de 1915, siendo su longitud total de 92,725 km (ver cuadro VIII.9).

Desde su inauguración, la línea férrea representó una mejora importantísima en las comunicaciones de la comarca de la Marina, al igual que potenció el complejo portuario y ferroviario de Dénia, facilitando el transporte de personas y mercancías entre las poblaciones intermedias situadas a lo largo de su trazado, como Altea, Benidorm o Calpe y la capital alicantina. Posteriormente, el crecimiento urbano y demográfico experimentado a partir del fenómeno turístico por algunas poblaciones de la comarca, entre las que destaca Benidorm, encontró en el ferrocarril un medio de transporte económico que cumplía una función social muy importante, pese al auge del transporte por carretera experimentado a partir de la mejora económica en la década de 1950. A pesar de todo, tal y como ocurrió con la mayoría de compañías de ferrocarriles de vía estrecha, la explotación comercial de la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante fue, en su mayor parte, defici-

taria excepto en el período comprendido entre 1916 y 1926. A partir de la década de 1950, los subsidios del Estado y la llegada de dos automotores Billard en 1958 -como fruto del Plan de Ayudas y Mejoras de 1953-, contribuyeron sensiblemente a mejorar la economía y el funcionamiento de la línea.

La Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante llevó a cabo diversos intentos de modernización tanto de su parque de material móvil como de sus instalaciones desde 1928, año en que se realizó un estudio para convertir la línea al ancho normal que no prosperó. Así, en 1933 la compañía solicitó al Estado la compra de diverso material de tracción térmica, petición que fue desestimada por el Consejo Superior de Ferrocarriles. En 1936 se inauguró un ramal que unía el puerto con el centro de la ciudad de Alicante de 720 m de longitud, que fue clausurado en 1967. Posteriormente, una vez finalizada la Guerra Civil, la compañía inició conversaciones con la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla para la adquisición de material motor que tampoco prosperaron, por lo cual, entre 1949 y 1950, la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante construyó en sus talleres dos automotores térmicos que prestaron servicios cortos entre Alicante y la playa del Campello. Posteriormente, en mayo de 1951, esta compañía elevó a la Dirección General de Ferrocarriles un escrito en el que se exponían una serie de medidas para mejorar su explotación, entre las que cabe destacar tanto las obras de acondicionamiento y mejora del trazado como el necesario aumento del número de circulaciones diarias, con vistas a paliar los problemas surgidos de la fuerte competencia del transporte por carretera.

En lo que respecta al transporte de pasajeros cabe anotar el notable incremento producido a partir de la década de 1940 ya que, si durante el período 1917-1936 la media anual fue de 240.000 viajeros, esta cifra se duplicó en el período comprendido entre 1940-1959, situándose en 550.000 viajeros transportados al año. Posteriormente, ya en época de FEVE, durante el año de 1973 se superó la cifra de 1.100.000 viajeros transportados, coincidiendo con la inauguración de los trenes turísticos del "Limón Express", manteniéndose la tendencia al aumento de viajeros hasta el traspaso de la línea a los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana en 1986.

Por otra parte, aunque la línea fue concebida y explotada mayoritariamente para el transporte de viajeros, su tráfico de mercancías se cifró en una media anual de 35.223 t, para el período comprendido entre 1916-1964 si bien, la crisis de la vid ocasionada por la filoxera en la década de 1920, ocasionó una merma importante en una de las partidas de mayor tráfico, iniciándose un declive progresivo en el conjunto de las mercancías transportadas.

El ferrocarril pasó a ser administrado por EFE el 1 de agosto de 1964, y la explotación se realizó conjuntamente con la de la línea de Carcaixent a Dénia. La estación de la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante en Dénia se cerró en 1975 utilizándose la homónima de la línea de Gandia a Dénia, hasta que la antigua estación de Dénia volvió a entrar en funcionamiento a partir de octubre de 1989, bajo la administración de FGV. Actualmente la antigua línea de esta compañía conforma un importante eje de comunicación entre Alicante, Dénia y las poblaciones costeras situadas entre ambas poblaciones, con una demanda de 1.741.048 viajeros en 2002.

El parque de material móvil de la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante fue muy variado, empleándose, en lo que a material motor se refiere, dos tipos de tracción: a vapor y térmica. Respecto a la tracción a vapor circularon por la línea un total de 12 locomotoras. En primer lugar, 2 locomotoras de rodaje 020 construidas en 1903 por la empresa alemana *Stahlhahn Werkieg Freudenstein*, que pertenecieron a la antigua Compañía de los Ferrocarriles de la Marina, y que se utilizaron para la construcción de la línea y, en segundo lugar, 10 locomotoras de rodaje 130T fabricadas en 1913 por la casa alemana *Hanomag* (4 en Alemania y 6 en España, por *La Maquinista Terrestre y Marítima*, con licencia de la compañía alemana). Posteriormente, durante la Guerra Civil circularon 2 locomotoras de rodaje 240, procedentes del Ferrocarril de Sierra Menera, que apenas se utilizaron y que fueron devueltas al finalizar la contienda.

En referencia al material de tracción térmica, este fue bastante más heterogéneo, especialmente a partir de la absorción de la compañía por EFE, momento en que, como se ha apuntado anteriormente, la línea se explotó conjuntamente con la de Carcaixent a Dénia. En primer lugar, cabe destacar 2 automotores de construcción propia que funcionaron a partir de finales de la década de 1940; en segundo lugar, 2 automotores Billard números 2123 y 2124, procedentes del Plan de Ayudas de 1953, que empezaron a prestar servicio a partir de 1958; en tercer lugar, 2 automotores de la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla (números 17 y 20) adquiridos a dicha compañía; y, por último, ya en tiempos de FEVE, 20 automotores MAN procedentes de diversas líneas administradas por esta compañía.

A todo este material cabe añadir gran parte del que figuró adscrito a la línea Carcaixent-Gandia-Dénia, como los automotores *Ferrostaal* que efectuaban los servicios combinados entre Carcaixent y Alicante.

Respecto al material remolcado, circularon por la línea un total de 49 coches de viajeros de *bogies*, fabricados por la empresa española *Carde y Escoriaza*, a partir de 1913. En cuanto al parque de mercancías, se contaron un total de 122 vagones de diversos tipos, construidos a partir de 1913, por diversos fabricantes españoles entre los que destacan la *Sociedad Española de Construcciones Metálicas* y los talleres *Miravalles*.

VIII.3.4. El Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla y el Ferrocarril de Jumilla a Cieza

Como ya se ha comentado en el apartado dedicado al Ferrocarril de Alcoy a Gandia y Puerto de Gandia, Alcoy fue una de las primeras ciudades de la Comunidad Valenciana en las que se desarrolló el fenómeno industrial. Sin embargo, la red de comunicaciones existente entre la ciudad Alcoiana y las ciudades más importantes de su entorno era ciertamente precaria y no bastaba para absorber el tráfico de personas y mercancías que generaba la actividad industrial y comercial de la ciudad.

La imperiosa necesidad de canalizar adecuadamente los tráficos comerciales motivó que, entre 1857 y 1880, se presentaran un total de doce proyectos diferentes para unir Alcoy, mediante una

línea de ferrocarril, con Villena, Sax o Gandía, entre otras ciudades del entorno Alcoiano. De todos ellos, el primero que prosperó, aunque parcialmente, fue el presentado en 1864 por Ramón Dolz del Castellar, para unir Alcoi con Villena, localidad donde enlazaría con la línea de vía ancha Madrid-Alicante, a través de un trazado de 52 km. La Memoria explicativa presentada en 1867 por la Sociedad Dolz, Figuer y Pérez de Castro, incluía el estudio de diversos trazados y cifraba el coste de las obras en 20 millones de reales. Dos años más tarde, habiéndose aprobado el proyecto y la concesión, se constituía en Madrid la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy con un capital social de 57 millones de reales de vellón repartido en 30.000 acciones de 1.900 reales. El 15 de febrero de 1870 el Gobierno declaró la mayor parte del trazado de utilidad pública, aunque la falta de recursos económicos de la sociedad para dar comienzo a las obras determinó su quiebra y posterior desaparición³¹.

Doce años más tarde, el 27 de julio de 1882, el Gobierno otorgó al ingeniero Ángel Calderón Martínez, de manera definitiva, la concesión de un ferrocarril económico que partiendo de Villena con un ramal a Yecla se dirigiese a Alcoi y, desde el punto más conveniente de este trazado, a enlazar con la línea de Almansa a Valencia en Alcudia de Crespins. Dicho ingeniero era agente de una institución comercial denominada Sociedad Anónima del Banco Ibérico que se había constituido en Barcelona en 1881, mediante un capital social de 50 millones de pesetas repartidos en 50.000 acciones de 1.000 pesetas, con la finalidad de explotar el negocio de los ferrocarriles y el comercio en general. Una vez obtenida la concesión, a finales de agosto del mismo año se constituyó la Compañía Anónima de los Ferrocarriles Económicos de Villena, Alcoi, Yecla y Alcudia de Crespins, ante el notario de Barcelona D. Miguel Martí Sagristá, autorizándose el traspaso de la concesión a esta compañía por Real Orden de 29 de septiembre de 1882.

El primer tramo que entró en funcionamiento fue el de Villena a Banyeres, de 24,7 km, inaugurado el 13 de abril de 1884³²; el segundo, entre Banyeres y Bocairent, de 6,9 km, se inauguró el 24 de septiembre de 1885. Desde Villena se construyó el trazado hasta Yecla, de 22 km de longitud, entrando en servicio, con una estación provisional en Yecla, el 13 de abril de 1887³³. Dos meses más tarde, la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Villena, Alcoi, Yecla y Alcudia de Crespins entró en suspensión de pagos y tras cinco años de continuos desastres económicos, el Estado se incautó, en 1892, de los tramos de línea construidos y del material, nombrando una comisión encargada de la explotación de la compañía, cuya concesión caducó definitivamente el 7 de enero de 1899.

Tres años más tarde, mediante Real Orden de 21 de marzo de 1902, se rehabilitó la antigua concesión de la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Villena, Alcoi, Yecla y Alcudia de Crespins, concediéndose la misma a la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoi y Yecla. Dicha rehabilitación contemplaba la unión en Muro con la línea ya construida de Alcoi a Gandía, la construcción del ramal entre Ontinyent y Virgen de la Luz y la supresión del tramo hasta L'Alcúdia de

³¹ Respecto a esta línea de ferrocarril véanse los trabajos de Milán Orgilés (1992) y Ferrer Hermenegildo (1998).

³² El 12 de abril de 1884 según Villagrasa Novoa (1951).

³³ El 13 de marzo de 1887 según Villagrasa Novoa (1951).

Crespins, tramo que se permutó por la construcción de la prolongación entre Yecla y la población de Jumilla. En 1903 se reguló nuevamente el proyecto del trazado entre Yecla y Jumilla, y Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoi y Yecla solicitó la modificación de los términos de la concesión, proponiendo no construir el ramal entre Ontinyent y Virgen de la Luz, a cambio de construir el trazado entre Jumilla y Cieza, propuesta que fue aceptada en 1904. Dos años más tarde, el 1 de abril de 1906, se inauguró el tramo entre Bocairent y Agres y tres años después, el 20 de diciembre de 1909, el tramo entre Agres y Muro. En la población de Agres el ferrocarril ofrecía un servicio combinado con Norte, mientras que en la estación de Muro enlazaba con la línea de Alcoi a Gandía y en la de Villena con MZA. La estación definitiva de Yecla entró en servicio el 1 de marzo de 1904, inaugurándose el tramo entre Yecla y la estación provisional de Jumilla el 29 de enero de 1905. La estación definitiva de Jumilla entró en servicio el 1 de enero de 1911.

La ampliación final de la línea, entre las poblaciones de Jumilla y Cieza, fue construida por la Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España, constituida en Barcelona el 21 de abril de 1914. El propósito comercial de esta compañía no era otro que el de canalizar el transporte de la gran producción vinícola de la zona de Jumilla, con una producción anual cercana a los dos millones de arrobas de vino a finales de siglo, y la importantísima producción de esparto de la zona de Cieza y su comarca, bien hacia el interior peninsular, bien hacia Barcelona, donde existía una fuerte demanda, especialmente de la producción relacionada con el esparto. La Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España (Jumilla a Cieza) que poseía la concesión entre Jumilla y Cieza, otorgada el 30 de septiembre de 1913, empezó a construir la línea a partir de 1919, solicitando para ello sucesivas prórrogas, dado el estado general de la economía propiciado por el desarrollo de la Primera Guerra Mundial.

El 8 de abril de 1921 se aprobó la circulación entre Jumilla y Cieza y el tramo entre Jumilla-Cieza (apeadero) entró en funcionamiento el 24 de abril de 1921, inaugurándose la segunda sección, entre Cieza (apeadero) y Cieza MZA, el 29 de septiembre de 1925, con lo que quedaba concluido el recorrido total de las líneas del Ferrocarril de Villena a Alcoi y Yecla y el Ferrocarril de Jumilla a Cieza, con una longitud total de 134,23 km, ancho de vía de 1 m, y tracción a vapor y térmica (ver cuadro VIII.10).

La Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España (Jumilla a Cieza) cedió a la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoi y Yecla en 1921, mediante contrato de arrendamiento, la explotación de la línea, explotación que empezó siendo deficitaria debido a las diferencias económicas que existían entre la compañía del Ferrocarril de Jumilla a Cieza y el Estado. La línea, concedida en 1913 conforme a la Ley de Secundarios de 1908 que garantizaba un interés del 5 por 100 sobre el coste del primer establecimiento, había sido construida entre 1919 y 1921, con arreglo al presupuesto de 1913, siendo los costes de construcción mucho mayores que los presupuestados inicialmente. Las diferencias económicas consistían en que la Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España (Jumilla a Cieza) creía que dicho interés debía calcularse sobre el coste final, mientras que el Estado mantenía que el mismo había de devengarse sobre el presupuesto de 1913.

Mientras el asunto se resolvía, se promulgó el Plan Preferente de Urgente Construcción por Decreto Ley de 5 de marzo de 1926, en el que se establecía, entre otras, la construcción de una línea

de ferrocarril entre Baza y La Encina, cuyo trazado planteaba el ensanche de los tramos entre Cieza y Villena. Así las cosas, el Estado reconoció el débito con la Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España (Jumilla a Cieza), mediante Decreto Ley de fecha 27 de diciembre de 1927, pero impuso a la compañía la obligación de convertir a vía ancha el trazado entre Jumilla y Cieza en un plazo de seis años. Para velar por el cumplimiento de dicha obligación, el Estado sometió a la Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España (Jumilla a Cieza) a una retención del 15 por 100 de los intereses que percibía. Dicha retención se prolongó hasta 1942, cuando por Orden Ministerial de 27 de mayo se relevó a la compañía de las obligaciones impuestas, al declararse improductivo el ensanche de dicho tramo.

Si la situación económica de la Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España (Jumilla a Cieza) era difícil, no lo era menos la de la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla, que aparte de arrastrar el oneroso déficit de explotación de la compañía del Ferrocarril de Jumilla a Cieza, adolecía de múltiples problemas económicos relacionados con las deudas contraídas con el personal de servicio de la compañía, entre otros asuntos. Sin embargo, la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla intentó hacer frente a la situación mejorando notablemente el servicio de viajeros mediante la construcción de los autovías Ibern, de patente española, que incorporaban motores de combustión interna y que, en número de once, fueron construidos entre 1931 y 1948 en los talleres de la compañía de Villena. Durante la Guerra Civil el Comité que asumió la dirección de la empresa estableció servicios que, en combinación con el ferrocarril de Alcoi a Gandia, finalizaban en Alcoi en lugar de hacerlo en Muro. Una vez finalizada la contienda, se autorizaron definitivamente dichos servicios, mediante una circulación diaria entre Villena y Gandia y otra entre Cieza y Alcoi.

Los datos referentes al transporte de viajeros y mercancías incluyen, en la mayor parte de ocasiones, los resultados conjuntos de ambas compañías y no siempre son completos. Debido a ello se ha intentado elaborar una extrapolación de los mismos que determina los siguientes resultados, siempre aproximados. En cuanto al transporte de viajeros, en el período 1900-10 la media anual de pasajeros transportada osciló alrededor de 52.000, cuando el ferrocarril finalizaba su recorrido en Jumilla. Posteriormente, en el período 1920-30 la media anual ascendió a 110.000 pasajeros, con la línea funcionando hasta Cieza a partir de 1925, alcanzándose la cifra de 360.000 pasajeros año de media en el período 1950-60. Respecto a las mercancías, la cifra media de toneladas transportadas al año alcanza el valor de 45.000 t para el período 1900-10, aumentando hasta 80.000 t año en el período 1920-30, para decrecer de manera espectacular en el período 1950-60 hasta la cifra de 25.000 t año.

En 1953 se presentó el último proyecto que afectaba a la transformación del ramal de Villena a Cieza en ancho normal. Dicho proyecto llegó a ser aprobado por el MOP el 30 de noviembre de 1954, pero no se llevó a efecto. Finalmente, las deficientes condiciones de la explotación comercial del conjunto de las líneas de la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla y la Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España, que reflejaban coeficientes de explotación del orden del 500 por 100, determinó su incautación por EFE el 1 de enero de 1965, clausurándose ambas líneas, bajo la administración de FEVE, el 1 de julio de 1969.

El parque de material motor y remolcado fue extenso y variado, empleándose dos tipos de tracción: a vapor y térmica. Respecto al material motor de tracción a vapor, circularon por las líneas 11 locomotoras que, por orden cronológico, fueron las siguientes: en primer lugar, 6 locomotoras Hartmann de rodaje 030 construidas en Alemania en 1883; en segundo lugar, 2 locomotoras belgas de la casa Couillet, de rodaje 030T, fabricadas en 1883; en tercer lugar una locomotora de rodaje 030T construida por la casa inglesa Manning Wardle en 1890, que había pertenecido al ferrocarril de Alcoi a Gandia y, por último, 2 locomotoras americanas de rodaje 131T fabricadas por Vulcan Iron Works de Wilkes-Barre, Pennsylvania.

Respecto a la tracción térmica los servicios realizados fueron prestados en exclusiva por 11 autovías Ibern, que fueron fabricados por la empresa la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla en sus talleres de Villena entre 1931 y 1948, con diversas reformas posteriores que afectaron a la mayoría de ellos.

En referencia al material remolcado, el parque de coches de viajeros estuvo compuesto por 50 coches de diversos tipos fabricados en su mayoría por la constructora alemana Maschinenbau A.G. de Nüremberg, utilizándose posteriormente algunos de ellos para construir, en los talleres de la compañía en Villena, los remolques correspondientes a los autovías Ibern; por último, el parque de vagones de mercancías sumó un total de 183 unidades y fue construido en su mayor parte por la misma empresa alemana. Destacan, en este parque, seis vagones denominados foudres destinados al transporte de vino, que fueron construidos por la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla, a partir de material adquirido de segunda mano al Ferrocarril de La Robla.

VIII.4. LAS LÍNEAS DEL SUR DE LA PROVINCIA DE MURCIA

El cuarto y último ámbito territorial en que se ha dividido este trabajo, comprende la zona sur de la provincia de Murcia, un territorio surcado por las sierras litorales de Algarrobo, la Muela y Cartagena, rico en yacimientos minerales de plomo, hierro y otros metales, que ha sido explotado por todas las civilizaciones que se han establecido en la zona a lo largo de los siglos, generando una industria relacionada con los procedimientos extractivos, que alcanzó su punto culminante durante el último tercio del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX.

Durante ese período la ciudad de Cartagena y su comarca experimentaron un considerable crecimiento demográfico, propiciado por la emigración de buena parte de la población de la vecina provincia de Almería, atraída por la demanda de trabajo que generaba la explotación intensiva de las minas (más de medio millón de toneladas de mineral de hierro extraídas en 1870).

Sin embargo, la red local de comunicaciones³⁴ y la que, progresivamente, se fue estableciendo entre las explotaciones y los centros de tratamiento de los distintos minerales, resultaban insu-

³⁴ Véanse los trabajos de Abellán García (1979) y Gómez Martínez et al. (1996).

ficientes para hacer frente a las necesidades de transporte generadas por el considerable volumen de la producción de las minas. Este hecho determinó la construcción de diversos ferrocarriles mineros de corta longitud y de algunas líneas de ferrocarril que combinaron el servicio público con el transporte de mercancías como las líneas de Cartagena a Los Blancos (15,03 km) y de Mazarrón al Puerto de Mazarrón (7,88 km).

El primer proyecto para la construcción de un ferrocarril entre Cartagena y Las Herrerías (posteriormente La Unión) fue redactado por Melitón Martín en 1858, aunque dicho proyecto no prosperó por falta de capital inversor. Algunos años más tarde, en 1871, Celestino García solicitó a los ayuntamientos de Cartagena y La Unión la concesión de un tranvía de vapor entre ambas poblaciones. Dicha concesión, de 8,428 km de longitud y ancho de vía de 1,067 m, fue otorgada a perpetuidad y con libertad de tarifas, conforme a la Ley de 1868, por los respectivos ayuntamientos en octubre y diciembre de 1871. Las obras dieron comienzo en 1873, una vez la concesión fue adquirida por la Compañía The Carthage Tramway & Construction Co. Ltd, constituida en Londres en 1872. El trayecto, que incluía un ramal al barrio de Santa Lucía de 1,67 km de longitud donde se ubicaban las cocheras y talleres del tranvía, fue abierto al público el 14 de octubre de 1874.

En el mes de febrero de ese mismo año, la compañía inglesa había cambiado su denominación por la de The Carthage and Herrerias Steam Tramways Co. Ltd. y, con posterioridad, fue adquiriendo diversas concesiones que fueron otorgadas con arreglo a la Ley de Ferrocarriles y Tranvías de 1877, y que se convirtieron en nuevos tramos de la línea. El primero de ellos, entre las estaciones de La Unión Vieja y La Unión Mercado, de 803,66 m, fue inaugurado el 1 de junio de 1883³⁵; el segundo, entre la estación de la Unión Mercado y El Descargador, de 1.719 m, el 15 de abril de 1884; el tercero, de 577 m de longitud, entre la estación de Santa Lucía y el muelle de Figueroa, el 6 de julio de 1886; el cuarto, entre Santa Lucía y el muelle de Rolandi con una longitud de 633 m, entró en funcionamiento el 10 de abril de 1888 y, el quinto, entre Santa Lucía y el muelle de Pedreño-Aznar, de 793 m, empezó a prestar servicio a partir del 9 de abril de 1891. En el transcurso de ese mismo año, la Compañía de The Carthage and Herrerias Steam Tramways Co. Ltd. solicitó y obtuvo la concesión de la prolongación de la línea desde El Descargador a Los Blancos, de 5,2 km de longitud. Sin embargo, la mala situación financiera de la empresa obligó a la venta de dicha concesión a otra empresa: la Compagnie du Chemin de Fer de la Sierra de Carthagène, que se había constituido en Bruselas con un capital de 1.825.000 francos belgas. Dicha empresa firmó el 26 de abril de 1895 un contrato con la Compañía de The Carthage and Herrerias Steam Tramways Co. Ltd., por una duración de 85 años, en el que se contemplaba la explotación comercial del tramo entre El Descargador y Los Blancos por la compañía inglesa a cambio de un reparto de beneficios entre ambas compañías. Poco tiempo después dieron comienzo las obras, que fueron encargadas por la Compagnie du Chemin de Fer de la Sierra de Carthagène a la Société Internationale des Travaux Publics y el nuevo tramo fue inaugurado el 7 de julio de 1897.

³⁵ En el artículo de Villagrasa Novoa (1951) figura la fecha de 1-6-1883 como la de inauguración de dicho tramo; sin embargo, en la obra de Gómez Martínez et al. (1996), dicha inauguración figura, primero, en la p. 22 con la misma fecha que apunta Villagrasa Novoa y, posteriormente, en la p. 27, con fecha 15-4-1883.

Con la última ampliación portuaria, que fue la correspondiente al ramal al muelle de Alfonso XII, de 443 m. de longitud, inaugurada el 1 de enero de 1904, la línea adquiría una longitud total de unos 19 km, de los cuales 10 pertenecían al tipo de concesión tranviaria, mientras que el resto había sido concedido como explotación mediante ferrocarril (ver cuadro VIII.11).

La construcción de la línea y de los ramales destinados al transporte de mercancías, tanto a los muelles del puerto de Cartagena como a diversas industrias de la zona, significaron una importante y progresiva mejora en la red de transportes local. Durante el período 1881-1890, la media anual de toneladas transportadas se situó en 358.000, aumentando durante el período comprendido entre 1901-1920 hasta llegar a las 427.000 t. En las décadas siguientes se produjo un paulatino descenso en el volumen de las mercancías transportadas, adquiriendo cierta importancia el transporte de abonos. Sin embargo, el auge del transporte por carretera y el cierre de algunas explotaciones mineras, determinaron la supresión del servicio de mercancías en 1965 y el abandono de la explotación de los ramales portuarios. Por lo que respecta al transporte de viajeros, en el período 1910-1929, la media anual alcanzó la cifra de 288.923 pasajeros. Dicha media fue ligeramente superada en el período comprendido entre 1940 y 1959, y alcanzó la cifra de 533.000 pasajeros transportados en 1960.

Tanto la Compañía de The Carthage and Herrerias Steam Tramways Co. Ltd. como la Compagnie du Chemin de Fer de la Sierra de Carthagène realizaron, a lo largo de su recorrido mercantil, diversas ampliaciones de capital; la compañía inglesa en los años de 1891, 1906 y 1919 y la belga en 1905. Pero, al igual que ocurrió en otras líneas de ferrocarril, el inicio de la Primera Guerra Mundial motivó que, a partir de 1915, se iniciase el progresivo deterioro de su situación económica general, especialmente por la dependencia que ambas compañías mantenían respecto a la fluctuación del comercio internacional de minerales. Tanto el encarecimiento del carbón que consumían las máquinas, como el aumento de los salarios y el cierre de algunas explotaciones mineras de la zona determinaron constantes pérdidas económicas que desembocaron, en mayo de 1931, en la cesión de todos los derechos de explotación de la Compañía de The Carthage and Herrerias Steam Tramways Co. Ltd. a los ayuntamientos de Cartagena y de La Unión, haciéndose éstos cargo de la explotación del ferrocarril de manera provisional hasta que, en 1941, la línea pasó a ser administrada por el Estado a través de EFE. Dos años más tarde, en 1943, se reanudó el servicio de viajeros que había sido interrumpido durante la Guerra Civil.

Bajo la administración de EFE hubo diversos proyectos de mejora que no se llevaron a cabo, entre ellos un intento de electrificación de la línea y su unión con la red de tranvías de Cartagena, o la ampliación de la línea hasta Los Nietos, a orillas del Mar Menor. También cabe destacar la petición realizada en 1957 por Francisco Celdrán, un importante empresario minero de la zona, para hacerse cargo de la explotación de la línea, petición que fue denegada. Posteriormente, a partir de 1960, EFE clausuró de manera provisional algunas estaciones con poca afluencia de pasajeros, tales como las de Los Blancos y Abrevadero, para reducir los costes de explotación. La línea pasó a ser administrada por FEVE el 1 de enero de 1965, siendo transformada, a partir de 1972, al ancho de vía de un metro y prolongándose, con algunas variaciones en su trazado, hasta la localidad de Los Nietos, en 1976. Actualmente sigue prestando servicio administrada por FEVE y cuenta con catorce estaciones.

El parque de material móvil que circuló por la línea hasta 1965 fue, en su mayor parte, de fabricación inglesa. En cuanto al material motor cabe destacar dos tipos de tracción: a vapor y térmica. En referencia a la tracción a vapor circularon por la línea 22 locomotoras. Las 3 primeras, de rodaje 120T, fueron fabricadas por Fox Walter and Co. Atlas Engine Works en 1873. De las 19 restantes, 11 fueron fabricadas por Hunslet Engine & Co. entre 1880 y 1907, siendo su rodaje del tipo 040ST, y 8 por otro fabricante inglés: Manning Wardle and Co. Ltd. de estas últimas, 4 eran de rodaje 030ST y fueron fabricadas entre 1875 y 1907, y las otras 4 eran del tipo 030T y fueron construidas entre 1898 y 1901. Por último, cabe destacar la presencia de 4 tractores de tres ejes fabricados en 1929 por la casa inglesa Sentinel Waggon Works Ltd. Por lo que a tracción térmica se refiere, circularon por la línea, desde 1958, una locomotora CAF-Batignoles y 2 automotores Billard (números 2103 y 2104), adaptados al ancho de vía de 1,067 m. Estos dos automotores procedían del lote encargado por el Estado con motivo del Plan de Ayudas a los Ferrocarriles de 1953. Con posterioridad, circularon por la línea diversos automotores Billard procedentes de otras líneas administradas por FEVE.

Respecto al material remolcado, la línea contó con 22 coches de viajeros, de dos ejes y de *bogies* y 3 furgones, todos ellos fabricados por la casa inglesa Falcon. En cuanto al material móvil destinado al transporte de mercancías se contaron un total de 368 vagones de diversos tipos. El material móvil de tracción a vapor, así como los coches de viajeros y furgones Falcon, al igual que los vagones de mercancías, fueron retirados a raíz de la supresión del servicio de mercancías y de los ramales portuarios, siendo desguazado a partir de 1969.

Además del ferrocarril de vía estrecha Cartagena-Los Blancos, la cuenca minera de la comarca de Cartagena albergó, a lo largo de finales del siglo XIX y principios del siglo XX, toda una serie de pequeños ferrocarriles mineros, concebidos únicamente para el transporte de minerales desde las explotaciones hasta los puntos de tratamiento de los diferentes minerales.

Entre ellos destaca el ferrocarril minero de Mazarrón al puerto de Mazarrón, de 7,875 km de longitud y ancho métrico, concedido por Real Orden de 15 de julio de 1884 a la empresa Compañía del Puerto de Águilas³⁶, e inaugurado el 5 de julio de 1886. Dicho ferrocarril estuvo destinado, en principio, al transporte de minerales, pero mediante Real Orden de 23 de mayo de 1891, se autorizó el servicio de viajeros, prestando así un servicio mixto de transporte de viajeros y mercancías entre Mazarrón y su puerto, que alcanzó una media de 38.000 viajeros al año entre 1910 y 1923. En lo que a material motor y remolcado se refiere, el ferrocarril de Mazarrón al puerto de Mazarrón contó con 4 locomotoras de vapor del tipo 030T, construidas por la Société Anonyme Franco-Belge en 1883 y con diversos coches de viajeros y vagones destinados al transporte de mineral, todos ellos de dos ejes. Los problemas financieros derivados de los altos costes de explotación de la línea,

³⁶ La propiedad de la concesión de esta línea de ferrocarril, pasó por diversas empresas filiales de la Compañía del Puerto de Águilas. Así entre 1889 y 1898, perteneció a la Unión Minero Industrial; entre 1898 y 1916, a la Compañía de Águilas Sociedad Minera Anónima y, desde 1916, a la Sociedad Anónima del Ferrocarril de Mazarrón al Puerto de Mazarrón. Ver Gómez Martínez et al. (1996), pp. 135-156.

unidos a la crisis económica que sufrió la minería de la zona, con el cierre de diversas explotaciones, motivaron su clausura en 1935³⁷.

VIII.5. CONCLUSIONES

La construcción de las líneas de ferrocarriles secundarios obedeció, fundamentalmente, a la necesidad de poner fin a la situación de incomunicación y de marginalidad económica en la que se hallaban numerosos espacios de la geografía peninsular; situación que se había generado, debido, por una parte, a la precariedad y el mal estado del conjunto de la red viaria comarcal y local y, por otra parte, al diseño insuficiente de la red general de ferrocarriles de vía ancha. Con una longitud mucho menor que las líneas de vía ancha y un menor coste de primer establecimiento, las líneas de secundarios ofrecían una serie de ventajas comerciales, que no tardaron en ser aprovechadas por diversos grupos financieros, que veían en su construcción una inmejorable oportunidad de negocio. Este hecho propició que, durante el último tercio del siglo XIX y las dos primeras décadas del siglo XX, se produjera un elevado número de peticiones de concesión de líneas de ferrocarriles secundarios, que los sucesivos Gobiernos otorgaron a diversas sociedades y empresas constituidas para tal fin.

En lo relativo a la Comunidad Valenciana y Murcia, se construyeron un total de diez líneas de ferrocarriles secundarios, que fueron administradas por diez compañías ferroviarias diferentes. Ocho de ellas estuvieron participadas mayoritariamente por capital español, mientras que las dos restantes (Alcoy to Gandia Railway and Harbour y The Carthage and Herrerias Steam Tramways) estuvieron financiadas, desde su creación, por capital inglés. De manera general, los resultados económicos de los primeros tiempos de la explotación comercial de las diferentes líneas de vía estrecha, estuvieron condicionados por los sucesivos altibajos de los mercados financieros nacionales e internacionales hasta 1914, si bien, en la mayoría de los casos, se produjeron resultados económicos de signo positivo. Sin embargo, el estallido de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) y su desarrollo, propiciaron el inicio de una época de penuria económica, ocasionada por los problemas derivados especialmente de la falta de combustible, de materiales de repuesto y de reposición de capitales, que afectaron negativamente a todas las compañías. Finalizada la contienda, la recuperación económica que se produjo a lo largo de la década de 1920, propició tanto la realización de diversos proyectos de ampliación de líneas, como la introducción de algunas innovaciones tecnológicas (electrificación, dieselización).

Como ya se ha apuntado en el caso de las líneas secundarias catalanas, la crisis económica generalizada que se gestó con el crack bursátil de 1929 y que se prolongó durante la década de 1930, influyó decisivamente en las frágiles economías de la mayoría de las compañías, que vieron

³⁷ En la obra de Gómez Martínez et al. (1996) se detallan todas las líneas de ferrocarriles mineros que se localizaron en la zona.

como la mayor parte de sus proyectos de ampliación y mejora quedaban postergados indefinidamente. Los resultados negativos continuados, la falta de capitalización y la imposibilidad de renovar instalaciones y materiales determinaron que algunas compañías, como la del Tranvía de Onda al Grao de Castellón o The Carthage & Herrerías Steam Tramways, reverteran de manera anticipada sus concesiones en 1931, la primera al Estado (EFE) y, la segunda, a los ayuntamientos de Cartagena y La Unión, que se hicieron cargo de la concesión, hasta que en 1943 pasó a ser administrada definitivamente por EFE. Posteriormente, el desarrollo de la Guerra Civil española (1936-1939) influyó decisivamente en la maltrecha economía de algunas compañías, tanto por las bajas en sus efectivos laborales, como por los destrozos ocasionados en las líneas y en los materiales, prestándose durante la contienda unos servicios precarios, condicionados por el desarrollo de la misma.

Finalizada la contienda, la falta de repuestos y la escasez de combustible impidieron acometer la necesaria modernización de las líneas. Esta situación propició que, durante la década de 1940, los materiales y las instalaciones se fueran reconstruyendo de manera artesanal y con muchas dificultades. Se trataba de rehabilitar, con la premura exigida por una demanda que iba en aumento, un servicio público de transporte que, en casi todos los casos, era el único disponible para el desplazamiento de millares de personas. En aquellos años de la posguerra, la ya mencionada escasez de carburante y el mal estado en que se hallaba la red viaria, imposibilitaron la competencia que hubiera podido ejercer el transporte por carretera, determinando que el ferrocarril adquiriese una dimensión social inusitada, que se tradujo en un aumento considerable tanto del número de viajeros como del total de mercancías transportadas.

Con la llegada de la década de 1950, la economía española experimentó una mejoría generalizada que facilitó el despegue industrial y el inicio del fenómeno migratorio en nuestro país. La progresiva desaparición del racionamiento de combustible, al igual que la mejora de la red viaria y la demanda general de nuevos puestos de trabajo para la construcción y la industria, se tradujo en el incremento de los transportes por carretera, hecho que influyó decisivamente en el declive de los ferrocarriles secundarios, especialmente en lo que se refiere al transporte de mercancías.

Si durante el período 1940-50 el aumento de viajeros que se produjo, fue debido, en gran medida, a la centralidad de los mercados base (orígenes de líneas, estaciones de correspondencia, estraperlo), durante el período 1950-1970, la intensificación del fenómeno migratorio -con una mayor incidencia en Valencia, Alicante y sus ámbitos metropolitanos- y el incremento espectacular del sector turístico, en las costas de Valencia y Murcia, propiciaron un aumento considerable de la demanda de transporte público. Sin embargo, al contrario de lo que podría esperarse, dicho incremento no se plasmó en una mejora de los resultados económicos de las compañías ferroviarias ya que, tanto la obsolescencia de los materiales, como el sistema de precios "políticos" fijado por el Gobierno, que no permitía incrementar las tarifas, hicieron imposible una prestación de servicios acorde con la demanda y la generación de unos beneficios económicos que permitiesen sanear sus precarias economías.

Con la intención de paliar este contrasentido, el Estado promulgó los Planes de Ayudas de 1949 y 1953³⁸. Las subvenciones que otorgaban estos planes, incluían aquellos ferrocarriles explotados por EFE y estaban destinadas a la inversión en la mejora de los servicios. Para obtenerlas, las compañías privadas solicitantes debieron presentar un plan de viabilidad económica de sus explotaciones, con lo cual las subvenciones se otorgaron de manera selectiva, resultando totalmente insuficientes para paliar los desequilibrios contables de aquellas compañías que las habían solicitado. De este modo, la pretendida mejora en la prestación de servicios y en los balances económicos no pudo hacerse efectiva y los servicios se siguieron llevando a cabo de manera ciertamente precaria, con unos medios técnicos incapaces de hacer frente, tanto cualitativa como cuantitativamente, a la creciente demanda de transporte.

A principios de la década de 1960, la retirada de las subvenciones estatales que percibían algunas compañías valencianas (resolución del Consejo de Ministros de 23 de julio de 1963) determinó la clausura definitiva de la línea del Tranvía de Onda al Grao de Castellón (1963), y el progresivo abandono de las concesiones administradas por las compañías, Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante (1964), AGP (1965), y la Compañía del Ferrocarril de Villena a Alcoy y Yecla- la Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España (1965), pasando dichas concesiones a ser explotadas por EFE y, posteriormente, por FEVE a partir del 23 de septiembre de 1965. Por otra parte, en 1964 se integraron a EFE las líneas de ferrocarril pertenecientes a la Compañía de Tranvía y Ferrocarriles de Valencia, al producirse la reversión anticipada de las concesiones ferroviarias de dicha compañía. Entre 1965 y 1974, los continuados resultados negativos de la explotación comercial de las líneas Carcaixent-Gandia-Dénia, Alcoi-Gandia, Villena-Alcoi-Yecla y Jumilla-Cieza, determinaron que FEVE las clausurara en 1969, dejando únicamente en funcionamiento el tramo Gandia-Dénia, que fue cerrado en 1974.

Las líneas de Alicante (Alicante-Dénia) y Valencia (Valencia-Llíria, Valencia-Bétera, Valencia-Rafelbunyol y Valencia-Villanueva de Castellón), siguieron prestando servicio, bajo la administración de FEVE. En el caso de la línea Alicante-Dénia, la industria turística determinó su continuidad, incorporándose nuevos servicios de trenes como el Limón Express, mientras que las líneas que partían de Valencia, siguieron prestando un impagable servicio de comunicación entre la capital y su ámbito metropolitano, iniciándose las obras para unir las estaciones de Pont de Fusta y Jesús mediante un trazado subterráneo, primer paso para la creación de la red de Metro de la capital valenciana.

Con la creación del Estado de las Autonomías, las líneas valencianas pasaron a ser administradas por el ente público Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, dependiente del Gobierno autonómico, a partir de 1987. Al igual que ocurrió en Cataluña, la inyección de capital, a través de las partidas presupuestarias anuales, ha posibilitado que en Valencia, las antiguas líneas de la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia se hayan transformado en una moderna red de

³⁸ En el artículo de Muñoz Rubio (2003) efectúa un detallado análisis de los pormenores de estos planes, que resulta imprescindible a la hora de evaluar las consecuencias de la actuación de la Administración pública en este sentido.

Metro, mediante la renovación total de instalaciones y materiales, la construcción de nuevos trazados (entre ellos la primera línea tranviaria española de concepción moderna) y la prolongación de algunos de los existentes, y la compra de nuevas unidades de material motor y remolcado. En cuanto a la línea Alicante-Dénia, también se ha procedido a la renovación de instalaciones y materiales, potenciando las prestaciones de una línea de ferrocarril que articula un territorio densamente poblado, con una función turística de primer orden. Todas estas mejoras han posibilitado, en definitiva, un incremento constante en el número de viajeros transportados, desde la década de 1990, en ambas líneas de ferrocarril.