

1854 (20 de diciembre) 1979

EL FERROCARRIL DEL GRAO DE VALENCIA A JÁTIVA CUMPLE CIENTO VEINTICINCO AÑOS

Ya está muy próxima la fecha en que van a cumplirse los ciento veinticinco años de la llegada del ferrocarril a Játiva, punto terminal de esta línea cuando fue proyectada, fruto de los desvelos y actividades de una sociedad de abolengo netamente español, de capital exclusivamente regional, orientada y dirigida en un todo por el criterio personal de don José Campo y Pérez, marqués de Campo, cualidad ésta digna de ser tomada en consideración en una época en la cual el capital español andaba bien remiso a colocarse en especulaciones industriales.

La Compañía de Almansa, Valencia y Tarragona puede considerarse exclusivamente como hija del marqués de Campo y apadrinada por la Sociedad Valenciana de Crédito y Fomento, por él fundada en 1846. Este hombre polifacético, constructor, director y banquero, luchó con denuedo, salvando los

- *Su promotor fue el prócer valenciano don José Campo y Pérez, marqués de Campo.*
- *La concesión inicial (1850) se llamó Ferrocarril del Mar a San Felipe de Játiva.*
- *La Compañía de Almansa, Valencia y Tarragona, de iniciativa exclusivamente regional, administraba más de quinientos kilómetros de líneas en 1891.*

inconvenientes de la falta de legislación adecuada y de la debida experiencia administrativa, bursátil y ferroviaria, hasta lograr que fuera una realidad la construcción de una extensa red ferroviaria que, en el momento de su transferencia a la Compañía del Norte, en 1891, tenía construidos un total de 541 kilómetros.

Fue una labor muy digna de encomio que don José de Campo, comerciante y vecino de Valencia, llegase a levantar, desde un humilde escritorio valenciano, una poderosa Compañía nueve veces mayor que la que fundara años antes, cuando no se llamaba más que José Campo Pérez; pues si antepuso el **de** a su apellido, una vez que ya había adquirido cierto renombre por el éxito de sus empresas, fue únicamente siguiendo el ejemplo de su rival en el mundo de los negocios, don José de Salamanca.

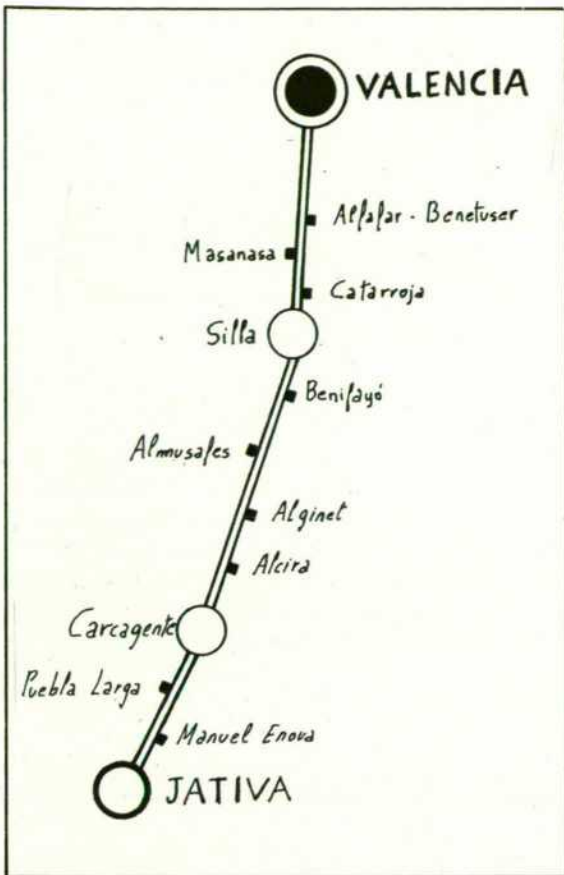
En el año 1850, y considerándolo como un ramal del ferrocarril que había de unir a Madrid con el Mediterráneo, se estudió —aprovechando los trabajos realizados por la Antigua Empresa de Valencia— el trazado de una línea férrea que, desde el mar y pasando por Valencia, fuera a Játiva.

La concesión del Ferrocarril del Mar a San Felipe de Játiva se hizo provisionalmente, sin auxilio alguno directo del Estado, a favor de don Próspero Volney, por Real Orden de 11 de noviembre de 1850, y por la de 13 de diciembre de igual año se le otorgó definitivamente, cambiándole su nombre por el del Grao a San Felipe de Játiva, figurándose en el pliego de condiciones una cláusula en la que se especificaba que, si se construía la línea general del ferrocarril que comunicase la Corte con el Mediterráneo, el concesionario de la línea del Grao a Játiva debería prolongarla hasta empalmar con la primera.

Dicha línea de Madrid al Mediterráneo estaría constituida por las de Madrid a Almansa y la de Almansa a Alicante, concedida la primera al marqués de Salamanca y la



Año 1905. Llegada a la estación de Játiva de un tren de viajeros con coches imperiales, serie CC.980-987, de dos ejes.



Una foto de 1876: paso a nivel en la actual calle de Játiva, de la capital del Turia.



segunda al ferrocarril Almansa-Alicante, ambas integradas en M. Z. A.

CAPITAL, 26 MILLONES DE REALES

Por Real Orden de 19 de enero de 1851 se aprobó la transferencia hecha, de concesión de la línea del Grao, a favor de don José de Campo, quien constituyó para su explotación una sociedad denominada Sociedad del Ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva, aprobada por Real Orden de 2 de julio de 1851, declarándose subsistente la concesión del ferrocarril por la Ley de 22 de abril de 1855.

Dicha sociedad se constituyó, provisionalmente, con un capital de 26 millones de reales, en acciones de 2.000 reales cada una, sin que se hubiese desembolsado de una sola vez el valor íntegro de las mismas, ya que cuatro años después, cuando ya estaba en explotación la línea de Játiva al Grao y una vez hiciera efectivo el octavo dividendo pasivo, quedaba por desembolsar aún el 30 por 100 del valor de las acciones.

Según se cuenta en Valencia, cuando se inauguró el ferrocarril de Valencia a Játiva, el señor Campo invitó, a través de la prensa local, a todo el pueblo de Valencia a ir gratuitamente a Játiva para festejar el acontecimiento, que se consideraba germen de una gran prosperidad para la región valenciana. El tren se llenó de estusiastas valencianos que hicieron el viaje dando estentóreos vivas a don José de Campo y al "ferrocarril de Campo", pues así se le llamaba por entonces, patentizando con ello el carácter "personal" del mismo.

Excuso decir también que los gritos de los excursionistas serían muy otros cuando, allá al atardecer, preguntaron la hora del regreso a Valencia; se les contestó que en cuanto quisieran; que no tenían más que pasar por la taquilla y tomar billete y, en cuanto el tren se llenara, se emprendería el retorno, "pues no había que olvidar que la

invitación había sido para ir a Játiva, pero no para regresar a Valencia..."

LOS ENEMIGOS DEL PROGRESO DESTRUYEN

Las obras se realizaron con notable rapidez. Iniciadas el 25 de febrero de 1851, el 21 de marzo de 1852 se inauguraba el tramo Grao de Valencia-Valencia. El acto inaugural fue un auténtico acontecimiento popular, con salvas de artillería y campanas al vuelo, comenzando el funcionamiento normal a partir del día siguiente, con cinco trenes diarios de ida y vuelta, a tres reales el billete de primera clase, dos el de segunda y uno el de tercera. Los primeros maquinistas vinieron de Inglaterra, siendo también inglés el ingeniero que proyectó el tendido, mister Betty, aunque el ingeniero de construcción fue don Domingo Cardenal. El 24 de octubre llegaba la línea a Silla y el 8 de diciembre a Benifayó; el 1 de marzo el tramo de Benifayó, a Alcira. El 9 de abril del siguiente año se terminaba el tramo de Alcira-Carcagente, con circulación de los trenes hasta Carcagente, y prolongándose el servicio hasta Manuel el 1 de julio; y cuando en dicho mes, cuando se multiplicaban los transportes de viajeros y mercancías "en proporciones aún desconocidas en España" y se disponía la máxima celeridad para la terminación de los trabajos en toda la sección, "manos alevés, guiadas por la ignorancia, por la envidia o por un espíritu enemigo de las mejoras y adelantos sociales", destruyeron en poco tiempo obras de la mayor importancia, incendiando cuatro puentes de los más principales, y dando lugar a la paralización del servicio durante algún tiempo.



El marqués de Campo, don José Campo Pérez, promotor de ferrocarriles en el País Valenciano.

Por fin, el ferrocarril llegó a Játiva el 20 de diciembre de 1854, si bien el terminal de la vieja estación estaba ubicado en un ramal que después se aprovecharía en parte para el tendido de la línea de Játiva a Alcoy.

Se establecieron cuatro trenes diarios de ida y cuatro de vuelta, de ellos uno especial (sólo primera y segunda clase). Eran las tarifas: de primera clase, 16 reales; de segunda, 12, y de tercera, 8; y para el especial, de 20 reales en primera y 16 en segunda. Asimismo, circulaba un tren de mercancías de ida y otro de vuelta.

EN 1859, EN ALMANSA

La actual estación de Játiva, cuyo nuevo emplazamiento data de 1860, sufrió posteriores ampliaciones, principalmente con motivo de unificarse en 1892 los servicios de Játiva para realizar el empalme de las líneas de Almansa y Alcoy y subsanar a un tiempo las dificultades del cruzamiento exis-

tente a la izquierda de la estación con el camino de La Llosa, que fue desviado rodeando el perímetro de la estación y efectuando el cruce por el camino de Surió, a la derecha de la misma.

El 19 de noviembre de 1859 llegaba el ferrocarril a Almansa, al ser extendida la concesión, enlazando allí con las líneas Madrid-Almansa y Alicante-Almansa.

Como recuerdo de la inauguración del ferrocarril de Valencia al Grao, entonces municipio independiente, se repartió profusamente entre los espectadores un ingenuo, pero expresivo poema en lengua valenciana de Salvador Estellés: "Fümne al Ferro-carril del Grau de Valensia a Xátiva".

El 21 de mayo de 1952 se conmemoró el centenario del primer ferrocarril valenciano. Por el trayecto Valencia-Grao del primer trazado circuló el tren del centenario en viaje romántico ocupado por pasajeros ataviados a la moda de entonces. Junto a este primer tren español, circuló el más moderno: el automotor TAF. Se colocaron coronas de flo-

res en el monumento y en el panteón del marqués de Campo y se descubrió una lápida en el andén de la estación de Valencia que dice:

"1852-1952. A la memoria de los patrios valentinos don José Campo, don Luis Mayans, don Manuel Bertrán de Lis, don Joaquín Fores, don Peregrín Carnana, el marqués de Cáceres, don Joaquín Marco, el marqués de Montartal, don Joaquín María Borrás, conde de Castellá; don Francisco del Llano y don José María Ordóñez, que, juntamente con la entidad Montañés y Alvarez, y bajo la presidencia del duque de Riánsares, egregio esposo de la Reina doña María Cristina, constituyeron en 1851 la Junta Fundadora del Camino de Hierro del Grao de nuestra ciudad a Játiva, primer ferrocarril regional. El Ayuntamiento de Valencia, en el centenario de tan importante mejora, esculpe sus nombres para recuerdo de la posteridad. Dios sea por siempre loado".

Pronto, muy pronto, el 20 de diciembre de 1979, se cumplirán los ciento veinticinco

HISTORIA Y VICISITUDES DE LA TRACCION: DEL VAPOR A LA ELECTRIFICACION

EN cuanto al material motor y móvil utilizado para el servicio de viajeros, hay que decir que el vapor estuvo circulando en la línea Valencia-Grao-Játiva hasta bien entrados los años 70, coincidiendo con automotores y ferrobuses sucesiva y alternativamente a partir de la terminación de la guerra civil. Posteriormente, salvo casos esporádicos, todo el servicio se ha venido realizando con ferrobuses tipos 300, 400 y 500 hasta el día de hoy, en que a partir de la electrificación de la línea el 22 de mayo del año 1977 se alterna el servicio con unidades eléctricas tipo WMD-600 compuestas por una unidad motora y dos remolques.

Para no pecar de prolijos, se acompaña para el lector curioso un cuadro en el que se resumen las locomotoras que tuvo el ferrocarril Almansa-Valencia-Tarragona en circulación por la línea hasta su fusión con la Compañía del Norte el 25-V-1891, con detalle del número que se les asignó por esta Compañía y el que les correspondió a su integración a RENFE en 1941, caso de haber resistido al desguace. Luego se empleó el material del Norte y, a partir de la guerra civil, circularon locomotoras de vapor de todas las compañías que integraban la Red.

EL DIESEL.—En cuanto al material Diesel, primero aparecieron los automotores Geathom serie 9401-3 en número de tres, que tenían motor Ganz de 8 cilindros en L de 400 CV. y construidos en la Babcock and Wilcox con una capacidad de 90 plazas; en 1937, los Ganz de fabricación húngara, seis de tipo grande serie 9209-14 y dos serie 9.155-6, con motor de 120 CV., estos últimos en servicio desde 1935; y los tres Maybach serie 9404-6, de fabricación alemana, con motor de 12 cilindros en V y 410 CV., con capacidad para 84 viajeros, alternando varias

veces con automotores Renault, todos ellos con transmisión mecánica.

En el verano de 1956 apareció el ferrobús 301, de fabricación alemana, compuesto por tres unidades sin intercomunicación, que estuvo alternando con el material convencional. En octubre de 1963 aparecieron los ferrobuses de fabricación española, de la serie 300, con dos motores de 150 HP. cada uno (el primero en venir fue el 327, que hizo el tren 5559 del 10-X-63), que en principio constaban de una unidad motora y dos remolques, con transmisión mecánica, para después dejar cada unidad en motor y remolque. Sucesivamente, y a causa del perfeccionamiento del material, a partir de diciembre de 1968 aparecieron los ferrobuses serie 400 y 500, de cuatro unidades, dos de ellas motoras, y con transmisión electromecánica, que son las que actualmente prestan servicio alternando con las unidades eléctricas que en breve cubrirán la totalidad del servicio.

COCHES.—Sería imperdonable no dedicar un sencillo recuerdo a unos coches de viajeros que, por su especial estructura, exclusivamente circularon entre Játiva y Castellón, ya que, aparte de ellos, entre Játiva y Valencia puede decirse que ha circulado todo el material convencional de las compañías concesionarias y después de RENFE.

Se trata de los coches imperiales, de dos pisos, de los que tenemos referencias de tres tipos. Los primeros, construidos en 1883 por Dyle Bacalán, eran de dos ejes y en el Norte recibieron la numeración CC. 955 a CC. 979; en 1905 aparecen en blanco los números inmediatamente anteriores de la serie, lo que hace suponer la existencia de otros imperiales más antiguos, posiblemente de los orígenes del Valencia-Grao. La segunda serie, de 1891, de características simi-

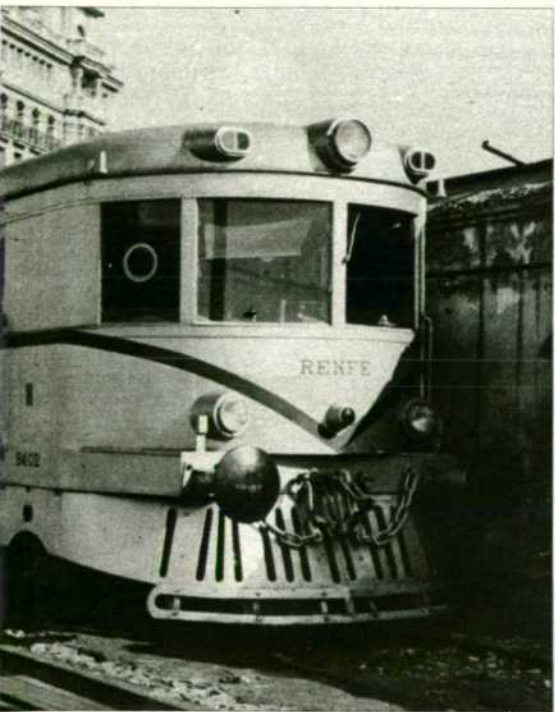


lares a los anteriores, fue construida por Material para Ferrocarriles y Construcciones (MACOSA actual) y respondía a la numeración Norte CC. 980 a CC. 987. La última serie, ya de tres ejes, en la numeración Norte correspondía a los Cifhv 2501-2512, de tercera clase, construidos los dos primeros en 1912 y los restantes en 1924 en los Talleres Carde y Escoriaza.

Tenían una capacidad de 110 plazas y, con un tara de 20,6 Tm., medían 14,3 m. de tope a tope. Al pasar a RENFE recibieron los números Cifhv-3602 a 3612, ya que uno había sido des-

años en que el ferrocarril del Grao de Valencia a Játiva fue una realidad.

Por eso mismo, y porque aquel acontecimiento en sus aspectos positivos contribuyó a aumentar las posibilidades de intercambio comercial y humano, desarrolló la especialización de la economía regional e incluso comarcal, posibilitando tanto la exportación masiva de los productos agrícolas valencianos como el transporte económico del cereal castellano con la ulterior liberación de este cultivo en nuestra huerta, en beneficio de otros más rentables de exportación, me permito ofrecer este pequeño trabajo de recopilación con la idea de contribuir a que a tal efemérides se le diera el máximo esplendor, por tratarse además del primer ferrocarril de la región valenciana, sólo cuatro años posterior al primero de España, y promovido, con capital valenciano, por un valenciano insigne, don José de Campo, primer marqués de Campo. ■ **PASCUAL BARRACHINA GUAITA.** (Doctor ingeniero industrial. Subjefe de Departamento RENFE.)



Automotor Geathom núm. 9402, con motor Ganz de ocho cilindros, construido por la Babcock and Wilcox en 1936, que circuló por la línea de Valencia a Játiva.

guazado antes. Eran los coches que principalmente formaban los trenes que hemos conocido todos prácticamente y que han solapado la tracción vapor con la Diesel.

¡Cuánta nostalgia despertarán en cada uno de nosotros los múltiples viajes en que ellos han sido testigos mudos de nuestros cuchicheos, nuestras conversaciones y hasta nuestros silencios!... ■ **P. B. G.**

DEL ANECDOTARIO...

"VENGAN CUATRO DUROS DE BILLETES"

COMO en la mayoría de los actos celebrados en el siglo XIX, no podían faltar los poetas con sus versos destacando la importancia de un acontecimiento.

Fueron muchos los que compusieron versos para festejar la inauguración del primer ferrocarril de Valencia, y copias de sus textos eran lanzados por los viajeros de los trenes inaugurales a la multitud que contemplaba el espectáculo a lo largo del trayecto Valencia-Grao. Sin embargo, de entre ellos, es de destacar el himno que hizo don Salvador Estellés, y cuyo texto transcribimos, a efectos históricos, en estas páginas.

Como todo gran acontecimiento, también tuvo su nota cómica, que además dio prueba del éxito inicial del ferrocarril. El primer día de servicio, un forastero de La Ribera se abrió paso como pudo hasta la taquilla, sacó una moneda de cuatro duros y pidió muy satisfecho: "VINGUEN QUATRE DUROS DE BILLETES" (Deme cuatro duros de billetes).

El sorprendido taquillero cumplió la petición, y el forastero se marchó tan ufano con un puñado de billetes, ya que el más caro (primera clase) costaba tres reales, y el de tercera, un real.

Respecto a instalaciones también tuvo este ferrocarril su nota pintoresca.

La estación de Valencia fue ubicada dentro del recinto de las murallas. Para que pudieran pasar los trenes fue construido, a fuerza de barrenos, un pasadizo y una puerta de comunicación en 1851. No obstante, duró poco, ya que a los pocos años comenzó el derribo de las murallas, quedando como mudo testimonio de su anterior poderío las grandes torres góticas de Serranos y Cuarte.

Estos y otros datos sobre la inauguración del ferrocarril Valencia a El Grao fueron detallados en un muy documentado artículo de don Enrique Soler y Godes, en la revista "Valencia Atracción", en 1952. ■ **E. GONZALO**

HIMNO AL FERRO-CARRIL GRAO DE VALENCIA A JATIVA

Coro

*Gloria al Ferro-carril que nos lleva
desde El Grao a Valencia del Cid;
Del vapor el oído nos traspasa
El silbato, el silbato, el silbato.*

*Para ti no hay leguas ni horas
Pues las pasas volando como el viento
De tan dulce que meneas las ruedas
No se oyen, no se oyen, no se oyen.*

*Muy grande es el entusiasmo que se ve
y la gete lo ha tomado con calor
Por donde voy no se oye otra cosa
Al vapor, al vapor, al vapor.*

*De Valencia cruzando la campiña
A la playa vas a llegar
Y el tumulto se agolpa y se apiña
Al pasar, al pasar, al pasar.*

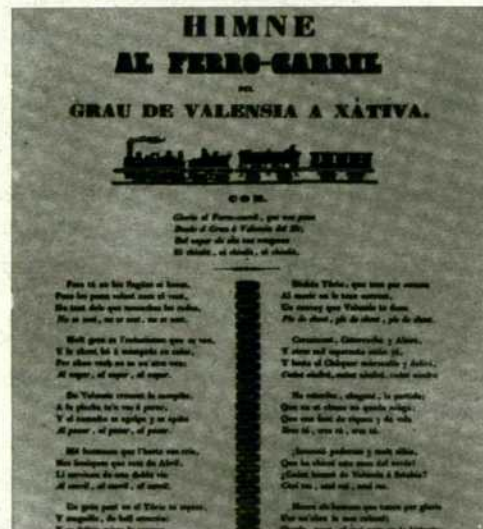
*Mil hermosas que la huerta nos produce
Más bonita que una rosa de abril
Le sirven de una doble vía
Al carril, al carril, al carril.*

*Un gran puente en el Turia te espera,
Y magnífico, de bello atractivo;
Y es delicia mirar la carrera
Por el río, por el río, por el río.*

*Dichoso Turia que tienes por corona
Al morir en tu corriente,
Un convoy que Valencia te da
Lleno de gente, lleno de gente, lleno de gente.*

*Carcagente, Catarroja y Alcira,
Y otras mil esperándote están ya,
Y hasta el Júcar murmullo y delira,
Cuándo vendrá, cuándo vendrá, cuándo vendrá.*

*No retardes, gigante, la partida;
Que no te llame no queda nadie;
Que una fuente de riqueza y de vida
Eres tú, eres tú, eres tú.*



Facsimil de la octava con el "Himno", de S. Estellés, en lengua valenciana, repartido en la inauguración del ferrocarril Valencia-Játiva. La transcripción castellana es de nuestro colaborador E. Gonzalo.

*¡Invencción poderosa y muy sabia
Que ha vuelto este mundo del revés!
¿Cuándo habrá de Valencia a Setabia?
Casi nada, casi nada, casi nada.*

*Honra a los hombres que tienen por gloria
Hacer una obra la más colosal;
Quede, pues, su nombre en la historia
Inmortal, inmortal, inmortal.*

Salvador Estellés
(Valencia, 1852)