

# NOVIEMBRE DE 2007: SESQUICENTENARIO DE LA LLEGADA DEL FERROCARRIL A ALMANSA

Por Miguel-Juan PEREDA HERNÁNDEZ

Los fastos del Tricentenario de la Batalla de Almansa y los enfrentamientos relacionados con el trazado de las infraestructuras necesarias para el paso de los trenes de Alta Velocidad han dejado, lamentablemente, en un tristísimo segundo plano el Sesquicentenario (150 Aniversario) de la llegada del ferrocarril a nuestra ciudad. Como no queremos que una efeméride de tal importancia quede relegada al olvido, hemos resuelto escribir este artículo que dedicamos a todos los ferroviarios que han vivido y viven en Almansa.

Almansa, 5 de noviembre de 2007.

Gracias a su privilegiada situación geográfica, Almansa figuraría muy pronto en los primeros planes ferroviarios españoles, circunstancia que le permitiría estar comunicada con Madrid (17 de noviembre de 1857), Alicante (15 de marzo de 1858) y Valencia (19 de noviembre de 1859). Ya el 6 de enero de 1846 se anunciaba al público la creación de una sociedad anónima, con oficinas en Madrid y Londres, que pretendía construir un ferrocarril de Madrid a Valencia, cuyo trazado habría de discurrir en paralelo al camino Real, pasando por Albacete, Almansa, Játiva y Alcira. Su capital social sería de 240.000.000 de reales, divididos en 120.000 acciones de 2.000 reales. Una vez construida la línea, se calculaba que el beneficio anual de su explotación ascendería a 70.344.000 reales, es decir, el 29% de la inversión. Pero aquella iniciativa no llegaría a culminar.

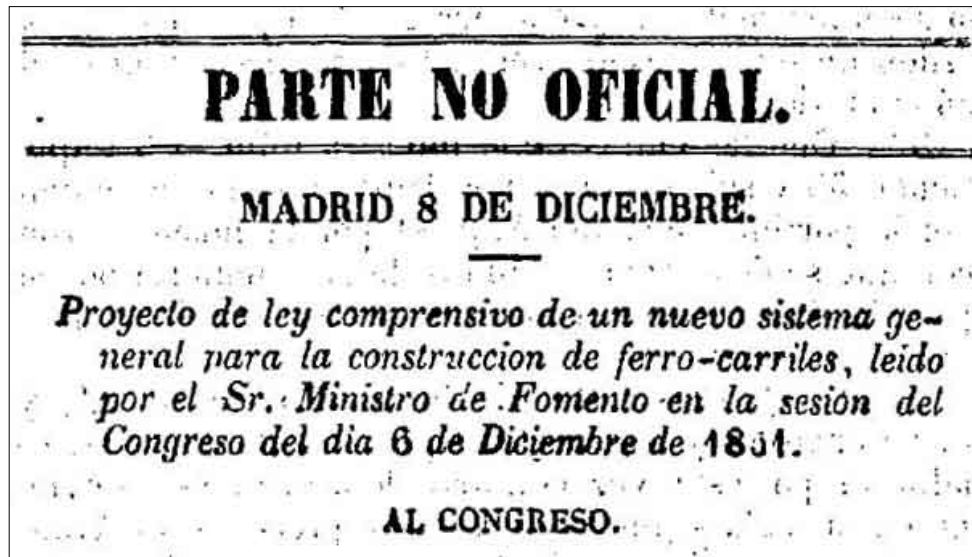
**Compañía anónima del ferro-carril de Madrid á Valencia,**  
siguiendo la dirección del actual camino Real y pasando  
por Albacete, Almansa, Játiva y Alcira.

Capital social 240.000,000 de reales divididos en 120,000  
acciones de á 2000 rs. cada una que han de pagarse por dé-  
cimas partes, ó sea 200 rs. por acción, con intervalos de tres  
meses á lo menos, y aviso anticipado de 30 días, excepto la  
primera que se satisfará al entregarse las acciones.

El 29 de junio de 1851, una vez construido el ferrocarril de Madrid a Aranjuez, era presentado a las Cortes un Proyecto de Ley sobre su prolongación hasta un puerto del Mediterráneo; no obstante, dado que en aquellos momentos todavía no se tenía decidido si éste habría de ser Cartagena, Alicante o Valencia, se decidió darle continuidad hasta Almansa, como trazado común a las tres direcciones:

*"...El Gobierno de S. M., atento a lo que la opinión ilustrada reclama, convencido de las ventajas que traería el abastecimiento de la capital, a su comercio y el fomento del país que atravesase el ferro-carril, sometería desde luego a las Cortes la probación de un proyecto de ley que autorizara para contratar toda la referida obra con arreglo a la propuesta que se ha hecho. No tiene sin embargo aún los datos necesarios para designar cual debe ser preferida entre las tres líneas de Cartagena, Alicante y Valencia, que son las que pueden entrar en concurrencia por su menor distancia a la capital y por otras circunstancias; pero decidido a llevar a cabo esta empresa, tocando en uno de estos puertos, ha tomado ya sus determinaciones para que se estudie el proyecto en los tres sentidos indicados, y le someterá después al más amplio examen, bajo los importantes aspectos en que deben considerarse. Y como felizmente las tres diferentes direcciones tienen una raíz común comprendida entre Aranjuez y Almansa, limita por de pronto a este espacio de 48 leguas la construcción de la nueva vía..."*

En julio tenía lugar el dictamen de la comisión y, en agosto del mismo año, una Real Orden disponía el nombramiento de los ingenieros necesarios para practicar el estudio de la línea.



El 6 de diciembre de 1851, el ministro de Fomento leía ante las Cortes un Proyecto de Ley en el que daban a conocer las directrices que habrían de tenerse en cuenta a la hora de diseñar el trazado general del ferrocarril en España. El pensamiento político-administrativo del Gobierno reconocía que los rumbos o radios más indicados para comenzar eran cuatro, y sobre ellos debería basarse el plan:

*"...el sistema más conveniente de ferro-carril para España deberá partir como centro desde Madrid, y desenvolverse en dos clases de líneas, a saber:*

*Líneas de primera clase.*

*Una a los centros de producción de Andalucía.*

*Otra a los de Castilla.*

*Otra a los de la Mancha.*

*Otra a los de Aragón.*

*Líneas de segunda clase o ramales.*

*Unos desde la línea de primera clase de Andalucía al mar y a la frontera con Portugal.*

*Otros desde la línea de Castilla a Galicia, al Océano y a la frontera con Francia.*

*Otros desde la línea de la Mancha al Mediterráneo.*

*Otros desde la línea de Aragón a Cataluña y Navarra..."*

Si bien en un principio los trazados aparecían bastante difusos, en otro apartado del Proyecto de Ley se ponía completamente de manifiesto cuales habrían de ser las líneas principales: "...desde Madrid a la costa de Andalucía; a Irún por Castilla; a Cataluña por Aragón; al Mediterráneo por Almansa...".



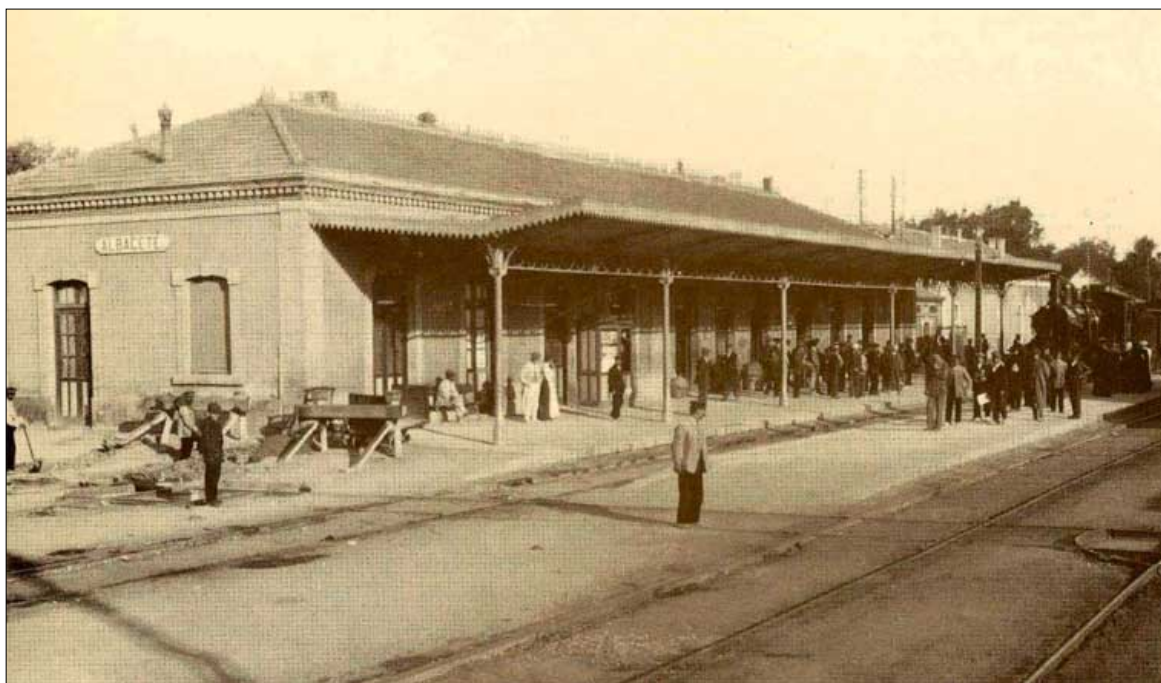
La licencia para la construcción de la línea de Aranjuez a Almansa había sido otorgada en un principio a Pedro Lara y Ernesto Ibri, pero caducada la concesión, el 10 de diciembre de 1851 era presentada una proposición para que las obras continuasen por cuenta del Estado, propuesta a la que el Real Decreto de 19 de diciembre de 1851 daba luz verde; las obras serían adjudicadas al mejor postor en pública subasta, y el Gobierno crearía y emitiría las acciones necesarias para el pago de las mismas. El anuncio de la subasta fue remitido a los embajadores y ministros en el extranjero para general conocimiento de los capitalistas, incluidos los residentes en la isla de Cuba.

En los primeros meses de 1852, el Gobierno aprobaba los planos levantados por los primeros adjudicatarios y daban comienzo los trabajos bajo la supervisión de un inspector nombrado por el Ejecutivo. El 31 de julio de 1852, tenía lugar la nueva subasta pública, rematada a favor del empresario José de Salamanca con una rebaja de 30.000.000 de reales (de 220.000.000 a 190.000.000 reales); el importe de las obras

realizadas hasta la fecha. Esta concesión sería a su vez anulada posteriormente y ratificada de nuevo por Real Orden de 12 de septiembre de 1853.

En mayo de 1853, todavía se informaba de la realización de un estudio para comprobar la existencia de algún punto geográfico situado al Sur de Almansa que resultase más idóneo para la derivación de los ramales hacia Valencia, Alicante y Cartagena. De los 308 kilómetros de extensión que, aproximadamente, habría de tener la línea Aranjuez-Almansa, el tramo de 52 kilómetros que unía Aranjuez con Tembleque fue concluido el 12 de septiembre de 1853, para ser abierto al público tres días más tarde.

En enero de 1854, se había construido parte del tramo hasta Albacete, de 177 kilómetros, que se pensaba abrir en el verano de aquel año; también habían comenzado las obras de los 80 kilómetros del trazado de Albacete a Almansa. El 20 de mayo de 1854, se inauguraba el tramo de 48 kilómetros que mediaba entre Tembleque y Alcázar de San Juan. El 20 de junio de 1854, quedaba abierta al público la sección de Alcázar de San Juan y se estaba terminando el trozo siguiente, de ocho kilómetros, hasta la estación de Campo de Criptana, que se calculaba se abriría a mediados de julio.



El 9 de marzo de 1855, el Gobierno otorgaba a José de Salamanca la concesión de toda la línea Madrid-Aranjuez-Almansa bajo determinadas condiciones, entre ellas la de que las

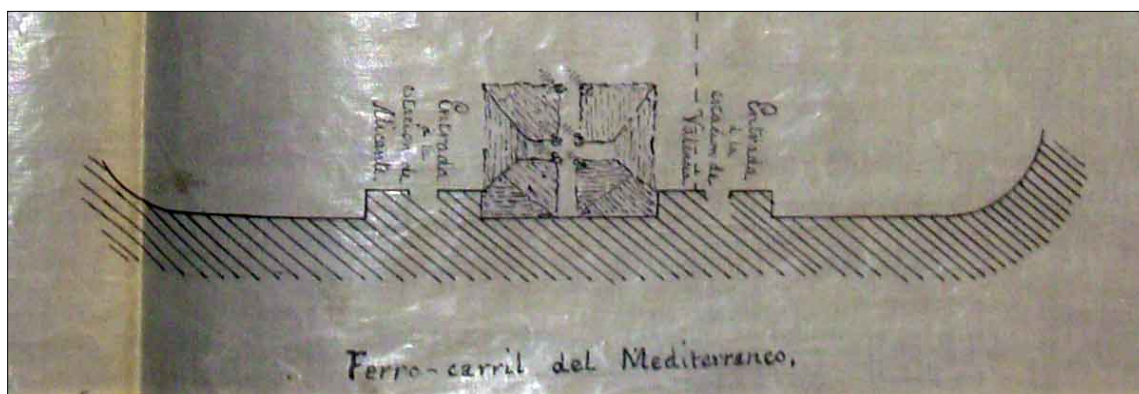
obras estuviesen concluidas en el plazo de un año (ampliado 10 meses más por Ley publicada el 16 de marzo de 1856).

En septiembre de 1856, acabadas las faenas de la recolección, los trabajos recibieron un gran impulso en la sección de Albacete a Almansa. En ellos trabajaban 1.600 hombres, dedicados en su mayor parte a la construcción del terraplén de la Torre del Capitán y los desmontes de Alpera y el Pantano de Almansa. Las obras de arte (edificios) se hallaban muy adelantadas y, según la prensa, se hacían con más solidez y esmero que las anteriormente proyectadas por el ingeniero Mister Green. Se había comenzado a edificar las estaciones de Chinchilla, El Villar y Alpera, mientras que la de Almansa estaba todavía en proyecto. El asiento de vía, labor que había estado paralizada durante el verano, continuaba haciéndose, aunque con lentitud.

Por Real Orden de 25 de septiembre de 1856, la concesión del ferrocarril de Madrid a Almansa concedida a José Salamanca, quedaba subrogada en favor de la empresa constituida por los condes de Morny, Chatelus Delahante, Lellón y los hermanos Rothschild, de París.

El 9 de octubre de 1856, la Dirección General de Obras Públicas daba a conocer las bases para la adjudicación, en pública subasta, de la instalación de las perchas necesarias para el establecimiento de los alambres de la línea telegráfica entre la capital de España y Almansa; la licitación para el acopio, preparación y colocación de los casi 7.000 postes necesarios tendría lugar el 25 de abril del año siguiente.

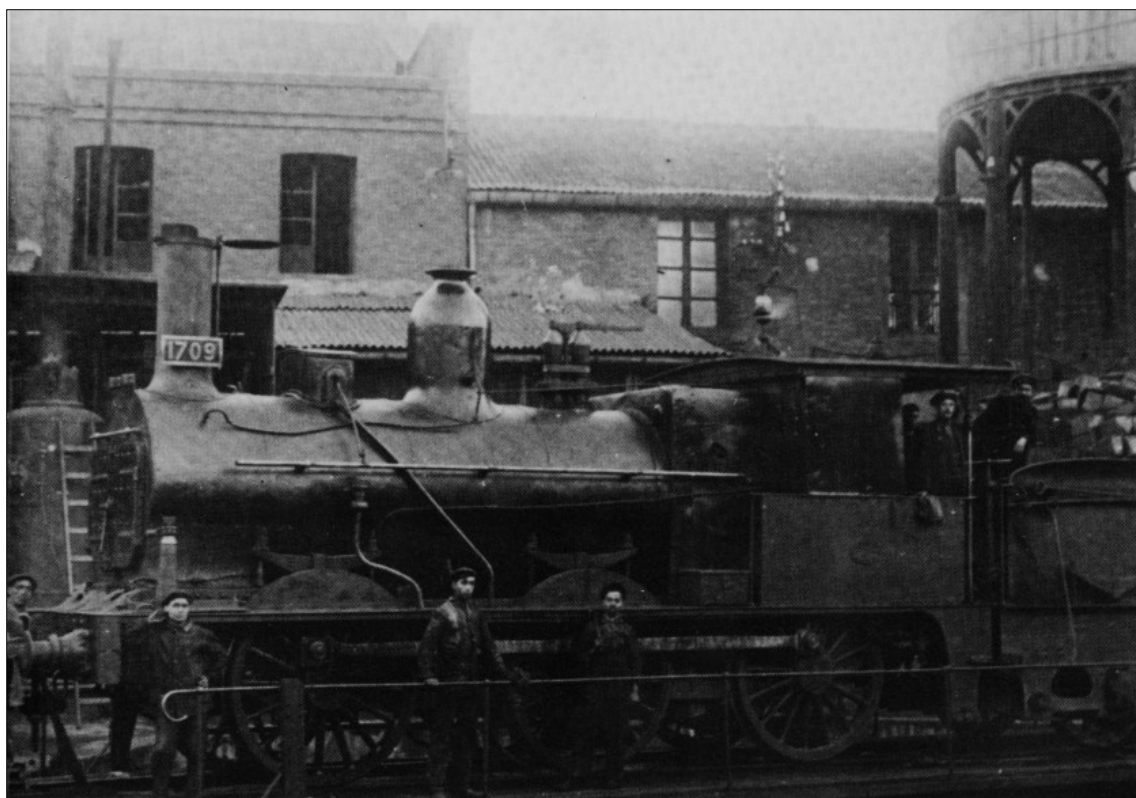
A finales de noviembre de 1856, el terraplén de la cañada de la Torre del Capitán, que suponía un volumen de 400.000 varas cúbicas de tierra, estaba muy adelantado y se tenía previsto terminarlo el 15 de diciembre. El desmonte de Alpera, asimismo de 400.000 varas cúbicas, estaría en disposición de recibir la vía a finales de diciembre. En cuanto al desmonte y terraplén del Pantano, se estimaba que no podría comenzar a recibir la vía a primeros de enero de 1857. Todo ello implicaba que de ninguna manera podrían acabarse las obras el 10 de enero, como exigía el contrato. La vía había quedado asentada a lo largo de los 20 kilómetros comprendidos entre Albacete y Chinchilla y se preveía que la sección de Albacete a Almansa no estaría terminada antes de finales de marzo, o primeros de abril de 1857. Por lo que respecta a las estaciones, se estaban techando las de Chinchilla, El Villar y Alpera, mientras que en la de Almansa se estaban construyendo los cimientos.



A mediados de febrero de 1857 ya estaba concluido el gran terraplén de la Torre del Capitán, y sus extremos habían sido unidos a los trozos adyacentes al mismo, de manera que la explanación se hallaba en condiciones de recibir la vía. En aquellos momentos, a pesar de los enormes esfuerzos realizados en el desmonte del Pantano, dada la consideración de la obra, se estimaba que no sería posible acabarla en mes y medio. En el pontón de la Sangrentana (puente de la Rambla de Las Fuentecicas) se habían colocado las vigas de hierro sobre sus correspondientes estribos y pilares. La vía había quedado totalmente asentada desde Albacete hasta El Villar, y a falta de asegurar las traviesas con la clavazón desde El Villar hasta Alpera. La estación de Chinchilla estaba concluida, las de El Villar y Alpera recibiendo las cubiertas, mientras que en la de Almansa se estaban construyendo dos almacenes subterráneos y la obra de sillería ya llegaba a nivel de los andenes. En toda la sección de Albacete a Almansa, que la empresa pretendía inaugurar en marzo, trabajaban 1.500 hombres.



A finales de marzo de 1857, se informaba de la llegada a Alcázar de algunas locomotoras procedentes de Inglaterra, de la inminente llegada al puerto de Alicante de otras cinco de fuerza superior, y del pedido de 50 máquinas más que la empresa del ferrocarril del Mediterráneo había hecho a Inglaterra. En aquellos momentos, se pensaba que la inauguración de la sección de Almansa a Albacete carecía de interés mientras no estuviesen acabadas las líneas de Almansa a Alicante y de Almansa a Játiva; motivo por el que se estimaba que la compañía debía dirigir todos sus esfuerzos hacia la conclusión de la línea de Almansa a Alicante y, si se conseguía acabarla en un plazo de seis meses, ganaría más el público con la apertura general de toda la línea desde Madrid hasta Alicante, que con la de trozos parciales.



En abril de 1857, se informaba de que las obras realizadas en el desmonte del Pantano estaban tocando a su fin, ante el asombro de cuantos conocían aquel inmenso promontorio y contra el pronóstico de algunos ingenieros extranjeros que calculaban no podría estar en condiciones de recibir la vía hasta mediados de agosto.



El 11 de mayo de 1857, se procedía al primer ensayo de circulación de locomotoras entre Almansa y Albacete, que no sería muy feliz por cierto. Al llegar al desmante del Pantano, el vagón del guardafrenos chocó contra una de sus paredes, averiándose y saltando en añicos la garita del mismo; ello provocó el descarrilamiento de la máquina y un buen susto para los curiosos de que iba cargada. Tras ímprobos esfuerzos, se logró devolver la locomotora a la vía y se intentó regresar, pero a los pocos metros le faltó fuerza y los improvisados viajeros hubieron de volver a pie hasta la estación de Almansa, de donde más tarde saldría otra máquina para remolcar a la primera. Al día siguiente, 12 de mayo, se verificaría un nuevo ensayo que, aunque satisfactorio, no lo sería tanto como en un principio se esperaba.

**El primer ensayo que hicieron las locomotoras de Almansa á Albacete el dia 11 no fue muy feliz. Al llegar al desmante del pantano el wagon del guarda-frenos, chocando contra una de las paredes del desmante, se averió, haciéndose añicos la garita; la máquina descarriló, proporcionando un buen susto á los curiosos de que iba cargada, y fueron menester no pocos esfuerzos para volverla á la vía; regresó, pero á los pocos metros faltóle la fuerza y tuvieron los improvisados viajeros que volverse à pié á la estacion de Almansa, de donde mas tarde salió otra máquina para remolcar aquella. El ensayo verificado el 12 fue mas satisfactorio, aunque no tanto como era de desear.**

El primer tren procedente de Madrid llegaba a Almansa el 16 de julio de 1857, a la 9 de la mañana, pero no se trataba de un servicio regular de viajeros, sino de una expedición oficial constituida por la Comisión regia y acompañantes que se dirigían a la inauguración de las obras del canal del Ebro.

**ALMANSA, 16 de Julio.**—Esta mañana á las nueve ha llegado un tren hasta la estación conduciendo á la Comisión régia y señores convidados que van á la inauguración del canal del Ebro; mañana se espera también otro tren oficial. Las obras del camino, aunque no están concluidas, se hallan bastante adelantadas: ya pueden pasar los coches por el desmonte del pantano.

En agosto de aquel año, la prensa levantina informaba de que se estaban haciendo enormes esfuerzos económicos para dotar de material suficiente al ferrocarril de Almansa. Si poco antes habían sido contratadas 60 locomotoras, en aquellos días se estaban llevando a cabo licitaciones simultáneas en París y Madrid para la adquisición de 750 vagones; finalmente, la contrata sería adjudicada a Mister James Ashbury, de la firma John Ashbury y Cía., de Manchester. Asimismo eran calificados de laudables los esfuerzos de la empresa, así como la actividad llevada a cabo por el ingeniero principal, Mister Jullieu, para dar el impulso necesario a una línea a la que se auguraba un gran porvenir, especialmente a partir del momento en que lograrse extenderse hasta Alicante.

En septiembre de 1857, la sección de Albacete a Almansa estaba prácticamente concluida, a falta de la finalización del tramo de una legua anterior a la llegada a la estación almanseña, pero se comentaba que la empresa francesa no tenía intenciones de abrirla al público por no disponer todavía del suficiente número de locomotoras y vagones. La prensa de la Corte se hacía eco del perjuicio que ello estaba ocasionando a las obras del Canal de Isabel II, en las que se estaba a la espera de la llegada de la gruesa tubería de hierro necesaria para la canalización, que se hallaba en los puertos de Alicante y Valencia pendiente ser transportada por ferrocarril hasta Madrid, motivo por el que se estudiaba su transporte por carretera.

Finalmente, parece ser que la línea de Madrid a Almansa fue inaugurada en torno al 17 de noviembre de 1857. Dos días después, se procedía a la apertura del tramo de Játiva a Alcudia de Crespins y la Compañía propietaria de la línea de ferrocarril del Grao de Valencia a Almansa publicaba los horarios del servicio Valencia-Madrid, en el que el recorrido desde Alcudia a Almansa se haría en diligencia. Gracias a ellos podemos conocer los horarios de los trenes que hace 150 años comunicaban Almansa con Madrid. El servicio suponía dos trenes diarios, uno nocturno (más rápido) y otro diurno en cada uno de los sentidos; los horarios eran los siguientes:

- Salida de Madrid a las 20:30 horas de la noche y llegada a Almansa a las 7:30 horas de la mañana siguiente (11 horas).
- Salida de Madrid a las 8:30 horas de la mañana y llegada a Almansa a las 11:30 horas de la noche (15 horas).
- Salida de Almansa a las 20 horas de la noche y llegada a Madrid a las 7 horas de la mañana siguiente (11 horas).
- Salida de Almansa a las 6 horas de la mañana y llegada a Madrid a las 18:15 horas de la tarde (12 horas y cuarto).

Teniendo en cuenta que la distancia recorrida era de unos 358 kilómetros, la velocidad media de aquellos trenes, incluidas las interminables paradas, oscilaba entre 32,5 y 23,9 kilómetros por hora. El 15 de marzo de 1858 quedaría abierto el trazado Alicante-Almansa, lo que suponía la entrada en funcionamiento de la totalidad de la línea de Madrid a Alicante.

En mayo de 1858 se llevaría a cabo un viaje Real para la inauguración oficial del ferrocarril del Mediterráneo. Partiendo de Aranjuez, SS. MM. permanecerían en Albacete el 24 de mayo; su destino siguiente sería Alicante, donde se detendrían durante los días 25, 26 y 27. El viaje de Alicante a Valencia lo harían por mar. Isabel II y su séquito permanecerían en Valencia desde el 28 de mayo hasta el 3 de junio, en que partirían en tren hasta Alcudia de Crespins, desde donde, en coches de caballos, viajarían hasta Almansa para pernoctar en la ciudad y regresar en ferrocarril a Aranjuez el 4 de junio.

Por lo que respecta a la línea del Grao de Valencia a Almansa, el 19 de noviembre de 1858 entraría en servicio la sección de Alcudia a Mogente y, justo un año después, el 19 de noviembre de 1859, la de Mogente a Almansa, con lo que quedaría completada en su totalidad y enlazada con la de Madrid a Alicante... Pero todo ello constituye ya otra historia, de la que hablaremos en su momento.

M.J.PH.