



Vista actual de la estación de El Grao de Valencia. (Foto: E. GONZALO.)

EL TERCERO DE LOS INAUGURADOS EN ESPAÑA

CXXV ANIVERSARIO DEL FERROCARRIL GRAO DE VALENCIA A VALENCIA

-
- *La vía, asentada sobre placas de fundición.*
 - *Dispuso de coches imperiales para los servicios de cercanías.*
-



Tren con imperiales —dos pisos— en la estación de Játiva en 1957. (Foto: JUAN LLUESMA.)

Se cumplieron ciento veinticinco años de la inauguración del ferrocarril de El Grao de Valencia a Valencia, primera etapa de 4,189 kilómetros de longitud, de la concesión Grao de Valencia a Valencia y a Játiva. Fue el tercer ferrocarril inaugurado en España, y la sección inicial de la que con el tiempo sería importante empresa ferroviaria AVT (Sociedad de los FF. CC. de Almansa-Valencia-Tarragona).

Desde que en 1825 fue inaugurado el primer ferrocarril del mundo, Stockton-Darlington (Inglaterra), en España hubo una fiebre de proyectos. Sólo algunos llegaron a ser realidad.

Uno de ellos fue el del inglés Wole, que el 12 de julio de 1845 consiguió la concesión del ferrocarril Madrid-Valencia, pasando por Albacete, Almansa, Játiva y Alcira. Constituida la sociedad, se iniciaron las obras, pero al poco tiempo se disolvió, y como huellas quedaron algunas obras en las cercanías de Valencia. Después de esta experiencia, en noviembre de 1850 hubo una importante reunión en Valencia de representantes del comercio y la política de Valencia y varias poblaciones de la Ribera del Júcar para estudiar la posibilidad de construir un ferrocarril entre El Grao de Valencia y Játiva.

Don José Campo, político y financiero valenciano que se encontraba en Madrid, adquirió la concesión al inglés Walney y la ofreció a la Junta valenciana. A partir de este momento todo fue con rapidez. El 31 de enero de 1851 se constituyó una Junta provisional, que pasó a definitiva el 2-VII-1851 por Decreto ministerial, para formar la sociedad explotadora; presidente, el duque de Riansares; vicepresidente, don Luis Mayans; gerente, don José Campo, y once vocales de la burguesía valenciana.

Las obras comenzaron el 25 de febrero, y al año justo se hicieron las pruebas oficiales con un tren remolcado por la locomotora número 1 "La Valenciana". Cuentan las crónicas de la época que a su paso, a veces corría a quince leguas por hora (unos 75 Km/h.), quedaban espantados marineros y labradores.

EXITO DEL DIA INAUGURAL

La inauguración oficial fue el 21 de marzo de 1852.-A pesar de que apareció el día nublado y lluvioso —relatan los cronistas—, no fue obstáculo para que balcones, ventanas y tejados aparecieran cuajados de gente, y que una gran multitud invadiera los alrededores de la estación, que estaba adornada con banderas, gallardetes, guirnaldas y mástiles.

Asistieron a la inauguración, que se celebró al mediodía, los duques de Montpensier, autoridades provinciales y locales y numerosos invitados. El arzobispo de Valencia, don Pablo García, bendijo las dos locomotoras, que maniobraron y se pusieron en cabeza de los trenes. Un cañonazo y volteo general de campanas anunciaron a toda la población que en aquel momento salía el primer tren, seguido al poco tiempo por el segundo. Tras un breve descanso en El Grao, ambos trenes regresaron a Valencia, quedando los viajeros muy satisfechos del nuevo medio de transporte con que contaba la ciudad.

El servicio público comenzó al día siguiente con cinco trenes en cada sentido y a los precios de tres reales primera clase, dos en segunda y un real en tercera.

Inaugurado el primer tramo, las obras continuaron con rapidez. Así, el 24 de octubre los trenes llegaban a Silla (12 kilómetros desde Valencia); el 8 de diciembre, a Benifayó; el 1 de marzo de 1853, a Alcira; el 9 de abril, a Carcagente; el 1 de julio, a Manuel, y el 20 de diciembre de 1854 a Játiva —56 Km.—, ante la alegría general.

El ferrocarril de Játiva al puerto de Valencia (El Grao) permitió la exportación masiva de los productos agrícolas



Paso a nivel en la hoy calle de Játiva en el año 1876, con la plaza de toros valenciana al fondo. (Foto: MARTIN VIDAL CORELLA.)

valencianos, fomentó extraordinariamente las producciones de cebollas, naranjas y hortalizas, y facilitó, cuando enlazó en La Encina con MZA, el transporte, a buen precio, del trigo de Castilla.

CARACTERISTICAS DEL TRAZADO

El antiguo trazado de la línea de El Grao partía de una pequeña estación de estilo neoclásico diseñada por James Beatty (autor del proyecto del ferrocarril), enclavada en los terrenos que actualmente ocupan en la plaza del Caudillo la Telefónica y edificios anexos. Cruzaba por la hoy calle de Játiva, y junto a la plaza de toros, por la que ahora se denomina calle de Alicante, y a continuación enfilaba una gran recta por la entonces huerta y hoy calles Castellón, General San Martín, avenida José Antonio y zona industrial para desembocar en El Grao.

Al inaugurarse en 1917 la actual estación Valencia-Término, se modificó parte del trazado (hasta el puente del río Turia), desmantelando las instalaciones antiguas. La estación vieja fue derribada en 1920.

Cuando se inaugura el 27 de noviembre de 1967 la variante Valencia-Fuente San Luis-Cabañal, se suprimió el resto del trazado antiguo y la variante de 1917. Como único recuerdo queda la estación término de El Grao.

El ferrocarril Valencia-Játiva discurre por terrenos llanos con escaso desnivel, grandes rectas, y entre exuberante vegetación. Primeramente, entre huertas y después entre naranjales. No hay túneles, pero sí muchos pontones y algunos puentes importantes sobre el nuevo cauce del Turia, Magro, Júcar y Albai-

da. La cota máxima de la línea se encuentra en Játiva (98,7 m.).

PLACAS DE FUNDICION Y COCHES IMPERIALES

Dos características son de destacar del ferrocarril de Játiva. Una, que sus cortos carriles estaban asentados sobre platos de fundición, y otra, sus trenes de cercanías con coches imperiales, denominados así porque tenían dos pisos, de tres ejes, únicos de este tipo que han circulado por España. Fueron doce coches, con una capacidad de 113 viajeros, suministrados por Carde y Escoriaza entre 1914 y 1924. Aunque prestaron servicio en los restantes tramos de cercanías de Valencia, sin túneles, donde únicamente realizaron servicios continuados fue en la línea de Játiva, hasta que en 1962 se sustituyeron por los ferrobuses.

Respecto a locomotoras, solamente se han conseguido datos de las dos primeras, tipo tender 1-2-0, que fueron entregadas por la firma inglesa Slaughter.

Como curiosidad histórica cabe referir que en 1888, y siendo todavía de la AVT, los servicios de la línea de Játiva se componían de un correo y cuatro mixtos diarios en cada sentido, continuando el correo y un mixto hasta La Encina para enlazar de y para Madrid.

Este ferrocarril forma actualmente parte de la gran arteria Madrid-Valencia por Albacete, y es la línea de enlace entre Cataluña, Murcia y Andalucía. Siempre ha tenido un importante tráfico, por lo que en los últimos años veinte se construyó la vía doble. En la actualidad está totalmente modernizada y en avanzada fase de electrificación.

E. GONZALO.