

CIEN AÑOS DEL FERROCARRIL DE SILLA A CULLERA

INAUGURACION, TRANSFORMACION ANCHO NORMAL, PROLONGACION Y MODERNIZACION

El día 19 de agosto se cumplirán cien años de la inauguración del ferrocarril de vía estrecha Silla-Cullera. Línea de ancho de un metro y 26 km. de longitud que iniciaba su recorrido en Silla en estación contigua a la del ferrocarril Valencia-Almansa de la AVT y servía a las poblaciones de Sollana, Sueca y Cullera.

Lo mencionamos en pasado, ya que fue transformado al ancho normal en 1935 y actualmente forma parte de la línea Valencia-Gandía, de 63 km. de longitud.

El trazado del tramo centenario se desarrolla con grandes rectas por terrenos completamente llanos y sin obras importantes de infraestructura. Sin embargo, el asentamiento de la vía por terrenos de arrozal y la construcción de 603 pequeñas obras de fábrica debido al sistema de riegos, encareció un poco la obra.

Fue construido principalmente para facilitar el transporte del arroz, cereal que ya se cultivaba en gran escala en la Ribera Baja del río Júcar y en terrenos ganados a la cercana Albufera.

UN POCO DE HISTORIA

Don Francisco de P. Formosa obtuvo el 12 de septiembre de 1876 la concesión y la cedió a la sociedad que se formó el 5 de marzo del año siguiente y de la que entró a formar parte como miembro de la junta rectora. Tres días después comenzaron las obras en Sueca, tardando en construir el ferrocarril año y medio.

La sociedad se denominaba del Ferro-carril de Silla al Puerto de Cullera y tenía su sede social en Valencia. Como no construyeron el proyectado puerto, cambió su nombre por



Antigua estación del ferrocarril Silla-Cullera.

el de Ferro-carril Económico de Silla a Cullera.

Pese a ser de interés local, el tren de Cullera fue inaugurado con gran solemnidad, asistiendo al acto primeras autoridades provinciales y locales y numerosos invitados.

Según las crónicas de los diarios de entonces —“Las Provincias”, “El Mercantil”, “Diario de Valencia” y otros—, los actos comenzaron con la salida de autoridades e invitados a las 7 de la mañana desde Valencia en un tren especial de la AVT. En Silla se les unieron las autoridades locales y, previa bendición del nuevo material, subieron a los “elegantes vagones del nuevo ferro-carril”.

En Cullera obsequiaron a los viajeros con dulces y helados, y a su regreso a Silla les sirvieron, a las 3 de la tarde, un almuerzo en la nueva estación. Lo sirvió el acreditado hotel de París, en Valencia, con un variado menú, en francés, de quince platos diferentes.

El servicio público comenzó el día 24, con dos trenes diarios en cada sentido, uno a primeras horas de la mañana y



Tren vía estrecha procedente de Cullera, en la estación de Sueca, en 1925.

otro a media tarde. Eran mixtos, llevaban las tres clases y cubrían el trayecto en una hora cuarenta minutos.

TRANSFORMACION AL ANCHO NORMAL

Su explotación ya la controlaba la Compañía del Norte desde los años veinte, aunque con administración independiente. Esta Compañía es la que emprendió la tarea de ensancharlo, ya que era un gran inconveniente para una eficaz

explotación el transbordo de viajeros y mercancías en Silla, en una época en que ya se notaba bastante la competencia de la carretera.

A pesar de ello, fuentes competentes nos han manifestado que en 1934 saldó el ejercicio con superávit.

Para transformarlo sólo paralizaron el servicio de trenes los últimos días de febrero de 1935, para que pudieran sustituir los cambios, ya que la línea general la pusieron intercalando travесas y colocando a

ambos lados de la vía estrecha los del nuevo ancho.

El 1 de marzo de 1935 formaron el tren inaugural la locomotora de vapor "Vallejo" número 91, que iba con el escudo de España y las banderas nacional y valenciana, un furgón y tres coches de primera clase a bogies.

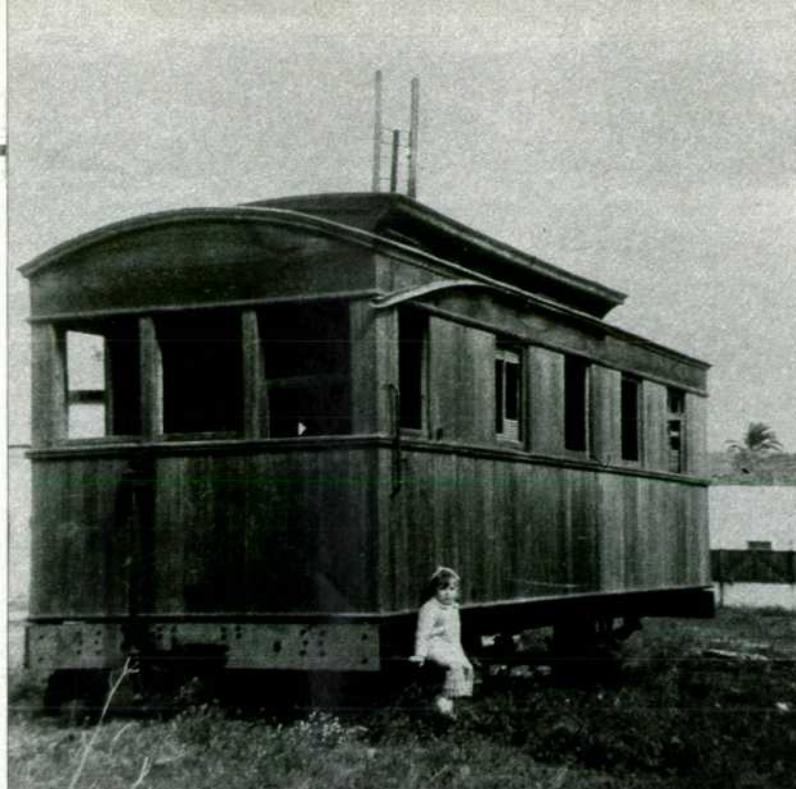
Por el público fue celebrada esta mejora con tanto contento general como en 1878 la inauguración, ya que reducía a la mitad la duración del viaje a Valencia y sin tener que cambiar de tren.

Finalmente, en 1941, pasó a formar parte de la Red Nacional con las restantes líneas de España.

MATERIAL INGLES, PRIMERA LOCOMOTORA ESPAÑOLA Y COCHES SALON

Todo el material para la construcción y equipamiento del antiguo ferrocarril de vía estrecha fue adquirido en Inglaterra. Los ligeros carriles de acero de 17,5 kg/m., a la Ibbotson de Sheffield; las locomotoras, a Sharp Stewart y Cía. de Manchester, y los coches y vagones, todos de dos ejes, a la Bristol Wagons Works. Llegó a contar con siete locomotoras tipo ténder de varios tipos y procedencias. Parece ser que en este ferrocarril circuló en 1884 la primera locomotora totalmente construida en España. La construyó la Fundación Primitiva Valenciana. Dicen que no hizo otra, pero tanto esto como datos de la locomotora no hemos podido averiguarlos, ya que hace muchos años dejó de existir dicha empresa.

En 1905, Industrias Lladró de Almacera (Valencia) construyó un coche salón real para este ferrocarril. De dos ejes y sencillo exterior, pero magníficamente decorado en su interior con ricas tallas. El Rey Alfonso XIII lo utilizaba en sus desplazamientos a Sueca para participar en las tiradas de aves acuáticas de la cercana Albufera. En los años diez lo enviaron a Melilla para los desplazamientos del Rey por el Ferrocarril de Minas del Rif, ya que



Coche salón del ferrocarril Silla-Cullera, en 1971, en la estación de Carcagente. Sin restaurar todavía.



Estación Gandía-Mercancías. Llegada del tren inaugural, procedente de Gandía, el 1 de julio de 1976.

era considerado como uno de los mejores coches salón de vía estrecha de la época.

Al ensanchar la vía, pasaron al ferrocarril de vía estrecha Carcagente-Denia la locomotora número 7 tipo 0-3-0, el coche salón y varios vagones de mercancías. Cuando en 1969 dejó de existir el de Carcagente a Gandía, este coche tuvo la suerte de sobrevivir. Perfectamente restaurado, lo conserva un amante del ferrocarril.

PROLONGACION Y MODERNIZACION

Durante la mayor parte de su vida, el servicio se componía de tres trenes de vapor en cada sentido. Fue aumentando con autovías de dos ejes en los años cincuenta y totalmente dieselizado y mejorado con ferrobuses en 1962. Pero es

en esta década cuando se han realizado las importantes obras de prolongación y modernización. Con ello, la importante comarca gandiense, con más de 55.000 habitantes y que produce alrededor de la tercera parte de la cosecha de naranjas de la provincia de Valencia, ha conseguido sea realidad su vieja aspiración de estar enlazada con la Red Nacional. La nueva línea Cullera-Gandía ha sido construida en varias etapas e inaugurada oficialmente el 1 de julio de 1976.

Desde Cullera a Tabernes (13,5 km.) es de nueva planta y el resto aprovechando el trazado del ferrocarril de vía estrecha Carcagente-Denia, con las únicas variaciones del mayor radio de las curvas, el paso en túnel por Jaraco y el acceso en túnel a la estación de Gandía.

La mayor parte del trazado

va por terrenos pantanosos, lo que ha dificultado el acondicionamiento de la vía. Un puente sobre el Júcar a la salida de Cullera y los túneles mencionados son las obras importantes de infraestructura.

Diariamente diez trenes Diesel recorren la línea Valencia-Gandía en cada sentido. Son bastante rápidos, poco más de una hora, y permiten un fácil desplazamiento a un conjunto de poblaciones con más de 120.000 habitantes, a la vez que ayudan a descongestionar el intenso tráfico de la carretera Valencia-Alicante. Con el auge turístico de las playas que existen entre Cullera y Denia en verano, el movimiento de viajeros aumenta apreciablemente. Incluso en la temporada estival los trenes Ter y Rápido nocturno procedentes de Madrid finalizan y comienzan su recorrido en Gandía. Un servicio de autobuses, inaugurado este verano, enlaza con los trenes y llega hasta Denia y Jávea.

Facilita la rapidez del servicio el magnífico estado de la vía, totalmente modernizada con carriles de 45 kg/m. sobre traviesas de hormigón. La parte nueva desde su construcción y la antigua línea desde 1974, en que fueron sustituidos los cortos carriles de 31,5 kg/m. puestos en 1935 y que procedían de renovaciones de antiguas líneas de la AVT.

Como las antiguas estaciones han sido sustituidas por modernas construcciones, del antiguo ferrocarril sólo quedan en Silla la estación con su marquesina, el taller y el depósito de locomotoras, utilizados para servicios varios de la Red, y en Sollana, la antigua estación, situada a un centenar de metros de la moderna y algo desfigurada por adiciones.

El paisaje entre Silla y Cullera también ha sufrido importantes modificaciones con el tiempo. El paso del tren por el llano paisaje lacustre estaba limitado a su izquierda y en el horizonte por la Albufera y la mancha verde del bosque de la dehesa. Actualmente, la Albufera es más pequeña y en el horizonte destacan ante todo las blancas edificaciones de los apartamentos de las playas de El Perelló y Los Marenys. La antes tranquila y pequeña po-

blación de agricultores y pescadores de Cullera es hoy una cosmopolita playa turística. Es muy visible desde lejos, ya que esta población está apoyada en el único monte que hay en tan

extensos llanos y es el único accidente rocoso de la costa entre Valencia y Denia, unos 100 km.

Esta línea, que esperamos sea pronto prolongada a Oliva

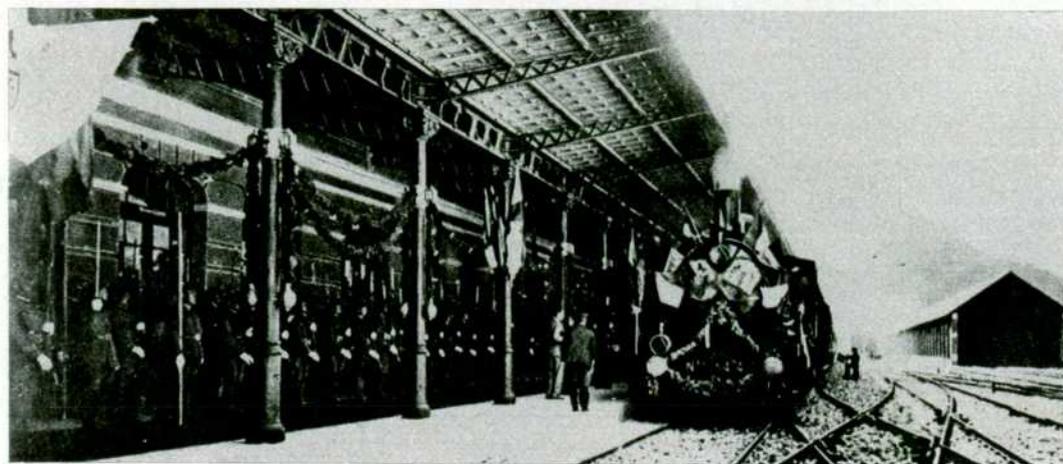
y Denia, según está proyectado, lleva también un apreciable movimiento de mercancías, especialmente naranjas. ■ **E. GONZALO. Fotos: RAMON ANDRES.**

entre Huesca y Jaca, pero para acortar distancias, desde Zaragoza se tendería una variante entre Zuera y Turuñana, evitando el rodeo por Huesca.

Las obras del Canfranc exigieron enormes inversiones, especialmente para construir la estación internacional. Hubo que terraplenar una gran explanada de 1.200 metros de largo por 600 de ancho, desviando el curso del río Aragón y haciendo obras de defensa en las laderas de las montañas que rodean la estación para evitar los aludes. La estación cuenta con 22 vías, unas de ancho francés y otras del español, siendo su longitud conjunta de 28 kilómetros. El tramo Jaca-Canfranc se puso en servicio en 1922, pero el enlace internacional, por las obras del túnel del Somport, se prolongó otros seis años más, siendo al fin solemnemente inaugurada el 18 de julio de 1928.

El trazado desde Zaragoza a Jaca presenta características similares a las de numerosas líneas españolas, rampas máximas de 15 milésimas, de no excesiva longitud, y 10 pequeños túneles. Pero los 24 kilómetros que separan Jaca de Canfranc tienen un perfil de gran dureza, típico de una línea de montaña. En ese breve recorrido la vía asciende desde la cota 827 a los 1.194 metros a que se halla Canfranc. Para ello ha sido preciso construir 19 túneles, y aunque el mayor sólo alcanza 920 metros, entre todos suman una longitud de 5.621 metros, que es más del 20 por 100 del recorrido. Las rampas llegan a las 20 milésimas y el trazado ha exigido algunas atrevidas obras de fábrica como el viaducto en curva de Cenarbe, de 28 arcos de 6 metros de luz cada uno, situado entre las estaciones de Castiello y Villanua.

La longitud actual de la línea es de 217 kilómetros desde Zaragoza. La estación, el paisaje y el recorrido bien merecen una visita y el viaje desde Zaragoza puede hacerse perfectamente en una sola jornada. ■ **FERNANDO F. SANZ.**



La llegada del Rey, en el tren español, a la estación internacional de Los Arañones, para proceder a la inauguración de la línea.

SE CUMPLEN CINCUENTA AÑOS DE LA INAUGURACION DEL CANFRANC

HACE ahora cincuenta años se inauguró el ferrocarril transpirenaico de Zaragoza a Pau, por Zuera y Olorón. Esta línea, conocida popularmente como ferrocarril del Canfranc, presenta entre otras particularidades la de poseer la estación más grande de España, la de Canfranc, y el túnel de mayor longitud —el de Somport—, con 7.873 metros. Sin embargo, respecto a este último hay que puntualizar que solamente 3.806 metros de su longitud se encuentran en territorio español. El resto pertenece a Francia. También hay que indicar que por dicho túnel sólo se había instalado vía de ancho internacional al haberse acordado establecer los transbordos en la citada estación de Canfranc, de ahí también su magnitud. Como es sabido, en la actualidad, desde 1970 sólo hay circulación de trenes entre Zaragoza y Canfranc, estando interrumpida la explotación de trenes por la parte francesa a causa del hundimiento del puente de L'Estanguet, gestionando desde entonces la reanudación del servicio.

Los primeros proyectos para construir el ferrocarril de Canfranc se remontan nada menos que a 1855, pero por entonces las dificultades que ofrecían los Pirineos parecían insalvables. En 1870 se aprobó una ley que preveía la construcción de varias líneas férreas, entre las que se encontraba la de Huesca a Francia. Por Ayerbe, Jaca y Canfranc, que adquirió carácter firme de concesión el 5 de enero de 1882.

La línea partía de Huesca, que había quedado enlazada en 1864 por un ramal de 22 kilómetros desde Tardienta con la línea de Zaragoza a Barcelona, y la concesionaria era la Sociedad Anónima Aragonesa, que emprendió las obras el 22 de octubre de 1882.

La compañía no pudo dar fin a las obras y en 1892 era adquirida por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, que el 1 de marzo de 1893 inauguraba el tramo Huesca-Jaca, de 110 kilómetros. Esta línea tuvo la particularidad de que fue la última que adquirió la Compañía del Norte.

Quedaba pendiente el tramo de 24 kilómetros hasta Canfranc, que era el de mayores dificultades orográficas, y el proyecto quedó paralizado.

En 1906, los Gobiernos español y francés firmaron un acuerdo para construir tres líneas ferroviarias a través de los Pirineos para reforzar las ya existentes por Irún y Port Bou. Dichas líneas serían la de Ripoll a Aix-les-Thermes, prolongando desde la primera de dichas localidades la línea de Barcelona a San Juan de las Abadesas, con enlace en Puigcerdá y La Tour de Carol con la línea que tenderían los franceses. El tendido hasta Puigcerdá se inauguró en 1922, aunque el enlace con la línea francesa no se haría hasta siete años después.

El segundo transpirenaico iría de Lérida a Saint Giron, encontrándose en el puerto de Salau, en el Pirineo leridano. De esta línea sólo se construyó y está en servicio el tramo Lérida-Pobla de Segur, inaugurado en 1951.

El tercer transpirenaico iría de Zaragoza a Canfranc, utilizando los tramos ya construidos