

▶ FERROCARRIL



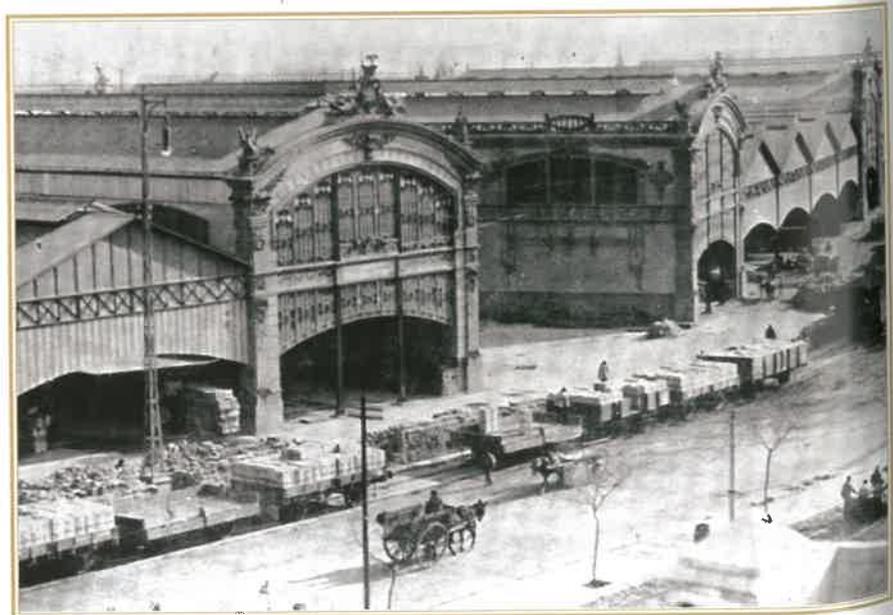
Personal ferroviario sobre la locomotora 2-2-0 nº3 de la Sociedad Valenciana de Tranvías. Valencia 1885-1912. Colección Díaz Prósper.

150 AÑOS DEL FERROCARRIL EN LA COMUNIDAD VALENCIANA

EMILIO RUIZ BARRACHINA

La Comunidad Valenciana ha conmemorado los 150 años del primer ferrocarril que circuló por estas tierras, que cubría la línea entre Valencia y El Grao. La historia de este medio de comunicación tuvo en esta región unos inicios difíciles, aunque con los años superó las resistencias iniciales gracias a sus indudables ventajas como instrumento de modernización de la economía y la sociedad levantinas. En el siglo XX se introdujeron máquinas cada vez más modernas y la red ferroviaria se extendió por la geografía levantina, poniendo las bases de lo que hoy son los actuales ferrocarriles que recorren la Comunidad Valenciana.

DEL VAPOR AL EUROMED



Trenes cargando naranjas junto a los tinglados del puerto de Valencia en 1930. Foto Generalitat.



Tranvía eléctrico cruzando el Puente del Mar. Valencia, hacia 1900. Colección Díaz Prósper.



Varios hombres simulan empujar un vagón desde un andén, hacia 1900. Col. Díaz Prósper.



Prueba de atletismo sobre la vía del tranvía en Valencia, en 1920. Colección Díaz Prósper.

El día 21 de marzo de 1852, primer día de primavera, domingo a la una de la tarde, cuando partía de la antigua estación de Valencia, que estaba en la calle Sagrario de San Francisco, el primer tren que circuló en la Comunidad. Su destino era El Grao, la estación construida por Manuel Soto y que todavía existe frente al puerto marítimo. Según el *Diario Mercantil*, el evento convocó a todos los habitantes de la ciudad y alrededores. Previos oficios religiosos, la multitud acompañó a las autoridades y a los duques de Montpensier hasta la estación para bendecir aquellos *monstruos de hierro*. Las campanas repicaron y fueron disparadas salvas de cañón. Un despliegue por todo lo alto para ver pasar en unos instantes la locomotora de vapor 120 T adquirida por el marqués de Campo, promotor del ferrocarril de Valencia, a las firmas inglesas Stother & Slaughter, Robert Stephenson, Slaughter & Gruning y Sharp & Stewart. Estas compañías suministraron, entre 1852 y 1861, 22 locomotoras de los tipos 120 T, 1-2-0, 0-2-1 y 0-3-0, asignadas todas ellas a la línea de Valencia al Grao y Almansa.

Pero crecía la demanda y con ella la necesidad de ampliar tanto las líneas como el material móvil. Entre 1863 y 1865 se compraron 39 locomotoras al constructor francés Cail. El resultado no fue tan bueno como se esperaba, y a partir de 1885 se adquiere el material a los fabricantes británicos mencionados, a Hartmann de Alemania o a belgas como Tubize.

Coches de dos pisos

El ferrocarril de Valencia al Grao, así como la posterior línea de Valencia a Játiva, utilizaron en principio coches de primera, segunda, tercera y cuarta categoría. Al poco tiempo, los de cuarta fueron reconvertidos en unidades de tercera.

Como dato curioso, desde 1860 el área de Valencia había sido la única en emplear coches de dos pisos, algo habitual hoy en los servicios de cercanías españoles. Dichos coches fueron usados tanto en la línea Valencia-Játiva como en el tramo Carcagente-Denia, primer ferrocarril español de vía métrica, que inició su andadura con tracción de sangre, es decir, tirado por caballerías. Hasta 1962, en que se generalizó el uso de ferrobuses, los coches de dos pisos recorrieron las cerca-

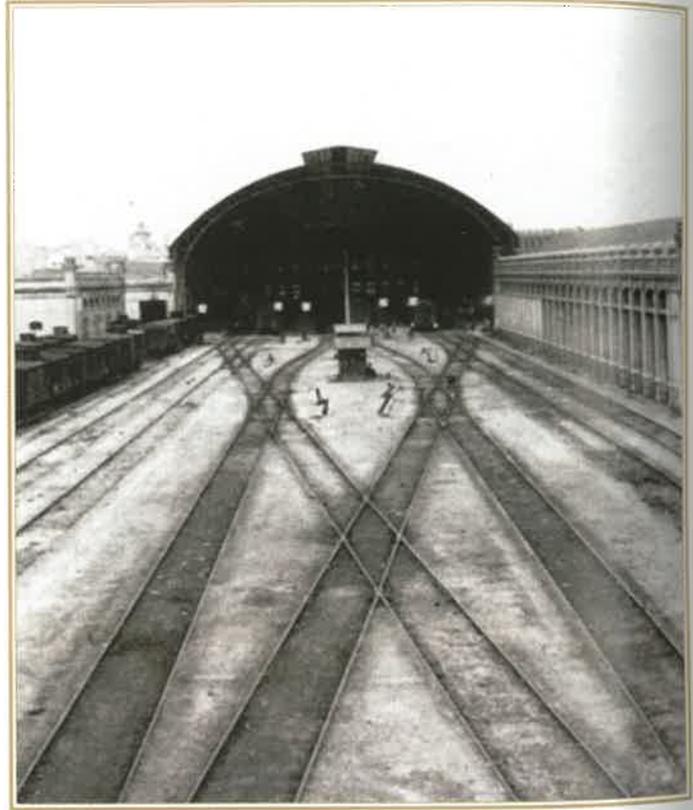
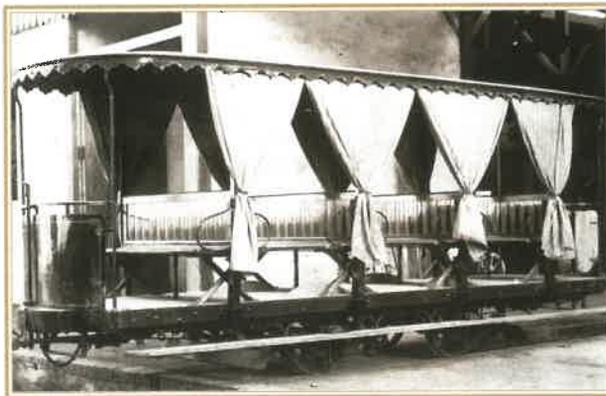
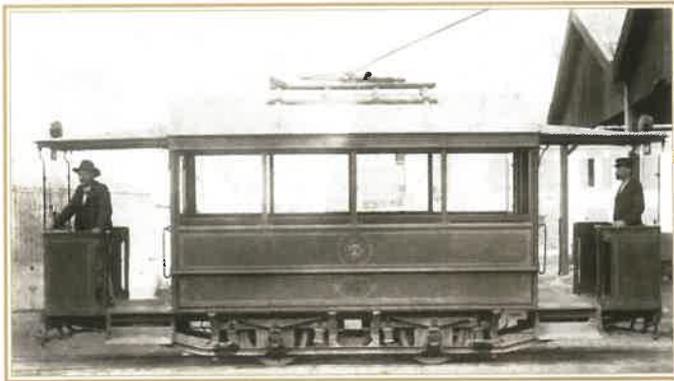
nias valencianas. Y otra curiosidad más: también los ferrocarriles valencianos fueron los primeros en disponer de coches con pasillo lateral, gracias a una adquisición realizada en 1883 a Dyle Bacalan.

Aquellos años tremendos

A pesar de los beneficios que el tren aportaría a la región, los obstáculos, las inconformidades, los intereses particulares y la incomprensión supusieron trabas severas para el desarrollo de la red ferroviaria valenciana. Ya desde el comienzo de las obras se plantearon los primeros problemas a la hora de la expropiación y explanación de terrenos. Otros inconvenientes fueron la colocación de



Transporte de la naranja en la estación de Carcagente, hacia 1900. Colección Díaz Prósper.



Arriba, tranvía belga empleado en Valencia a inicios del siglo XX. Debajo, coche remolque de tranvía del tipo *jardinera*, provisto de cortinaje, en 1910. Sobre estas líneas, vías de entrada a la Estación del Norte (Valencia), en 1920. Colección Díaz Prósper.

las alcantarillas, el robo constante de materiales y los actos vandálicos contra las obras y los empleados. No entendían los parroquianos la necesidad de talar árboles, derribar corrales de cañas, desviar acequias o cegarlas, levantar paredes sin contar con los dueños del terreno y, mucho menos, dividir sembrados por la mitad. En las poblaciones situadas a lo largo del trayecto se vivieron escenas cruentas, donde algunos colectivos, como el de los regantes, se vieron seriamente afectados. Lo peor llegó con el tren ya fun-

cionando, pues no faltaron los apedreamientos o los troncos de madera atravesados en las vías. Los puentes fueron uno de los objetivos principales de quienes se consideraban perjudicados. En el verano de 1854, tres de los puentes construidos sobre el Xúquer fueron incendiados. Aumentó la vigilancia, pero todos estos acontecimientos, sumados a las constantes averías de las máquinas, empañaron el éxito con el que habían arrancado las actividades ferroviarias en Valencia. Finalmente se perjudicó la marcha finan-

ciera de la empresa de José Campo, explotadora de la concesión. Sólo el paso del tiempo y las vensupusoterminó suponiendo el tren apaciguaron los ánimos y permitieron un desarrollo normalizado de la red ferroviaria levantina.

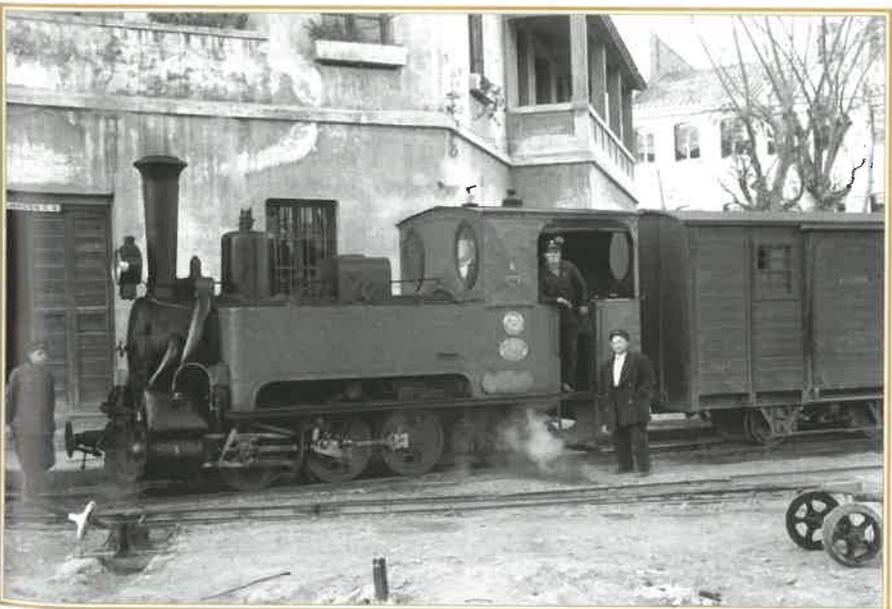
Una vez resuelta la crisis de 1868-70, en la cual la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona estuvo en suspensión de pagos, la empresa vio aumentar sus ingresos con el incremento del tráfico de pasajeros y mercancías, además de reducirse los gas-



Tranvía con tracción animal en la línea Valencia-El Grao. Valencia 1900. Col. Díaz Prósper.



Tranvía de tracción animal por la plaza de la Reina. Foto Generalitat Valenciana.



Una de las locomotoras "compound" del ferrocarril de Onda al Grao de Castellón. Castellón 1956. Foto: Juan Bautista Cabrera. Colección Javier Aranguren.

tos de explotación. Y otra de las causas del impulso ferroviario es la apertura de los enlaces internacionales. A principio de 1878 se inaugura el tramo Figueres-Portbou en la línea de Tarragona a Barcelona y Francia, con la que conecta el ferrocarril valenciano. Esto supuso, entre otras cosas, el envío de cítricos y mercancías por vía férrea, y no por vía marítima o por carretera, como era habitual.

Tres fueron los momentos culminantes en el desarrollo de la empresa ferroviaria valenciana, salvando los traumáticos inicios de 1852 al 59. El primero sería el período comprendido entre 1860 y 1866, con la construcción de la línea entre Valencia y Tarragona; el segundo, entre 1867 y 1875, en que, a pesar de la difícil situación financiera de la empresa por la guerra civil carlista (1872-75), los ingresos se mantienen y se consigue reflotar la compañía; y un tercer periodo, comprendido entre 1876 y 1891, en que se amplía la red y se renueva el material móvil, culminando con la absorción de la Sociedad AVT (Almansa Valencia Tarragona) por la más poderosa Compañía Norte.

El ferrocarril provocó la transformación de la agricultura valenciana. La expansión del cultivo de naranjas, así como la vid o el arroz, se vieron impulsados por la demanda internacional y la posibilidad de transporte a gran escala. Era un medio que permitía un cómodo transporte de fertilizantes, tierras enriquecidas o los implementos necesarios para las tareas agrícolas, y que incrementó la disponibilidad de agua. Las áreas naranjeras y arroceras recibieron importantes aportes de guano, abono natural andino, que se generalizó entre 1850 y 1860. Posteriormente se emplearían los abonos químicos.

El ferrocarril ha supuesto en la región valenciana un aumento considerable de la movilización de mercancías y pasajeros, desde aquellos años de su inauguración hasta nuestros días, con la reciente puesta en marcha del metro, Metro Valencia, que parte del aprovechamiento de antiguas líneas ferroviarias de vía estrecha.

Las compañías explotadoras

Las principales compañías ferroviarias que operaron en la región valenciana antes de Renfe fueron: el Ferrocarril Almansa Valencia Tarragona (AVT), absorbido después, como sabemos, por la Compañía Norte; la Compañía del Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA); la Com-



Arriba, coche galería de la Sociedad Electro-Fotográfica (1903). Debajo, vagón cuba nº 1 de la empresa Antonio Alabau. Castellón 1900. A la derecha, tráfico de automóviles y tranvías en la calle de la Paz. Valencia 1920. Col. Díaz Prósper.

pañía de los Ferrocarriles Andaluces; y el Ferrocarril Central de Aragón. Además, funcionaron compañías de menor entidad como la del Ferrocarril Valencia Aragón, que no llegó a terminarse sino hasta Ribarroja, y el Ferrocarril de Silla a Cullera. Todas pasaron a manos de Renfe en 1941.

En 1892, cuando la Sociedad AVT se incorpora a la del Norte, el parque era de 117 locomotoras, 419 coches y 2.408 vagones. La Compañía Norte -responsable de las líneas de Almansa, Valencia y Tarragona, Valencia a El Grao, Carcagente a Denia, Játiva a Alcoy y Valencia a Utiel-tení, además del material de AVT, 128 locomotoras hasta 1909, año en que comienzan a averiarse y a venderse, terminando en 1924 con 94 unidades solamente. Posteriormente se compran 30 locomotoras más. Es la compañía que movió siempre mayor número de efectivos.

Los kilómetros de explotación en el momento de la incorporación de las compañías valencianas a Renfe alcanzaban en 1945 la cifra de 1.171 kilómetros, el 9,66% de la red nacional. Hasta ese momento, la tracción de vapor era la predominante en el parque móvil. La composición entonces era de 277 locomotoras y automotores en funcionamiento, de las cuales 268 eran de vapor y 9 automotores diesel. Las secuelas de la guerra y la falta de repuestos y combustible deterioraron enormemente todo el material disponi-

ble. Hasta 1949 no se comenzó a recomponer y a modernizar la maquinaria, los talleres y las instalaciones de la red ferroviaria levantina, así como también la red nacional.

Las locomotoras de vapor siguieron funcionando hasta 1968. A partir de este año deja de utilizarse el carbón y las máquinas diesel y eléctricas entrarán en servicio de forma masiva. En 1971, cuatro años antes que en el resto de la Península, los ferrocarriles valencianos ya no utilizan ninguna máquina de vapor. En 1973 se inaugura la primera línea eléctrica, entre Valencia y Tarragona. En 1978 la electrificación es generalizada y el parque móvil eléctrico asciende entonces a 800 lo-

comotoras y automotores eléctricos. Entre las más efectivas, las 436. En 1980 empezaron los servicios Intercity en el trayecto Madrid-Valencia-Castellón, con electrotrenes 444, primer servicio de largo recorrido con horario cadenciado en España, relevado en 1999 por la entrada en servicio del Alaris.

Vía estrecha

Los datos de archivo no son muchos, de ahí la dificultad para establecer con exactitud el parque móvil en la Comunidad Valenciana. Si es complicado hacerlo respecto al material de vía ancha, más lo es en lo referente a la vía estrecha. Castellón tuvo un pequeño ferrocarril de vapor, conocido como *La Panderola*, que iba desde Onda hasta los puertos de Castellón y Burriana. Llegó a contar con 13 locomotoras de vapor, 55 coches de viajeros y 202 vagones de carga. En 1927 tuvo dos automotores. En 1963 fue cerrado al tráfico. En Castellón también circuló el ferrocarril minero de Sierra Menera, que discurrió por el Alto Palancia.

Por los alrededores de la capital valenciana se articuló una red de vía métrica que conectó la ciudad con las diversas poblaciones agrícolas. Fue conocido popularmente como el *trenet*. Contó con 85 coches, 192 vagones y 20 furgones. La red funcionó con automotores eléctricos en-

**LA IMPLANTACIÓN DEL
FERROCARRIL EN LEVANTE
CONTÓ CON LA
INCOMPRENSIÓN INICIAL
DE PARROQUIANOS Y
REGANTES, QUE,
AFECTADOS POR LAS
OBRAS, BOICOTEARON EL
TENDIDO DE LAS LÍNEAS**

tre 1917 y 1928, bajo la gestión de la Compañía de Tranvía y Ferrocarriles de Valencia (CTFV). En 1944 se inició la electrificación total de la red. En 1954 se suspende el servicio de mercancías. En 1964, en una difícil situación económica, la red fue asumida por la Explotación de los Ferrocarriles del Estado, para ser traspasada al año siguiente a la recién constituida FEVE.

En Alicante y Valencia se estableció una red sur de vía estrecha conformada por los ferrocarriles de Carcagente-Denia, Alcoy-Puerto de Gandía, Villena-Alcoy-Jumilla-Cieza y Alicante-Denia. Estos cuatro ferrocarriles alcanzaron los 273 kilómetros de vía explotada y trabajaron conjuntamente, si bien eran compañías independientes hasta su unificación bajo las siglas de FEVE. Fueron cerrándose tramos, pues nunca se electrificaron las líneas. Sólo quedó en funcionamiento la que une Denia con Alicante.

El parque móvil

Ya hemos apuntado con anterioridad el material utilizado en los primeros ferrocarriles. Por su parte, la Compañía del Norte mantuvo después de la absorción la mayoría del parque móvil perteneciente a la Sociedad AVT. A partir de 1905 comenzó su transformación y la Compañía del Norte trasladó a Valencia algunas máquinas 0-3-0, 1461-1480, que tuvieron una importancia considerable en el remolque de trenes de cercanías, hasta la llegada del ferrobús en 1962.

MZA empleó durante el siglo XIX, en la línea de Alicante, locomotoras 1-2-0 de su serie 63-128, construidas en 1858-63, así como 0-3-0 para mercancías, conocidas como *mamuts*. Ya en el siglo XX utilizó algunas 0-4-0 para mercancías y 2-4-0 de la serie 1100 para todo tipo de trenes.

En cuanto a la vía estrecha, debido al carácter local con que nacieron estos ferrocarriles, nunca tuvieron grandes locomotoras de vapor. La mayoría fueron pequeñas, de tres ejes, 030-T, y en algunos casos 220-T, 031-T o 131-T. A comienzos del siglo XX estaban prácticamente todas reemplazadas por automotores o máquinas de tracción eléctrica. En 1888, la Sociedad Valenciana de Tranvías (STV), con tranvías de tracción de sangre, inauguró la línea de ferrocarril de vía métrica entre Valencia y Liria, embrión de lo que hoy es el metro de Valencia. Posterior-



Cruce de vías sobre la calle Xàtiva. Valencia 1875. Colección Díaz Prósper.



Rápido Valencia-Barcelona. Castellón 1960. Foto Juan Bautista Cabrera. Col. Javier Aranguren.

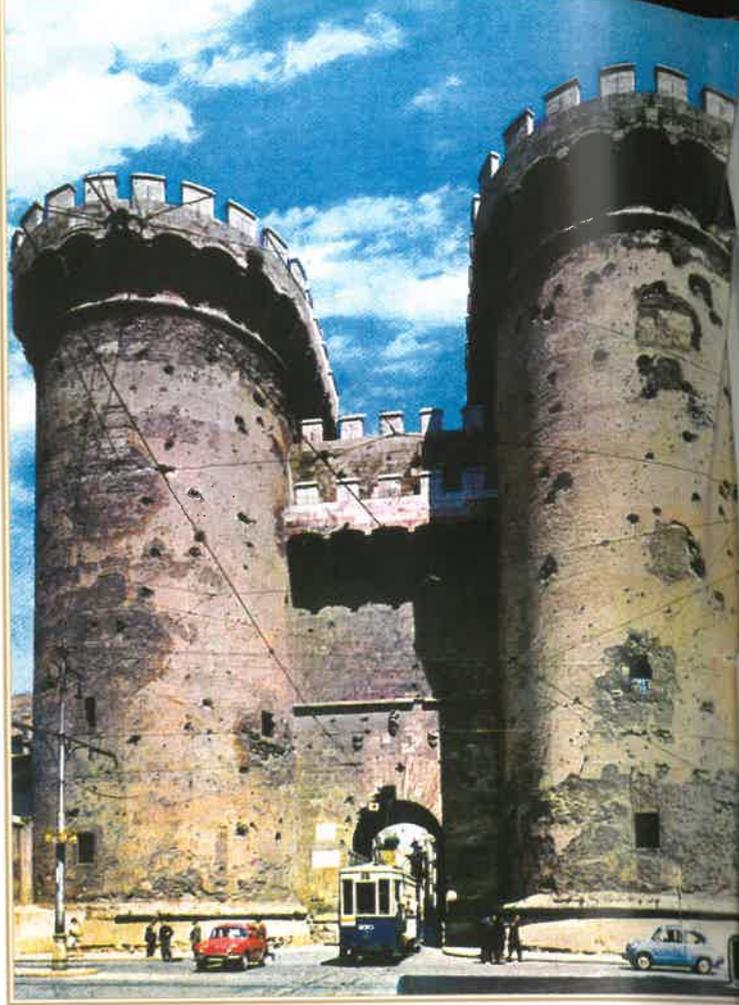


Estación de Aragón, término de la línea Valencia-Zaragoza. Valencia 1910. Col. Díaz Prósper.

mente se adquirieron cuatro locomotoras de vapor tipo 220-T a la firma británica Hunslet, así como dos 030-T y una 020-ST. La red se amplió con las líneas que partían de Valencia hasta Bétera, Raíbalbuñol y al Grao.

Entre las más curiosas y apreciadas es-

tuvieron las locomotoras tipo 131-T (serie I-8), fabricadas por Beyer Peacock para el ferrocarril Alcoy-Gandía, con cierto estilo colonial británico. No obstante, las máquinas más evolucionadas fueron las diez 130-T que los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante tu-



Arriba, FEVE. Coche motor serie 500 y remolques serie 300. Debajo, automotor diesel MAN de la línea Alicante-Denia en 1966. Fotos Manuel González Márquez. A la derecha, tranvía eléctrico por la puerta de las Torres de Quart, a principios de los años 60. Foto Generalitat Valenciana.

vieron funcionando en la línea Alicante-Denia. Las cuatro primeras fueron construidas por Hanomag en Alemania (1913), y las seis restantes por La Maquinaria Terrestre y Marítima de Barcelona, en el mismo año.

Respecto a los coches de viajeros, la mayoría eran de dos ejes y departamen-

tos independientes. Los últimos coches para trenes de vapor los puso en servicio el Carcagente-Denia entre 1924 y 1932. Eran coches de bogies, con balconillos abiertos, conservados algunos todavía en el tren turístico Limón Exprés.

Los ferrocarriles hacia Aragón tenían que sortear el difícil paso del puerto de

Escandón. En 1897 entró en servicio el Central de Aragón, de vía ancha, entre Valencia y Calatayud. En paralelo, en 1907, comenzó a funcionar el ferrocarril minero de Sierra Menera, de vía métrica, entre Sagunto y las minas de Ojos Negros, en Teruel. Para superar el paso fue necesario contar con potentes máquinas de vapor. El Central de Aragón adquirió unas 0-3-0 belgas (serie I-8), con ruedas motrices de gran diámetro, diseñadas para conseguir adherencia en caso de fuertes heladas. En cuanto al ferrocarril minero, también se hizo con algunas de las más grandes fabricadas para vía estrecha, como son las 2-4-0 (serie I-16) construidas por NBL en Inglaterra, puestas en servicio entre 1906 y 1913. Posteriormente, tanto uno como otro utilizaron locomotoras tipo Mallet y tipo Garratt.

La electrificación de las líneas de la red valenciana comenzó en 1917, siendo el sexto ferrocarril español electrificado. Inicialmente se fabricaron tres automotores, que llegaron a ser 15, por Carde y Escoriaza, hasta 1930. Fueron conocidos estos automotores como *bujías*. CTFV compró también una serie de siete auto-

Obra conmemorativa del aniversario

Con motivo de la celebración de este aniversario, además de los diversos actos conmemorativos, la Generalitat Valenciana y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles han editado el libro *150 Años de Ferrocarril en la Comunidad Valenciana (1852-2002)*, en el cual se recogen, a través de extensos artículos, todos los detalles y avatares del ferrocarril valenciano. Es un libro de gran formato, muy bien ilustrado, con cerca de 400 páginas de contenido muy calibrado y muy serio. Parte de la información suministrada en este artículo sale del mencionado libro. Autores como Rafael Alcaide González, Analet Pons, Justo Serna, Javier Vidal Olivares, Telesforo M. Hernández, Carmen Sanchís Deusa, Juan Piqueras Haba, Manuel González Márquez, Francisco Polo Muriel, Josep Vicent Boira i Maiques, etc..., son algunos de los firmantes. El libro no solamente abarca el aspecto puramente técnico de los ferrocarriles, sino que también tiene capítulos dedicados al arte, a la pintura, a la literatura o a la arquitectura.

motores a Bélgica, *los belgas*, a precio de ocasión... cosas de la guerra mundial. Después llegarían otros modelos. Ahora, sabemos que ya en 1942 la CTFV ideó un plan de metro para Valencia, uniendo bajo tierra sus estaciones de Pont de Fusta y de Jesús. Pero tardaría bastante en llevarse a cabo.

Valencia ha sido una de las regiones donde más uso se ha dado a los automotores térmicos, ya fueran diesel o gasolina. Los dos primeros, construidos por la firma británica Rail & Motor Tramcar, se utilizaron en la línea de Onda al Grao de Castellón, en 1928. Dejarían pronto de funcionar debido al elevado consumo de gasolina. Después vendría su empleo en la línea Villena-Alcoy-Yecla (VAY), que desarrolló sus propios equipos de vía estrecha y consiguió pleno autoabastecimiento. En 1932 el VAY arrancó una iniciativa única a nivel mundial, que fue el transporte de mercancías mediante automotores con motor de gasolina. Y en 1932 construyó otros, también grandes y de imponente apariencia, como los de mercancías, esta vez destinados a viajeros. Todos ellos tenían la transmisión mediante cadenas exteriores. Otra de las compañías que pronto implantó los *autovías* fue la CTFV en su línea Valencia-Villanueva de Castellón, en 1929. La mayoría de estos aparatos eran autobuses o camiones convertidos en tren. De hecho, el último de los que circularon con la CTFV, un Hispano Suiza, fue autobús, luego tren, y finalmente volvió a funcionar como autobús dando servicio por carretera.

La vía ancha también empleó automotores, en su mayoría tipo Zaragoza, con dos motores Ford de gasolina, uno en cada extremo, de tal manera que un motor funcionaba para un sentido y el otro para el contrario. Después, ambos motores serían sustituidos por un solo motor diesel Barreiros.

En 1956 apareció el primer ferrobús en Valencia, conocido como *el abuelo*, ya en época de Renfe. El ferrobús tuvo una gran importancia en los servicios de cercanías en toda España hasta la electrificación. Desde 1965 entraron en funcionamiento los más cómodos y potentes autodiesel TER, que se ocuparon de las distancias largas. La última generación de trenes diesel en Valencia fue la 592, denominados *camellos*, aparecida en 1982.

En cuanto a las locomotoras de Renfe, las primeras diesel fueron las 10 construi-



Locomotora diesel L-1989 estacionada en Valencia término, en 1983. Foto Manuel G. Márquez.



Ramá Euromed estacionado en Alicante-Término. Foto Manuel González Márquez.

das en 1962-63 de la serie 10700, muy del estilo de las locomotoras francesas de aquel entonces. Pero la mayoría de las que han circulado en Valencia han sido fabricadas en la región por Macosa, con licencia de General Motors.

Las líneas de vía ancha valencianas se electrificaron relativamente tarde, sólo a

partir de 1973, siendo la primera la de Valencia-Tarragona. Inicialmente se utilizaron locomotoras Alsthom de la serie 276 para cualquier transporte, y unidades eléctricas suizas de la serie 436 para el transporte de pasajeros. Después llegaría la serie 269, llamadas *japonesas*, y las unidades eléctricas de la serie 440.

Los Intercity y el Talgo cubrieron las líneas de grandes recorridos. Hoy en día los tres baluartes del Levante son el Euromed (serie 101, iguales al AVE, que recorre la línea Alicante-Valencia-Barcelona); el Altaria (trenes Talgo 7 y Talgo XXI, que cubre el trayecto Alicante-Madrid); y el Alaris (serie 490, que une Madrid con Valencia a velocidad punta de 220 km/h). ■

RENFE ABSORBIÓ EN 1941 A LAS SEIS COMPAÑÍAS QUE EXPLOTABAN EL SERVICIO DE FERROCARRILES EN LA REGIÓN VALENCIANA