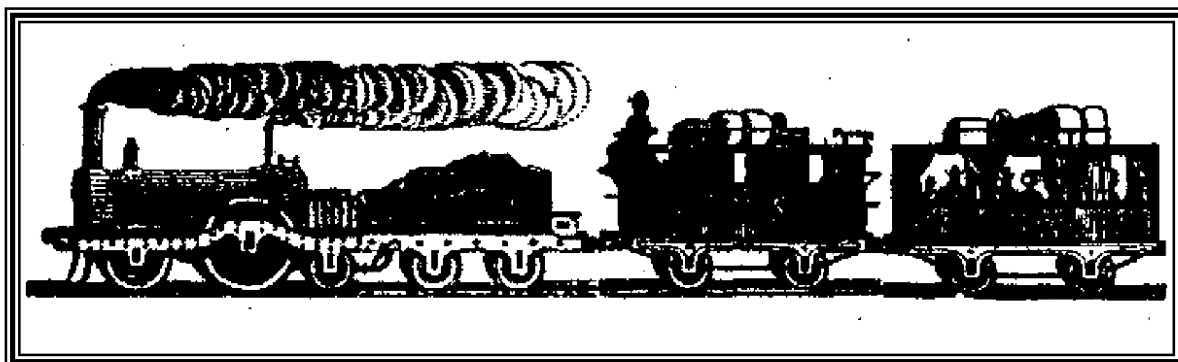


# 150 ANIVERSARIO DE LA INAUGURACIÓN DE LA LÍNEA DE FERROCARRIL DE VALENCIA A ALMANSA

Miguel-Juan PEREDA HERNÁNDEZ



*El 19 de noviembre de 1859, acabadas las obras de su última sección, tenía lugar la inauguración oficial de la línea de ferrocarril que unía el puerto del Grao de Valencia con Almansa, así como de su enlace con la línea ferroviaria de Madrid a Alicante, que ya venía funcionando desde marzo del año anterior. Sirva este artículo para conmemorar el 150 Aniversario de aquellos hechos.*

*Almansa, abril de 2010.*

## 1. EL MARCO ECONÓMICO

Entre 1834 y 1843, España conoció unos profundos cambios que sentaron el marco legal para favorecer el desarrollo del capitalismo; éstos fueron, la desamortización de los bienes eclesiásticos, la supresión del diezmo y la abolición de los señoríos; medidas que vendrían a fomentar la economía de mercado y una especulación inmobiliaria sin precedentes. El desarrollo económico subsiguiente tuvo como primer efecto la aparición de una burguesía agraria que reclamó nuevas vías de comunicación y mejores medios de transporte, con objeto de facilitar el acceso de la producción agrícola a los nuevos mercados. Como consecuencia de ello, fueron autorizadas concesiones para la puesta en marcha de las diversas líneas ferroviarias que acabaron configurando una incipiente red ferroviaria española, dentro de la cual, Almansa tendría un protagonismo excepcional.

## 2. PRIMEROS PROYECTOS

En 1844, el ingeniero Juan Subercase Krets y sus colaboradores remitieron al Gobierno un estudio sobre el sistema de red ferroviaria que, en su opinión, sería más acorde a las necesidades del país. Dicho informe tenía como finalidad seleccionar los trazados más prioritarios y, en base a ello, otorgar las concesiones. La propuesta del estudio establecía una red radial con el centro en Madrid siguiendo unos trazados paralelos a los caminos reales. En el caso de la zona oriental de España, planificó una línea que, saliendo de Madrid, y pasando por Aranjuez y Albacete, se bifurcara en Almansa en dos ramales, uno a Alicante y otro a Valencia.

Esta idea no gustó nada al sector agrario de la huerta valenciana, que veía un trato de favoritismo hacia Alicante, por lo que un grupo de promotores se reunió en Madrid para pedir al Gobierno la concesión de un ferrocarril de Valencia a Madrid por Cuenca, financiado con capital extranjero y valenciano. En el otoño de 1845, se creó un consorcio anglo-español, el *Madrid and Valencia Railways Companys*. Pero Subercase presionó para que dicha línea tuviese su origen en El Grao y, en vez de dirigirse hacia Cuenca, se encaminase hacia Játiva para buscar Almansa y enlazar con la de Alicante.

El capital social de la *Madrid and Valencia Railways Companys* sería de 240 millones de reales, dividido en 120.000 acciones de 2.000 reales. Una vez construida la línea, se calculaba que su beneficio anual de explotación ascendería a 70.344.000 reales, es decir, el 29% de la inversión. Pero aquella iniciativa no llegaría a culminar y la compañía acabaría fracasando al resultar imposible la colocación del número suficiente de acciones, no poder hacer frente a las elevadas indemnizaciones exigidas por los propietarios de las tierras afectadas por el trazado, y las constantes desavenencias surgidas en una dirección compartida entre sus sedes de Madrid y Londres. Tras su disolución a finales de 1847, algunos de sus accionistas valencianos solicitaron la división de la concesión en tramos cortos con objeto de facilitar la viabilidad económica del proyecto.

## 3. CONCESIÓN DE LA LÍNEA DE FERROCARRIL DEL GRAO DE VALENCIA A JÁTIVA. OBRAS DE LA PRIMERA SECCIÓN.

En noviembre de 1850, el diputado valenciano José Campo obtenía la concesión de la línea que habría de unir el puerto valenciano con Játiva, para cuya construcción, a principios de 1851, se creaba la Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva, de la que el propio Campo controlaba el 36% de las acciones, bien de forma directa o indirecta a través de su entidad de crédito Valenciana de Fomento. Es de destacar que la burguesía catalana tenía en su poder el 58% de las acciones de esta compañía, por lo que a la larga se convirtió en la principal fuente de financiación de estas obras, que comenzaron el 20 de febrero de 1851. El 21 de marzo de 1852, quedaba inaugurada su primera sección, con la entrada en funcionamiento del servicio ferroviario entre Valencia y El Grao.



*Estación del Grao*



*Valencia, estación del Norte*



*Valencia, estación del Norte*



*Valencia, estación del Norte*

#### **4. CONCESIÓN DE LA LÍNEA JÁTIVA-ALMANSA. COMIENZO DE LAS OBRAS**

Por Real Decreto de 26 de agosto de 1852 era otorgada, asimismo a José Campo, la concesión de la línea de ferrocarril Játiva-Almansa:

*“...En vista de lo que Me ha expuesto el Ministro de Fomento sobre una solicitud de D. José Campo, vecino de Valencia y director gerente de la compañía del ferro-carril del Grao, a fin de que se le autorice para construir el ramal de prolongación desde Játiva a Almansa; conformándome con el parecer de Mi Consejo de Ministros, Vengo en decretar lo siguiente:*

*Artículo 1.º Se otorga a D. José Campo concesión definitiva para construir de su cuenta el ramal de prolongación desde Almansa a Játiva.*

*Art. 2.º La construcción se verificará con arreglo a los planos que después de oídas la Dirección general de Obras públicas y la Junta consultiva de Caminos, merezcan Mi Real aprobación.*

*Art. 3.º El concesionario presentará a Mi Gobierno en el término de quince días el compromiso de empezar y concluir las obras en los períodos que acuerde con la Dirección general de Obras públicas.*

*Art. 4.º Se declara esta concesión comprendida en Mi Real decreto de esta fecha, por la cual se conceden a las empresas de estos ramales el abono del interés anual del 6 por 100 por el tiempo y en la forma que en el mismo se determina.*

*Art. 5.º El Gobierno dará cuenta a las Cortes de este Mi Real decreto, de cuya ejecución queda encargado el Ministro de Fomento.*

*Dado en San Ildefonso a veinte y seis de Agosto de mil ochocientos cincuenta y dos.=  
Está rubricado de la Real mano.= Refrendado.= El Ministro de Fomento- Mariano Miguel  
de Reynoso”.*

El comienzo de los trabajos de la línea de ferrocarril Játiva-Almansa tendría una doble inauguración. Por un lado, y el mismo día de su concesión (26 de agosto de 1852), se celebró un acto en Aguas de Bellús, lugar cercano a Játiva, en el transcurso del cual se felicitó a José Campo por haber conseguido evitar que Alicante absorbiese por completo el transporte ferroviario entre el Mediterráneo y el interior peninsular.



*José Campo, concesionario  
de la línea Valencia-Almansa*

Por lo que respecta a Almansa, la inauguración se retrasó hasta primeros de diciembre del mismo año. Ante la ausencia del concesionario José Campos, a quien le fue imposible asistir “...a consecuencia de una herida leve que se causó en un pie días pasados recorriendo las obras de Silla a Benifayó...”, los actos estuvieron presididos por el marqués de Montortal. Ante una inmensa muchedumbre congregada en las inmediaciones del paraje del Secano de Santa Lucía, muy cerca de las obras que ya se estaban realizando para la línea ferroviaria de Aranjuez a Almansa, se procedió a la lectura de la concesión. Pronunciados los discursos de rigor, el Ayuntamiento regaló al marqués una zapa de plata grabada con el escudo de armas de la ciudad, y este correspondió con una escribanía del mismo metal. El cura bendijo las obras con arreglo al ritual y los trabajadores dieron comienzo a sus faenas; a continuación, la comitiva marchó hasta la iglesia parroquial de Santa María de la Asunción, donde se cantó un solemne Te-Deum.

*“...El día 4 del corriente se inaugurarán en Almansa con una gran solemnidad las obras del ferro-carril desde dicha ciudad a Játiva. El marqués de Montortal, en representación del concesionario D. José Campo, presidió esta ceremonia, a la que asistían el ayuntamiento y una porción de personas distinguidas. Leída la concesión, y cumplidos todos los requisitos legales, se acordó la celebración del acto, a cuyo fin la comitiva de ceremonia se trasladó a la iglesia parroquial, donde aguardaba el Rdo. Clero y cura párroco, y todos juntos, con una brillante música, se dirigieron al partido del Secano llamado de Santa Lucía, donde estaba reunido un inmenso gentío ansioso de presenciar el acto de la inauguración.*

*El expresado señor marqués de Montortal manifestó, que habiéndose dignado S. M. otorgar a D. José Campo la concesión del ferro-carril de esta ciudad a Játiva y la autorización para comenzar los trabajos, este señor, imposibilitado de inaugurar personalmente las obras, le había invitado a hacerlo en su nombre y representación, a lo cual había accedido gustoso por ser el asunto de utilidad pública y estar en su ejecución interesada la ciudad de Almansa, a la cual le unían poderosas relaciones, y que tenía la mayor satisfacción en dar principio a la realización de una empresa encaminada a completar la comunicación rápida de la corte con el Mediterráneo, entre cuyos efectos se contaría el de poner a Almansa a corta distancia del mar y del centro de la monarquía española.*

*Estas palabras fueron acogidas con viva satisfacción; contestó a ellas el alcalde corregidor, que después de vivas a la reina, los trabajadores, formados de antemano en brigadas a lo largo de la línea, comenzaron sus respectivas faenas, con lo cual se dio por efectuada la inauguración, regresando la comitiva a la iglesia, donde se cantó un solemne Te Deum, con lo que se concluyó el acto.*

*El lugar donde se empezaron los trabajos está muy próximo al punto donde debe empalmar aquel ferro-carril con el de Almansa a Aranjuez que construye el Sr. Salamanca.*

*En Játiva tenía lugar el mismo día una gran reunión de personas, las más notables de la población, para interesarse en esta línea. En el acto se tomaron 568 acciones de dos mil reales...”*

## 5. FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA DE FERROCARRIL DEL GRAO DE VALENCIA A JÁTIVA

Pero en aquellos momentos, la línea de ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva no estaba ni mucho menos concluida; apenas estaban en explotación los 23,3 kilómetros que mediaban entre el puerto valenciano y Benifayó, según recoge la prensa de 9 de diciembre de 1852:

*“...La sección desde Silla a Benifayó se halla en estado de completa explotación. El domingo último un tren de convidados recorrió toda la línea, siendo acogidos al pasar por los pueblos inmediatos con grandes aclamaciones. Las obras comprendidas en el trayecto son numerosas y notables. El entendido ingeniero D. Manuel de Villares Amor, inspeccionó detenidamente las más considerables, hallándolas dotadas de las condiciones de solidez que deben tener. Las que más llaman la atención son el pontón de Algudor y el puente sobre el barranco de Benifayó, admirable por su extraordinaria oblicuidad. La gente había afluido de los pueblos de Almusafes, Salinas, Alginete y Benifayó a presenciar la llegada del tren, y veíanse pintadas en todos los semblantes la satisfacción y la sorpresa. Aprobadas las obras, había comenzado el lunes el servicio público...”*

El 28 de febrero de 1853 quedaba abierto el tramo hasta Alcira, lo que hacía un total de 41 kilómetros. Con la misma fecha, la prensa madrileña se hacía eco de la inminente llegada del puente de hierro que habría de permitir al tren cruzar el curso del río Júcar —el cual había sido construido en Inglaterra—, así como del avanzado estado de construcción de la línea Aranjuez-Almansa; por lo que se pensaba que muy pronto el ferrocarril de Valencia a Madrid sería una auténtica realidad.

*“...Dos años hace que comenzaron las obras de la línea de Játiva, y se hallan ya en explotación siete leguas y media de ferro-carril, en las cuales están comprendidas las obras más importantes de fábrica que reclama la línea hasta Almansa, si exceptuamos el puente sobre el Júcar que va a salir próximamente de Inglaterra y algunas otras hasta Játiva. Esto, unido a la actividad que se nota en las obras de Aranjuez a Almansa, de que ayer mismo dimos noticia a nuestros lectores, convencerá hasta a los más incrédulos de que la línea de Valencia a Madrid es una verdad, y una verdad que veremos realizada muy en breve...”*

Los 18 kilómetros que distaban desde Alcira hasta Játiva se pensaba que estarían listos para finales de 1853, pero llegado el momento, y como consecuencia del fuerte temporal sufrido, se preveía que su terminación se dilataría hasta la primavera del año siguiente, aunque tampoco ello fue posible. A primeros de julio de 1854 quedaba inaugurado el tramo de Carcagente a Manuel, de unos 9 kilómetros y, finalmente, el 20 de diciembre de 1854 culminaba la obra con la llegada de la línea a Játiva. En la ceremonia de inauguración, José Campo pronunciaba un brindis de agradecimiento dirigido a “...los valencianos que como accionistas de la sociedad



*Ruinas de la antigua estación de Játiva.*

*constituyeron la empresa, al inteligente comercio de Barcelona, que dispensó al proyecto, desde su origen, la mejor acogida; al gobierno de S. M. y a las autoridades...”. Asimismo manifestaba que esperaba continuar contando con la colaboración de todos ellos, con objeto de hacer posible su prolongación hasta Almansa: “...El término de nuestra empresa no debe estar en Játiva, sino en Almansa; allí está la unión de nuestra vía con la que desde la corte se dirige al Mediterráneo; allí entrará el ferro-carril valenciano a formar parte de ese vínculo de hierro que une a todas las naciones civilizadas de Europa y que imprime a todas hábitos de fraternidad y de progreso...”. Campo terminaba su discurso con un voto, en el que ligaba la prosperidad de la provincia de Valencia a la prolongación de su línea de ferrocarril hasta Almansa: “...el voto que van a pronunciar mis labios, el pensamiento que está en la mente de todos, será otro hecho que llevará al colmo la prosperidad de nuestra provincia: a la prolongación de este ferro-carril hasta Almansa.”.*

## 6. OBRAS EN LA LÍNEA DE FERROCARRIL DE JÁTIVA A ALMANSA

Desde su concesión, en agosto de 1852, la línea de ferrocarril Játiva-Almansa se presentaba erizada de dificultades; materiales unas, como las derivadas de lo escabroso del terreno y lo arduo del paso por el puerto de Almansa; y económicas otras, tales como los obstáculos hallados a la hora de reunir el capital necesario para la construcción de una línea que carecía de tráfico local e intermedio, y que no podía contar con más productos que los del tránsito de efectos de la línea de Madrid a la de Játiva. Incluso se llegó a plantear una alternativa e incluso se pensó en llevar el trazado por el valle de Albaida y el puerto de los Alhorines para buscar la Venta de La Encina, con el fin de acercar el ferrocarril a la zona industrial de Onteniente y Bocairente. En septiembre de 1852, era presentado ante el Ministerio de Fomento un proyecto aprobado por el ingeniero Manuel Villares Amor que, partiendo de Almansa, proponía llegar hasta a la Venta de La Encina, para luego continuar hasta Fontanares y, tras salvar los puertos de Los Alorines y Bellús, llegar hasta Játiva.

*“...Se han remitido al Ministerio de Fomento para la aprobación, los planos, memoria y presupuesto de una sección de seis leguas y un cuarto del ferro-carril de Játiva a Almansa, que comprende desde esta última ciudad a Fontanares. En ellos está comprendida la bajada del puerto de Almansa, que se efectúa de un modo fácil y suave, sin que las pendientes lleguen al límite marcado para esta clase de obras. En el resto de la línea hasta Játiva no quedan más pasos difíciles que el del puerto de los Alorines y el de Bellús; sin embargo el presupuesto total es menor que el del primitivo trazado, a pesar de que ahora tiene la línea mayor desarrollo para recorrer una zona tan poblada y productiva como que comprende los valles de Onteniente y Albaida. Los planos que ahora se presentan han sido aprobados previamente por D. Manuel de los Villares Amor, ingeniero jefe del distrito; este digno funcionario ha comprendido el interés que tiene la provincia en que cuanto antes se aprovechen las buenas disposiciones que muestra el concesionario para ejecutar el proyecto, y ha evacuado su informe con toda la rapidez que permite asunto tan importante...”.*

En enero de 1853, en Almansa ya se había construido un tramo de terraplén de 800 metros de longitud, todavía se tenían dudas sobre si la línea discurriría por Onteniente o por Mogente, y se hablaba de la inminente llegada de entre 7.000 y 8.000 trabajadores, con objeto de acometer de manera definitiva la construcción de la otra línea férrea en su trazado de Almansa a Albacete.

*“...Los trabajos del ferro-carril de ésta a Játiva marchan con alguna actividad; hay concluido un trozo de terraplén de más de 800 metros de longitud, el cual se ha transformado en paseo de invierno donde lucen sus galas las hermosas de este pueblo; todavía está por resolver si esta línea irá por Onteniente o por Mogente; hay de por medio altos intereses encontrados que no convienen en los medios; no sabemos que trazado se adoptará; por Mogente sería la línea más recta y económica, al paso que por Onteniente*

*sería mucho más costosa, y su terminación se dilataría mucho más tiempo a causa de los grandísimos obstáculos que se interponen, muy difíciles de vencer, por lo escabroso del terreno que hay que atravesar; se están esperando de siete a ocho mil hombres para emprender los trabajos simultáneamente en la línea desde aquí a Albacete...”*

Contrariamente a lo previsto, el presupuesto del proyecto de trazado alternativo, por Onteniente y Albaida, alcanzaba los 92,5 millones de reales, resultando más costoso que el primitivo, por lo que finalmente se decidió la puesta en marcha del trazado por Fuente la Higuera y Mogente, cuyo presupuesto era de 68,1 millones de reales. La culminación de las obras de sus tres secciones sería objeto de otras tantas inauguraciones, celebradas en tres sucesivos diecinueves de noviembre:

- 19 de noviembre de 1857, sección de Játiva a Alcudia de Crespins.
- 19 de noviembre de 1858, sección de Alcudia de Crespins a Mogente.
- 19 de noviembre de 1859, sección de Mogente a Almansa.

## 6. SECCIÓN DE JÁTIVA A ALCUDIA DE CRESPINS

En enero de 1854, se reconocía que las obras no avanzaban conforme a lo previsto, aunque se pensaba que cuando la línea de Madrid llegase hasta Almansa y la de Valencia hasta Játiva, el tráfico comercial entre Valencia y el interior peninsular podría utilizar el ferrocarril hasta Játiva y luego el camino carretero de 14 leguas que unía Játiva con Almansa. El 19 de noviembre de 1857 quedaba inaugurada la sección de Játiva a Alcudia de Crespins y, aprovechando que desde hacía dos días (17 de noviembre de 1857) ya funcionaba la línea de Madrid a Almansa, se estableció un servicio de viajeros.

El recorrido de Madrid a Valencia ofrecía dos posibilidades: a) salida de Madrid a las 20:30 horas, llegada a Almansa a las 7:30 horas de la mañana siguiente, trayecto Almansa-Alcudia en diligencia, partida desde Alcudia en ferrocarril con destino a Valencia a las 13 horas; b) salida de Madrid a las 8:30 horas, llegada a Almansa a las 11:30 horas, recorrido en diligencia hasta Alcudia, desde donde en tren se saldría a las 6 de la mañana siguiente, con llegada a Valencia a las 8:30 (24 horas de viaje).

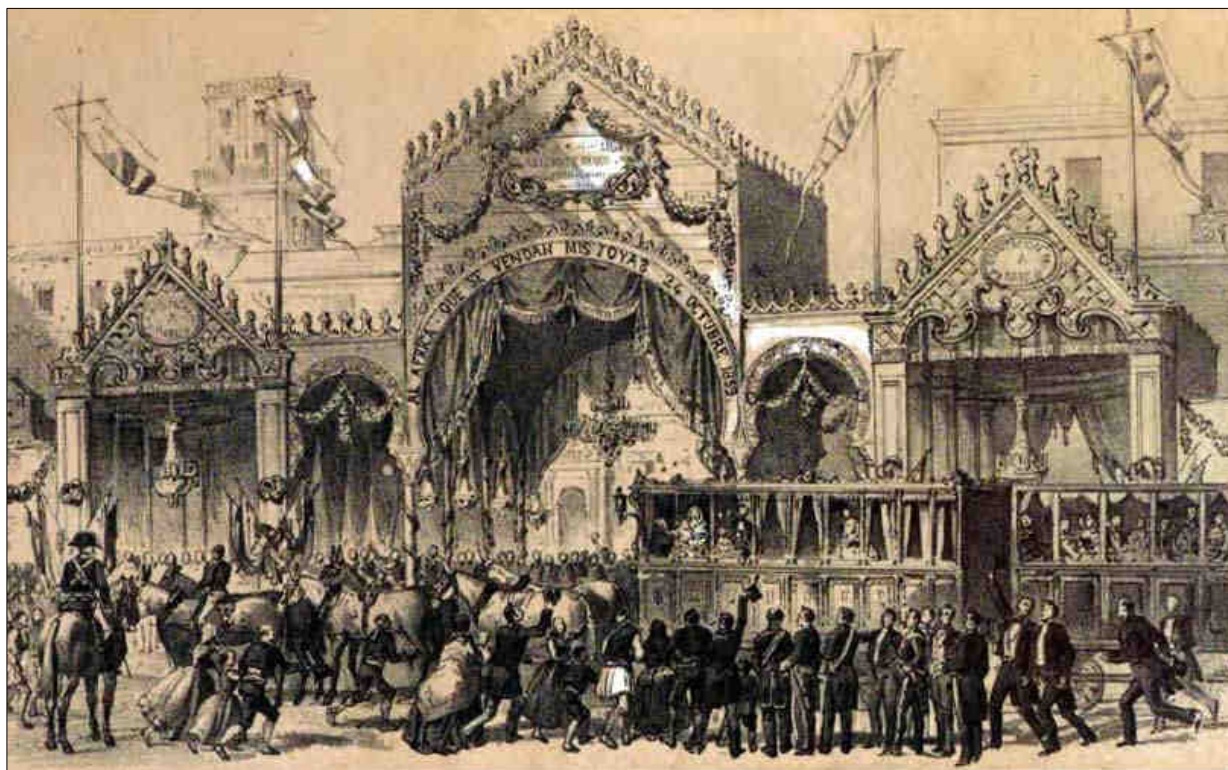
Para recorrer el itinerario Valencia-Madrid habría asimismo dos opciones: a) salida de Valencia a las 11:30 con llegada a Alcudia a las 14 horas, recorrido en diligencia hasta Almansa, salida de Almansa a las 20 horas y llegada a Madrid a las 7 horas de la mañana siguiente (19 horas y media de viaje); b) salida de Valencia a las 17 horas, llegada a Alcudia a las 19:30, recorrido de Alcudia a Almansa en diligencia, salida de Almansa a las 6 horas de la mañana siguiente y llegada a Madrid a las 18:15 horas (25 horas y cuarto de viaje). Además, saldrían diariamente un tren desde Valencia hacia Alcudia a las 6 horas y otro de Alcudia a Valencia a las 17.

## 7. INAUGURACIÓN OFICIAL DEL FERROCARRIL DEL MEDITERRÁNEO

A primeros de mayo de 1858 se estaba preparando un viaje real para la inauguración oficial del ferrocarril del Mediterráneo. Partiendo de Aranjuez, sus majestades permanecerían en Albacete el 24 de mayo; su destino siguiente sería Alicante, donde se detendrían los días 25, 26 y 27. El viaje desde Alicante hasta Valencia lo harían por mar. Los reyes permanecerían en Valencia desde el 28 de mayo hasta el 2 de junio, en que partirían en tren hasta Alcudia de Crespins, desde donde, en coche de caballos, viajarían hasta Almansa, para permanecer en la ciudad el 3 de junio y regresar el 4 en ferrocarril a su punto de partida.

El 10 de mayo salían de Aranjuez hacia Alicante dos coches de persona, cuatro de cámara, dos tiros de caballos y varios tiros de mulas. El 13 de mayo hacían lo propio, en dirección Valencia, otros tres coches de persona (uno de media gala) y cuatro de cámara, con sus correspondientes

dotaciones de tiros de caballos y mulas; de ellos, dos coches de persona deberían situarse en Albacete, dos de la misma clase en Almansa, y dos para los reyes y cuatro de cámara en Alcudia. La propia reina sería la encargada de designar la servidumbre que debería acompañarla, cuyo número excedería de las 100 personas.



*Isabel II en Alicante*

La noche del 2 de junio de 1858, Isabel II y su séquito llagaban a Almansa en coche de caballos. La familia real se alojó en la casa de José Galiano, en la Calle Nueva. Al día siguiente la reina visitaba el Ayuntamiento almanseño, para después dirigirse entre aclamaciones a la estación y regresar en ferrocarril hasta la Corte. En la Sesión Capitular del 10 de junio de 1858, se daba lectura a una carta en la que el gobernador civil comunicaba al alcalde que los reyes habían quedado satisfechos y altamente complacidos por los obsequios y demostraciones de adhesión, amor y lealtad dispensados por la Corporación y vecindario de Almansa. Según la cuenta detallada por una comisión municipal nombrada a tal efecto, los gastos habían sumado 5.326,54 reales.

## **8. SECCIÓN DE ALCUDIA DE Crespins A MOGENTE**

En octubre de 1858 se expedía certificado para la explotación de seis nuevos kilómetros de la línea de Játiva a Almansa, a los que había que unir otros 16 asimismo terminados entre Almansa y la Venta de La Encina y otros 26 de Mogente a Játiva. El 19 de noviembre de 1858 entraba en servicio la sección de Alcudia de Crespins a Mogente. Para la terminación completa de la línea faltaba construir los aproximadamente 13 kilómetros del tramo comprendido entre Fuente la Higuera y la Venta de La Encina, cuyo trazado era bastante complicado y obligaba a la excavación de dos túneles, los de Mariaga y Santa Bárbara.



## 9. SECCIÓN DE MOGENTE A ALMANSA

La sección de Mogente a Almansa comprendía dos tramos. El trazado desde Almansa a la Venta de La Encina, de unos 18 kilómetros, corría en paralelo al de la línea de Alicante a Almansa, y su construcción no ofreció grandes dificultades. No obstante, el trazado desde la Venta de La Encina a Mogente, de 27 kilómetros, obligó a la construcción de numerosos puentes y dos túneles, el de Mariaga, que con sus 1.500 metros de longitud era el túnel más largo de toda España en aquellos momentos, y el de Santa Bárbara, de menor longitud. En mayo de 1859, el propio José Campo acompañaba a la prensa en un recorrido de observación desde Mogente hasta Almansa.

*“Ferro-carril del Grao de Valencia a Almansa. Obras de Mogente a Almansa. Acabamos de recorrer en compañía del Sr. D. José Campo, director gerente de este ferro-carril y del distinguido ingeniero inglés sir James Beathé las obras de la sección de Mogente a Almansa, única sección que falta para que las locomotoras corran desde Madrid hasta Valencia sin ninguna solución de continuidad, y conviene a nuestra misión en España el señalar a la vez la importancia de las obras que se ejecutan en esta sección, y la actividad con que se llevan a cabo [...] justo será que tributemos también nuestros elogios a los que se ejecutan en la difícil sección de Mogente a Almansa [...]*

*Bastará decir para que nuestros lectores aprecien bien los trabajos a que aludimos que en una extensión de 27 kilómetros entre la Venta de la Encina y Mogente, para establecer la línea del ferro-carril ha sido preciso construir 24 grandes puentes y 2 túneles, de los cuales uno, el de Mariaga, tiene una extensión de kilómetro y medio. Cuando hemos visitado la línea, hace diez días, la mayor parte de los puentes estaban ya terminados; solamente faltaban unos seis junto a los cuales era preciso acabar los terraplenes, cuya elevación en algunos casos supera 76 pies, y hemos quedado en gran manera satisfechos del esmero y del cuidado con que se prosiguen las obras confiadas a trabajadores vascongados, cuya aptitud es reconocida.*

*De los dos túneles el de Santa Bárbara se halla completamente terminado; las barras-carriles y las traviesas han sido ya colocadas, y la vía está completamente dispuesta para el servicio. En cuanto al otro, se halla largo tiempo hace perforado en toda su extensión; además la bóveda estaba revestida, menos en 28 metros que hoy deben estar completamente acabados; los trabajos emprendidos por 8 puntos diferentes por medio de 3 pozos que han servido para la perforación de la galería, se seguían por todos lados; ya se colocaban los pies derechos, y habían adelantado mucho los trabajos de desmonte interior. Pudimos atravesarlo ya, con los Sres. Campo y Beathé, en toda su extensión, casi sin ninguna dificultad, y no queda ya ninguna duda de que no será esta magnífica obra la que detenga la conclusión de la sección entera. Conviene notar aquí que este túnel de 1.500 metros, es el mayor de los que existen hasta ahora en España. El de Elda en la línea de Alicante no tiene más de 485 metros de longitud; el de Martorell, en la línea del Centro, y el de Torrella en la de Barcelona a Zaragoza, alcanzan solamente 1.000 metros; en fin, el de Cañeda, en la línea de Alar a Santander que es el que más se le aproxima, no supera 1.400 metros.*

*Los puentes y los túneles no son las únicas obras de la sección de Mogente a la Venta de la Encina; hay una serie continua de terraplenes y de desmontes, entre los cuales hemos notado principalmente dos desmontes de consideración a la entrada y a la salida del túnel de Mariaga. Daba gusto el ver, cuando hemos recorrido la línea, con qué actividad se trabajaba en toda su extensión; todas las obras de fábrica se hallan emprendidas a la vez, y aunque supera a 4.000 el número de los obreros empleados en todos los talleres improvisados en las vertientes de las montañas, los directores de los trabajos han recibido orden de admitir a todos los que se presenten.*



*Bocas del túnel de Mariaga*



*Bocas del túnel de Santa Bárbara*

*Con una actividad semejante, no nos cabe duda de que antes de fin de año estará completamente acabada esta sección. Muchos confían que toque a su fin para el mes de noviembre; entonces Valencia, la hermosa y rica Valencia cuyas huertas nunca podrán ser suficientemente alabadas, gozará en gran manera de todas sus ventajas, y toda esta costa de Levante que hoy con la guerra ve abrirse delante de sí un porvenir tan lisonjero, podrá extender sus relaciones con la corte. Deseamos llegue ese tan feliz momento, porque esperamos grandes resultados de esta ansiada unión.*

*En cuanto a los hombres que han dirigido tan magna obra, nunca la ciudad de Valencia podrá manifestarles bastante su vivo agradecimiento, y el nombre de D. José Campo quedará unido para siempre al porvenir de la ciudad del Turia, y cada viajero que atraviese el puerto de Almansa se acordará de que cuando toda una población perdió la confianza, y creyó fuera de su alcance obra tan difícil, solo él confió en su ejecución, y la realizó. No olvidaremos tampoco señalar la perfección con que sir James Beathé ha dirigido la ejecución de todas las obras de ese ferro-carril. Sir Beathé merece que el día de la inauguración definitiva, el gobierno español que ha dado tan magníficas recompensas cuando creyó terminado el canal de Isabel II, manifieste su satisfacción al que dejará realizadas en el suelo español tantas pruebas de su actividad y de su celo...”*

Esta información se complementa con otro artículo aparecido en la prensa el 20 de noviembre de 1859, en el que ya se hablaba de la inauguración de la sección:

*“... Este camino, como saben ya nuestros lectores, se halla definitivamente concluido; las locomotoras pueden ya conducir al viajero sin ninguna interrupción desde las puertas de Madrid hasta las márgenes del Turia, y el muelle del Grao. Es un gran acontecimiento para Valencia y para la España entera; y viene a aumentar todavía más su importancia el gran número de obras notables que ha sido preciso ejecutar para llenar el último vacío que separaba la corte de la célebre ciudad del Cid, la sección de Mogente a Almansa.*

*En varias ocasiones hemos insistido sobre las inmensas dificultades que encontraron sus empresarios en este trayecto, y cuando por la vez primera acabamos de recorrerle por la locomotora, creeríamos faltar a nuestro deber si no diéramos la lista de todas las grandes obras de fábrica que se hallan en esos 49 kilómetros.*

*Hay dos túneles. El uno, el de Mariaga, tiene una extensión de kilómetro y medio; es, la obra de este género que hasta ahora tiene mayor extensión en toda España, puesto que el túnel de Elda en la línea de Alicante no cuenta más de 485 metros; el de Cañeda en la línea de Alar a Santander no pasa de 1.400 metros; el de Martorell en la línea del Centro, y el de Torrella en la línea de Barcelona a Zaragoza alcanzan solamente 1.000 metros. A las dos extremidades hay inmensos desmontes, que por su altura realzan la importancia de la obra, por sí misma muy bien edificada. El segundo túnel, más corto, presenta una fachada muy elegante, que sin duda contribuirá a destruir la impresión que produce siempre sobre el viajero la idea de penetrar en las entrañas de la tierra y de perder de vista, aun por el momento, la luz del sol: lleva el nombre de túnel Santa Bárbara.*

*Dejamos a un lado el inmenso movimiento de tierras en terraplenes y desmontes que ha necesitado esta sección de Mogente a Almansa. Lo que más ha llamado nuestra atención, es la cantidad enorme de puentes que se hallan acumulados en un pequeño trozo, cantidad que no alcanza a menos de 16 puentes en unos 14 kilómetros. Y no se crea que porque esos puentes no dan paso a ningún río de gran caudal, de esos que se notan a primera vista en el mapa, dejen de tener proporciones notables: la naturaleza del terreno es tal, que a cada paso el trazado del ferro-carril, se ha encontrado frente a frente de hondas excavaciones, a donde*

*en ciertas épocas vienen a acumularse las aguas con una fuerza irresistible. De aquí la necesidad de crear con terraplenes un nuevo terreno a grande altura, muchas veces de 76 pies, al mismo tiempo que de asegurar la salida de las aguas, con puentes sólidos que fuesen protegidos contra la acción de las mismas, cualesquiera que fuesen su impetuosidad y su fuerza.*

*El primero que se encuentra después de Mogente, el puente de la Hoz, es un puente oblicuo con paredes de sillería y revestimiento de ladrillos, que constituye por sus dimensiones y su importancia una especie de túnel, bajo del terraplén sobre que se halla sentada la vía. El del Gallo y el de la Mala-donna, merecen llamar la atención de todas las personas ilustradas que se ocupan de la construcción de los ferro-carriles.*

*El gobierno ha debido inaugurar ayer ú hoy esta nueva sección, siendo un día de júbilo para Valencia y toda la provincia, y en este día solemne nos parece imposible que no manifieste de una manera especial su satisfacción a los que han llevado a cabo ésta notable obra. Por nuestra parte creeríamos faltar a nuestro deber, si como ya lo hemos hecho en otra ocasión no señalásemos a la estimación pública los Sres. D. José Campo, don Jaime Beatty y D. Andrés Campo; el uno cómo banquero y como capitalista ha reunido todos los recursos suficientes para construir un ferro-carril que representa hoy un capital de 120 millones; el segundo como ingeniero, ha trazado esta línea tan difícil, y concebido todas estas obras de fábrica que hoy llaman nuestra atención. En cuanto al tercero, debemos a su actividad, a su iniciativa, la rapidez y la actividad fabulosa, con que se ha llevado a cabo en estos últimos cinco meses esa sección tan difícil. A cada uno el mérito de sus obras.*

*Practicado el reconocimiento de las obras del ferro-carril valenciano en la sección de Mogente a Almansa, ha declarado el ingeniero jefe de la división, que ofrecen la solidez necesaria para que pueda abrirse dicha sección al tránsito de los trenes. Esta declaración ha sido remitida al gobierno con informe favorable del gobernador de la provincia, y a esta hora ya se habrá dado el permiso para la apertura. Aunque la inauguración oficial y solemne de este camino, sólo tendrá lugar cuando S. M. la reina pueda presidirla, la dirección ha debido ayer 19, o quizá hoy 20, hacer una visita a las obras acompañada de las autoridades de la provincia, los diputados del país y los principales accionistas. El 18 por la noche salió de Madrid una comisión del ministerio de Fomento para asistir a este acto: iban en ella el jefe del negociado de ferro-carriles, los jefes de sección y algunos oficiales de secretaría. Parece que el señor marqués de Corvera, pensaba también asistir; pero las últimas noticias que tenemos, nos hacen creer que el estado de su salud aún no se lo habrá permitido, y que habrá ido en su lugar el director general de Obras públicas, Sr. Uría... ”.*

## **10. INAUGURACIÓN DE LA SECCIÓN DE MOGENTE A ALMANSA**

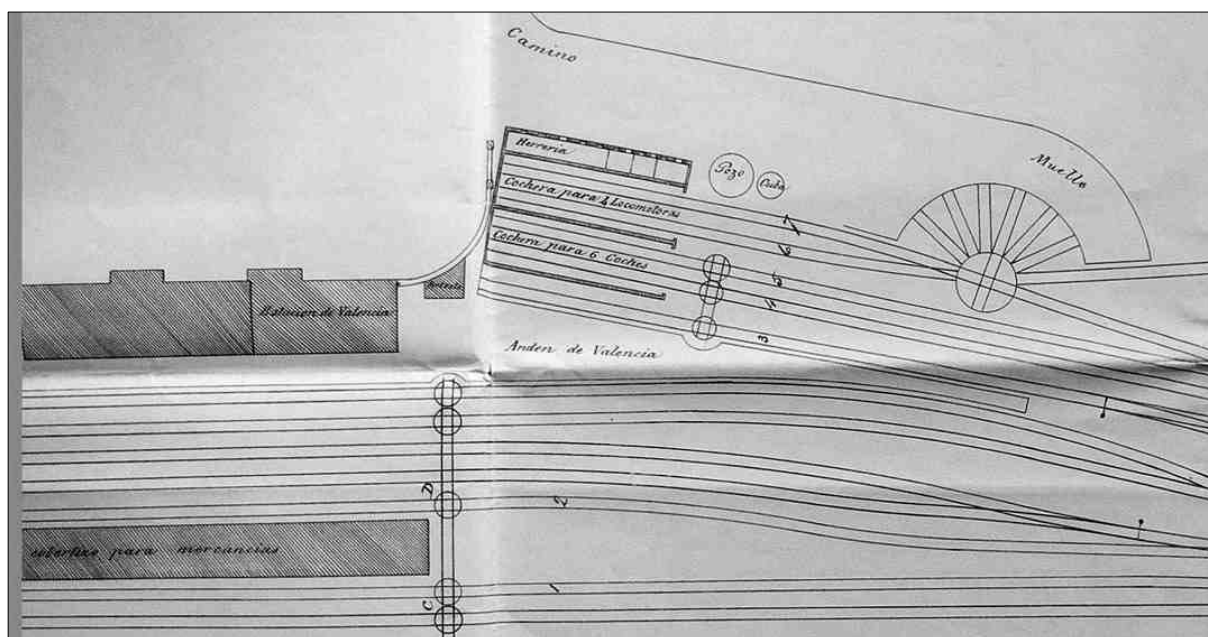
En su número de 27 de noviembre de 1859, la “Gaceta de los Caminos de Hierro” nos ofrece una crónica de los actos de inauguración de la entrada en servicio de la línea de ferrocarril de Valencia a Almansa, que habían tenido lugar el 19 de noviembre, y a los que, entre otras personalidades, asistió el ministro de Fomento, Rafael de Bustos, marqués de Corvera. En la estación de Almansa, adornada con banderolas y colgaduras, se encontraron dos convoyes, uno procedente de Madrid en el que viajaban el ministro de Fomento y el director general de Obras Públicas, y un segundo que había partido de madrugada desde Valencia. En los salones de la estación almanseña se sirvió un desayuno y un chocolate y, acto seguido, el tren inaugural partió hacia Valencia a las 8:40 horas.

*“...La inauguración de este trozo que anunciábamos en nuestro número anterior se verificó al fin el 19. A las dos y cuarto de la mañana salió de la estación de Valencia un tren compuesto de coches de primera y segunda clase con la autoridad civil, varios individuos del*

*Excmo. ayuntamiento, particularmente invitados; algunos magistrados y jueces de primera instancia; diferentes diputados provinciales; la dirección y varios accionistas, y hasta unos 200 convidados. Detúvose el tren en las estaciones de Alcira y Mogente, en donde subieron algunas personas; paróse también en la entrada de los túneles, y a las siete y 15 minutos entraba en la estación de Almansa, habiendo gastado cuatro horas, sin contar una en que pueden calcularse las tres detenciones mencionadas.*



Antigua estación de Almansa



Plano del andén de Valencia en la antigua estación de Almansa

La estación de Almansa, así como la de Valencia y las restantes de la línea estaban adornadas con banderolas y colgaduras, lo mismo que la locomotora. El tren de Madrid acababa de llegar, y en la estación se encontraba el Excmo. Señor marqués de Corvera, ministro de Fomento; el que al fin pudo asistir; el señor Uría, director de Obras públicas; el jefe de negociado de ferro-carriles, y varios oficiales del mismo ministerio, juntamente con el Excmo. Sr. D. Alejandro Llorente. En los salones de la estación había preparado un chocolate y desayuno, que fue servido a todos los concurrentes, disponiéndose acto contiguo el regreso.

Eran las ocho y 40 minutos cuando el tren emprendió la marcha hacia Valencia, y habiéndose detenido algunos metros antes de llegar al túnel de Mariaga, toda la comitiva lo pasó a pie en 30 minutos, habiéndolo pasado el tren ascendente en siete. Puesto otra vez el tren en marcha y deteniéndose en la estación de Fuente la Higuera y en el puente de Cãñolas llegaron los convidados a las once y media a Mogente. Allí tuvo lugar la inauguración, bendiciéndose la vía y la locomotora. Concluida la ceremonia, el señor marqués de Corvera declaró abierta la vía a la explotación en nombre de S. M., terminando con un viva a la reina, que fue contestado por el inmenso gentío que allí se encontraba. Entonces el Sr. D. José Campo, director gerente de la Sociedad del ferro-carril, cerró el acto con las siguientes palabras: Señores, hoy hace un año, y tal vez a la misma hora, se inauguró la vía desde Alcudia a Mogente; prometí entonces inaugurarla dentro de un año hasta Almansa, y he cumplido mi palabra. ¡Viva la reina! ¡Viva el gobierno de S. M.!

Al momento se dirigió un despacho telegráfico al gobierno anunciando que la inauguración de la vía acababa de verificarse, y a la una y 20 minutos salía el tren de la estación de Mogente. En el puente de Montesa volvió a detenerse para que los convidados admiraran sus colosales proporciones y con otra pequeña detención en Manuel llegaron a las tres a Carcagente. La comitiva, precedida de la banda militar y acompañada del alcalde de la población, se dirigió por las calles principales a un hermoso jardín del marqués de Montortal, donde se había preparado un abundante almuerzo-comida. Los balcones y ventanas estaban adornados con colgaduras, y la gente se agolpaba por todos lados.

Entre los brindis y discursos que se pronunciaron merece citarse el del señor D. José Campo, que recordó las palabras pronunciadas en 1855 al inaugurarse el ferro-carril hasta Játiva, de llevar el camino a Almansa, cuyos deseos estaban cumplidos, añadiendo que tenía el encargo de S. M. de manifestar a todos la satisfacción que tenía del acto, y en cuyo real nombre estaba asistiendo el Excmo. señor ministro de Fomento.

Habló también el Sr. D. Ramón Ferrer, secretario de la dirección del ferro-carril, desde su constitución, cuyo nombre merece también estar ligado a esta importante obra, y brindó por la pronta construcción de la red de los ferro-carriles españoles.

Al oscurecer, el tren dejó a Carcagente y a las siete llegó a Valencia. El señor ministro de Fomento fue recibido por las autoridades que habían quedado, y luego pasó a casa del Sr. D. José Campo, donde a las diez se sirvió la comida y más tarde un té. La noche terminó con una magnífica serenata.

Es indescriptible el entusiasmo de todos los pueblos del tránsito, que salían en masa a la orilla del camino, mientras las campanas se echaban a vuelo y las autoridades acudían a las estaciones.

Fue un día de gozo para Valencia, que está ya enteramente unida a la corte por la vía férrea que empezó en el Grao en 20 de febrero de 1851 y ha terminado en Almansa en 19 de noviembre de 1859... ”.

## 11. CONCLUSIONES

En nuestra opinión, ha quedado sobradamente demostrado que Almansa constituyó un auténtico hito en los primeros pasos de las comunicaciones ferroviarias valencianas, como reconocía el propio José Campo en su discurso pronunciado en la inauguración de la línea Valencia-Játiva, momento en el que manifestó que cuando lograrse llegar hasta Almansa el ferrocarril valenciano pasaría “...a formar parte de ese vínculo de hierro que une a todas las naciones civilizadas de Europa y que imprime a todas hábitos de fraternidad y de progreso [...] El pensamiento que está en la mente de todos será otro hecho que llevará al colmo la prosperidad de nuestra provincia: a la prolongación de este ferro-carril hasta Almansa.”. En justa correspondencia a tanta historia en común, pensamos que la estación de Almansa debería estar incluida en la Línea de Cercanías de Valencia.

Por lo que respecta a la particular historia ferroviaria almanseña, convendría enmarcar en un cuadro de honor las fechas de la puesta en servicio de las tres líneas que confluyeron en la ciudad:

- Línea de Ferrocarril de Madrid a Almansa: 17 de noviembre de 1857.
- Línea de Ferrocarril de Almansa a Alicante: 15 de marzo de 1858.
- Línea de Ferrocarril de Valencia a Almansa: 19 de noviembre de 1859.

Para terminar, y a modo de epílogo, hemos de decir que un Real Decreto de 21 de marzo de 1861 otorgaba a José Campo la concesión de la línea de ferrocarril de Valencia a Tarragona, por lo que el 5 de marzo de 1862 se constituía oficialmente la Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT), la tercera de España en importancia, después de la del Norte y la de Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), con la que enlazaba precisamente en Almansa. Dado que en sus primeros 18 kilómetros —el recorrido desde Almansa a La Encina— los trenes de la AVT circulaban en paralelo a los de la MZA, en 1864 ambas compañías trasladaron dicho enlace hasta la estación de La Encina.



M. J. P. H.