

CONSIGNA PARA EL EMPALME DE JÁTIVA Y APUNTES HISTÓRICOS SOBRE EL MISMO

por: Lluís Picó Agulló

Introducción

Imagino que por todos es conocida la línea de ferrocarril de Játiva a Alcoy, pero quizá no todo el mundo sepa que, en origen, esta línea, ó al menos el tramo hasta Onteniente, no iba a ser un ramal, tal cual hoy lo conocemos, sino que el tramo Játiva-Almansa de la línea principal, proveniente de Valencia, en lugar del trazado finalmente construido, por el valle del Montesa, iba a discurrir por el valle de Albaida y por Onteniente para dirigirse a La Encina y Almansa, siendo en 1856 cuando finalmente se aprueba el trazado por el valle del Montesa, atravesando Mogente y Fuente de la Higuera. De hecho la denominación de los tramos, en 1853, del primigenio proyecto es: Almansa-Fontaneres, Fontaneres-Ayelo y Ayelo-Játiva.

Éste hecho aporta una interesante singularidad al empalme en Játiva del citado ramal de Alcoy, con la línea principal de Valencia a Almansa.

Para comenzar, es importante conocer otro dato que quizá no está muy extendido entre los aficionados. La estación de Játiva primitiva no es la actual ni estaba ubicada en el emplazamiento de esta. La estación primitiva de Játiva, perteneciente a la "Sociedad del ferrocarril del Grao de Valencia a San Felipe de Játiva", se encontraba (y aún se encuentra, lo que queda de ella) en el "ramal" de Alcoy, pero nunca dio servicio a ningún tren con destino u origen a Alcoy, pues el cierre de esta estación primitiva es anterior a 1889⁽¹⁾ y el primer tramo en funcionamiento del Játiva-Alcoy fue abierto al tráfico en marzo de 1893, hasta Albaida, por lo que es incorrecto afirmar, como en alguna publicación se hace, que la primitiva estación de Játiva corresponde al ferrocarril de Játiva a Alcoy, pues dicha estación es en realidad la primera estación de Játiva y término de la línea del "ferrocarril del Grao de Valencia a San Felipe de Játiva" y nunca dio servicio a ningún tren con destino Alcoy ó a cualquiera de las estaciones del citado ramal.

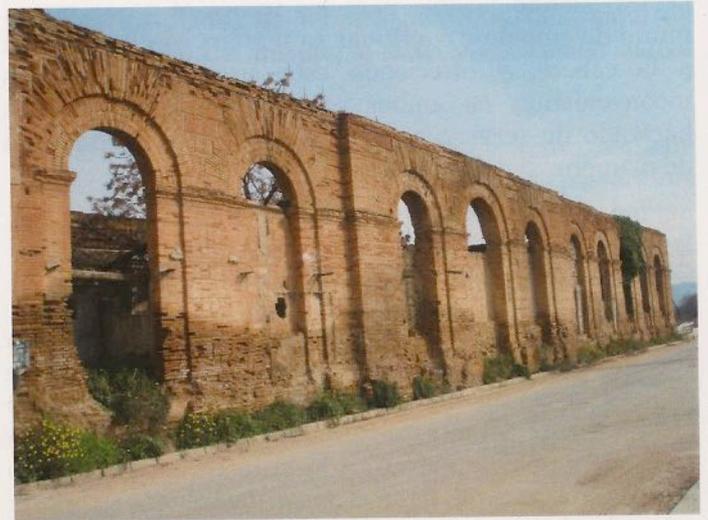
En algún momento, con posterioridad a 1856, cuando finalmente se decidió que la línea a Almansa discurriría por el valle del Montesa, (actual trazado) y posiblemente en 1857, cuando se inauguró la sección Játiva a Alcudia de Crespins, del tramo Játiva a Almansa, esta estación primitiva fue abandonada y se construyó otra en el emplazamiento de la actual. Esta segunda estación, quizá provisional, fue posteriormente ampliada y es la

que hoy en día conocemos. Existe un plano de 1890 de la ampliación de la "estación nueva de Játiva" en la que, además de detallarse el plan viario de la nueva estación, se aprecia la existencia de un edificio anterior (el que seguramente sería provisional y vino a sustituir al primitivo de San Felipe de Játiva) y en él se observa también como a la estación primitiva se la llama "estación vieja de Játiva" y al trazado original, desde el empalme de éste con el trazado definitivo hacia Almansa como "curva de la estación vieja".

Existe también un plano del FC Játiva-Alcoy, que forma parte de una memoria del año 1886, bajo el nombre del Marqués de Campo (no AVT) en el que el ramal de Alcoy nace de la "Estación Játiva vieja" y en un replanteo, de 1890, ya se proyecta el enlace de Játiva tal cual hoy lo conocemos, en el que aparece la estación de San Felipe con la mención "Estación vieja" y en la que la supuesta vía "directa", hacia Alcoy, aparece dibujada y acompañada del siguiente texto: "Línea antigua de Játiva". El citado plano, visado en 1890, es un replanteo hasta Montaberner, en el que básicamente se suavizan y amplían los radios de curva (de 300 a 400 metros).

Explicado esto, resta decir, como introducción previa al tema que tratamos en éste artículo, que cuando se decidió cambiar el trazado hacia Almansa, en lugar de arrancar éste de la estación primitiva de Játiva, lo hizo unos centenares de metros antes y fue en éste nuevo tramo donde se construyó la nueva estación. De esta manera, desde dicho empalme, lo que iba a ser la línea principal entre Valencia y Almansa, pasó a ser parte del ramal de Játiva a Alcoy⁽²⁾, con la peculiaridad de que los trenes con origen/destino a Alcoy no entraban directamente a Játiva, sino que debían efectuar un retroceso. Resulta curioso que el ramal de Alcoy comenzase a explotarse de esta manera pues, como ya se ha explicado, en el plano de replanteo del año 1890, aparece la unión directa del ramal con la nueva estación de Játiva. Es probable que dicho enlace directo se construyese al mismo tiempo que la nueva estación de Játiva (la que hoy en día conocemos) y que fue fruto, como también hemos explicado, de una ampliación de la estación nueva anterior.

En éste artículo, además de esta breve reseña histórica sobre el enlace de Játiva, daremos a conocer el reglamento que la Compañía de AVT estableció para regular el tráfico de los trenes con origen y destino a



Izquierda: La primera estación de Játiva, (San Felipe de Játiva), vista por el lado de las vías. La vía que vemos es el ramal Alcoy-Játiva, pero esta estación nunca fue una estación de éste ramal; ni se construyó por él ni prestó nunca servicio en él.
Derecha: Vista del mismo edificio, desde el lado del patio de carruajes / Fotos: Lluís Picó Agulló (29/02/2009)

Alcoy, pues resulta muy curioso, por lo complejo de las operaciones que se realizaban y la cantidad de medios humanos y materiales que se requerían para la salida y llegada de estos trenes.

Además, espero que éste artículo sirva también para poner un poco de “orden” en el asunto del empalme y caiga ese falso mito de que el Játiva a Alcoy tuvo un enlace “directo” con Valencia, para que los trenes que partían de la importante ciudad de Alcoy no perdiesen tiempo invirtiendo marcha en Játiva, camino de Valencia. Fue al revés. La línea de Játiva a Alcoy, (en su tramo hasta Onteniente), iba a formar parte del tronco principal de AVT, pero tempranamente fue relegada a ramal y se modificó el empalme de manera que los trenes, que efectuaban una tediosa maniobra para acceder a la nueva estación de Játiva (la explicación de la cual es el objeto principal de éste artículo) pudiesen hacerlo sin todas estas maniobras, pero nunca estuvo en el ánimo de los promotores (Campo/AVT) el establecer ningún tipo de enlace directo con Alcoy. La estación de San Felipe de Játiva nunca fue “la estación de Alcoy”.

Quiero aprovechar, antes de pasar a transcribir el interesante documento de AVT del año 1891, para hacer un llamamiento a todos los compañeros de afición, para que presten un poco más de atención a éste desconocido ferrocarril, tan cercano y a la vez tan aislado y poco estudiado. Existe mucho por conocer y descubrir de esta interesante línea, así como muy poca información gráfica, de todas sus épocas.

La consigna

“Sociedad de los ferrocarriles de Almansa á Valencia y Tarragona”

Reglamento para el movimiento de trenes de viajeros y mercancías en el trayecto comprendido entre las estaciones de Játiva y Genovés de la línea de Játiva a Alcoy.

Encontrándose situada la aguja de empalme de la línea de Alcoy a 1225 metros de distancia de la estación de Játiva (lado Valencia) y siendo la marcha de los trenes a la salida de Játiva de sentido inverso al que debe seguirse en la línea de Alcoy, se hace preciso reglamentar la forma en que ha de hacerse el servicio público en esta última línea, ínterin [mientras] se establece el enlace directo de la misma con la estación de Játiva, al propio tiempo que asegurar la marcha de los trenes, y al efecto se establecen las siguientes disposiciones:

1ª. Un disco situado a 513 metros de la aguja de empalme, y servido por un guarda especial que tendrá comunicación telegráfica con la estación de Játiva, estará destinado a detener cualquier tren que procedente de Manuel pudiera presentarse en el momento de tener que obstruirse la línea general de Almansa a Valencia por un tren con destino ó procedente de la línea de Alcoy.

2ª. A éste efecto, el Jefe de estación de Játiva dará orden telegráfica para que se cierre el disco anteriormente indicado diez minutos antes de la salida de un tren de las estaciones de Játiva ó de Genovés, no pudiendo dar salida a ningún tren de Játiva ni autorizar la salida de ningún tren de Genovés, sin haber recibido contestación de haber sido cumplida la orden de cerrar el disco.

3ª. Para evitar toda pérdida de tiempo, el Jefe de la estación de Genovés dará aviso al de Játiva de la salida de Benigánim de todos los trenes que marchen con dirección a Játiva. El Jefe de esta estación, teniendo en cuenta el tiempo necesario para hacer el recorrido entre Benigánim y Genovés, dará orden para el cierre del disco, y, como queda dicho, solo autorizará la salida de los trenes de Genovés cuando tenga la seguridad de que está el disco del empalme cerrado.

4ª. Para la salida de trenes de Játiva con dirección Genovés, se guardarán iguales precauciones, sin perjuicio de cumplir las formalidades reglamentarias para la marcha de trenes entre dos estaciones.

5ª. No siendo posible para los trenes al pasar por el punto de empalme continuar su marcha con la máquina a la cabeza, y ofreciendo esta circunstancia graves inconvenientes en ambos sentidos, se evitarán estos haciendo un servicio especial con el piloto [locomotora de maniobras] de Játiva en la forma siguiente:

A. Salida de trenes de Játiva para la línea de Alcoy.

La máquina que deba remolcar el tren saldrá de Játiva con la chimenea en dirección a Encina, en cuanto se reciba el aviso de quedar el disco cerrado, acompañada por un agente del movimiento. La máquina al llegar a la aguja de empalme entrará a la línea de Alcoy dejando libre la vía general para el paso de trenes. Un poste colocado al lado de la vía, indicará el punto donde debe quedar la parte de atrás del tender. Cuando deba hacerse servicio de noche, en éste poste se colocará un farol con luz blanca.

Cinco minutos después de la salida de la máquina saldrá el tren remolcado por la máquina piloto, debiendo llevar los coches de viajeros junto a la máquina y los vagones a cola.

Éste tren marchará a una velocidad que no podrá exceder de 8 kilómetros por hora hasta la aguja de empalme, la cual rebasará, debiendo quedar el último carruaje por lo menos a quince metros de la punta de las agujas en dirección a Valencia. Un poste colocado al lado de la vía indicará el punto donde debe detenerse la cola del tren. Cuando deba hacerse servicio de noche, en éste poste se colocará un farol con luz blanca.

Parado por completo el tren, y sin ponerse, bajo ningún pretexto en movimiento, la máquina piloto quitará los enganches que la unan al tren. El jefe de éste, después de asegurarse de que el tren está libre y los frenos apretados, mandará retroceder a la máquina titular que, como se ha dicho, debe encontrarse en la línea de Alcoy, la unirá al tren y emprenderá la marcha comprobando todas las disposiciones reglamentarias.

El piloto de Játiva cuando la vía quede completamente libre retrocederá a la estación con precaución, y cuando se encuentre ya dentro de agujas el Jefe de aquella dará orden para que se abra el disco de empalme.

B. Llegada a Játiva de los trenes de la línea de Alcoy.

Cumplida la prescripción del cierre del disco y autorizada la salida de un tren de Genovés, el piloto de Játiva saldrá acompañado por un agente del movimiento marchando a paso de hombre y se situará en la proximidad de la aguja de empalme, pero dejando la vía de Alcoy completamente libre. Un poste colocado al lado de la vía indicará el punto donde debe quedar la parte de atrás del tender. Cuando deba hacerse servicio de noche, en éste poste se colocará un farol con luz blanca.

A la llegada del tren de Genovés observará éste las mismas precauciones anteriormente indicadas, se detendrá en la vía general dejando la aguja libre y entonces tomará el tren por cola el piloto para llevarlo a la estación de Játiva.

La máquina titular marchará a paso de hombre detrás del tren a una distancia que no baje de 200 metros y se detendrá en las agujas hasta que el guarda correspondiente le dé entrada en la estación. Hasta que esta máquina se encuentre dentro de la estación el Jefe de la misma no podrá dar orden para la operativa del disco de empalme.

6ª. El Sr. Inspector del Movimiento de la línea de Almansa queda encargado de vigilar el exacto cumplimiento de las anteriores disposiciones.

Valencia 18 septiembre de 1891

Consideraciones finales

De la lectura de la consigna extraemos un dato muy curioso y que no he encontrado documentado hasta el momento: el primer tramo en explotación del ramal de Alcoy no fue Játiva-Albaida (1893) ni Játiva-Onteniente (1894), sino Játiva-Beniganim y esto me plantea las siguientes dudas:

¿Entró en explotación comercial éste primer tramo ó solo prestó servicio para los trenes de trabajo? Por la consigna que reproducimos sabemos que en septiembre de 1891 la vía llegaba hasta Beniganim y si se crea esta consigna se puede pensar que es porque algún tipo de tráfico existe en el ramal, aunque solo se tratase de trenes de trabajo, si bien es cierto que tanta precaución se entendería más si lo que se regulase en la citada consigna fuese la circulación de trenes de viajeros y/ó mercancías; quizá el propio título de la consigna sea la pista.

Lo que los planos confirman es que la casilla que guardaba el empalme existía y por lo que se deduce de la consigna, como mínimo, la estación de Genovés contaba con personal ya en 1891.

¿La infraestructura hasta Beniganim se construyó ya como ramal de Alcoy ó se encontraba terminada (o bastante avanzada) cuando AVT decidió cambiar su línea principal, llevándola por el valle del Montesa? En la bibliografía existente se cita 1889 como fecha en la que José de Campo adquiere la concesión del FC Játiva Alcoy, pero está documentado ya en el año 1886 un plano del citado ramal, del que se ha hablado en la primera parte de éste artículo.

Sabemos también que el Sr. Campo era bastante "lanzado" y tuvo más de un conflicto administrativo por efectuar obras sin las pertinentes autorizaciones.

¿Alguien se anima a investigar el asunto?

Espero haber despertado en algún lector el gusanillo de la investigación, mostrando éste pequeño ejemplo de que no todo lo que conocemos es como nos habían contado y que, desde luego, aún no sabemos muchas cosas de algunos ferrocarriles muy cercanos a nosotros, pero que siguen siendo unos grandes desconocidos en muchos aspectos.

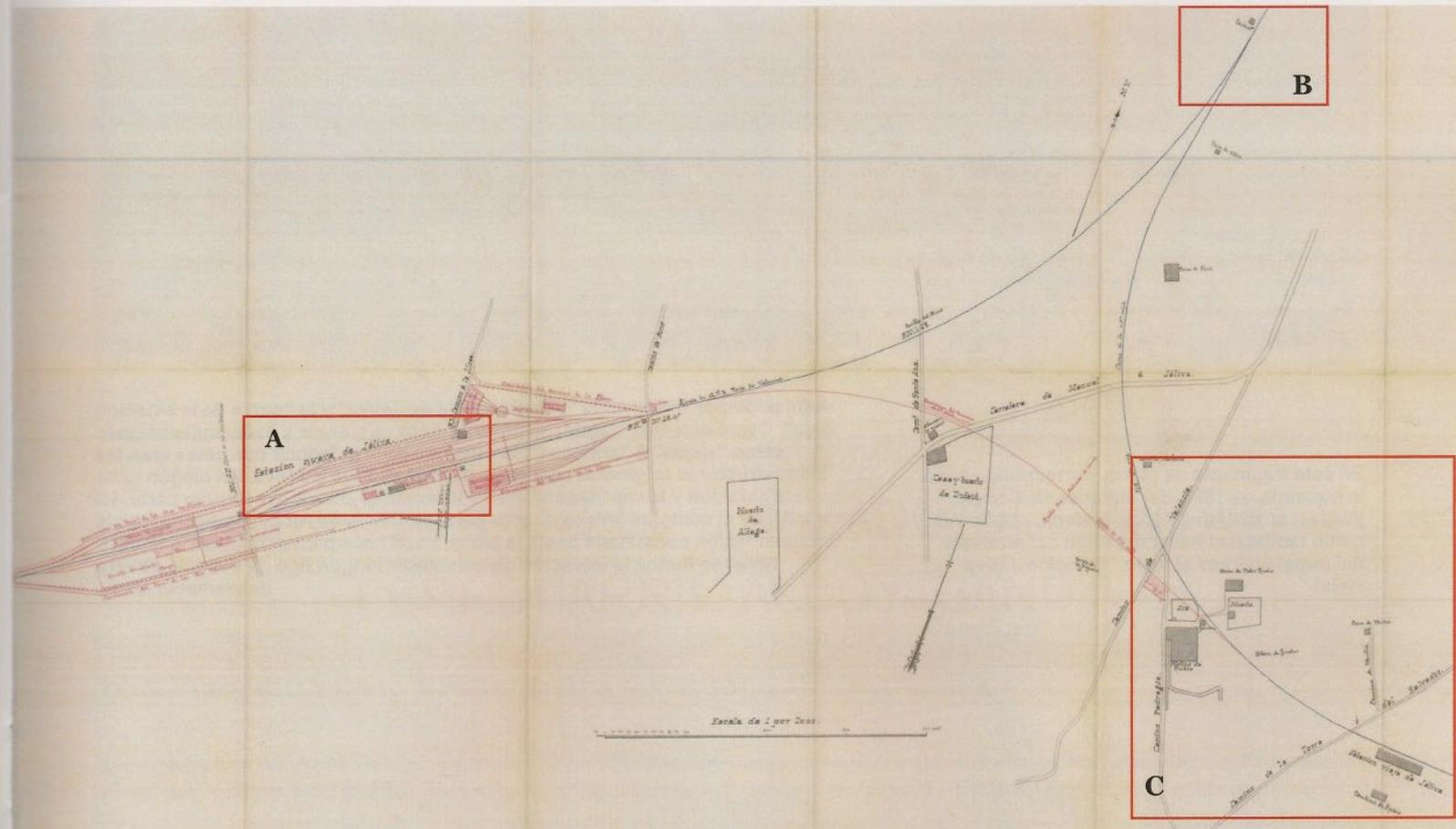
Notas aclaratorias

(1) De hecho, en planos de replanteo del ferrocarril Játiva – Alcoy, visados en 1890, aparece representada la primitiva estación de Játiva con la leyenda “estación vieja” y el trazado original hacia Valencia, desde esta estación, con la anotación “curva antigua de Játiva”. Es

más, ya en planos de febrero de 1888, del ramal de Alcoy, el inicio del mismo se sitúa en “estación Játiva vieja”.

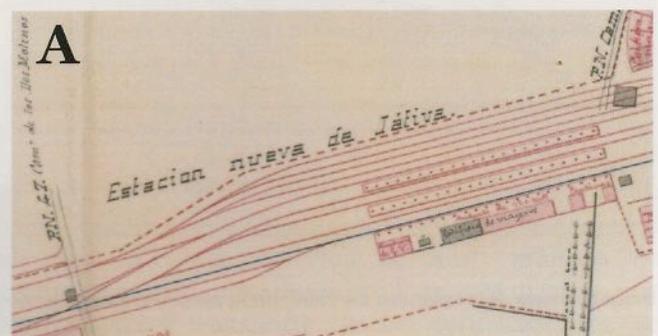
(2) Para el proyecto del ferrocarril de Játiva a Alcoy sospecho que se aprovecharon, con los posteriores replanteos habituales, los planos que ya se habían elaborado para el Játiva – Almansa por Onteniente, al menos hasta Montaberner (desde donde el que suscribe supone que el trazado se dirigiría hacia Ayelo, en lugar de hacia Albaida) e incluso, quien sabe si también explanaciones y alguna obra de fábrica. Podría ser por ello que la construcción del ramal y su llegada hasta Onteniente fue relativamente rápida (unos tres años), cosa que no sucedió con el tramo Onteniente-Alcoy (diez años) del cual hablaremos en otra ocasión.

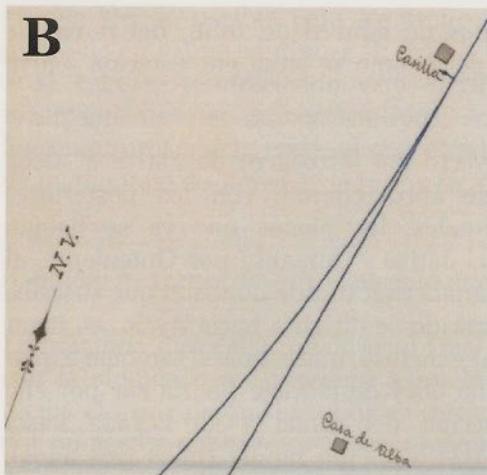
Apéndice gráfico



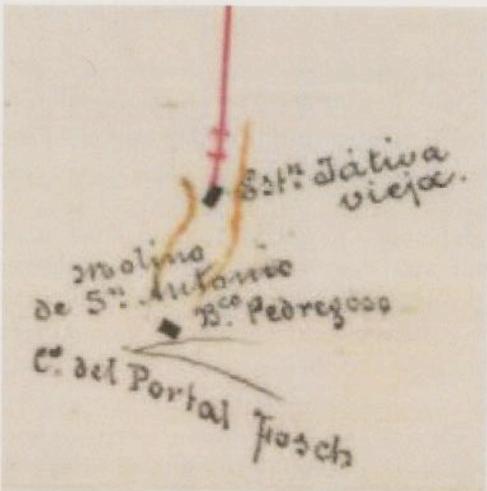
Plan de ampliación de la estación de Játiva “nueva”, en la línea general de Almansa. Se observa en color rojo la ampliación y en negro las construcciones existentes. Podemos ver como la ampliación se realiza sobre una estación ya existente. Se señalan también varios detalles importantes a los que se hace referencia en éste artículo y que ampliamos entre esta página y la siguiente.

En éste detalle observamos como la ampliación (color rojo) se produce sobre una ya existente estación (color negro).

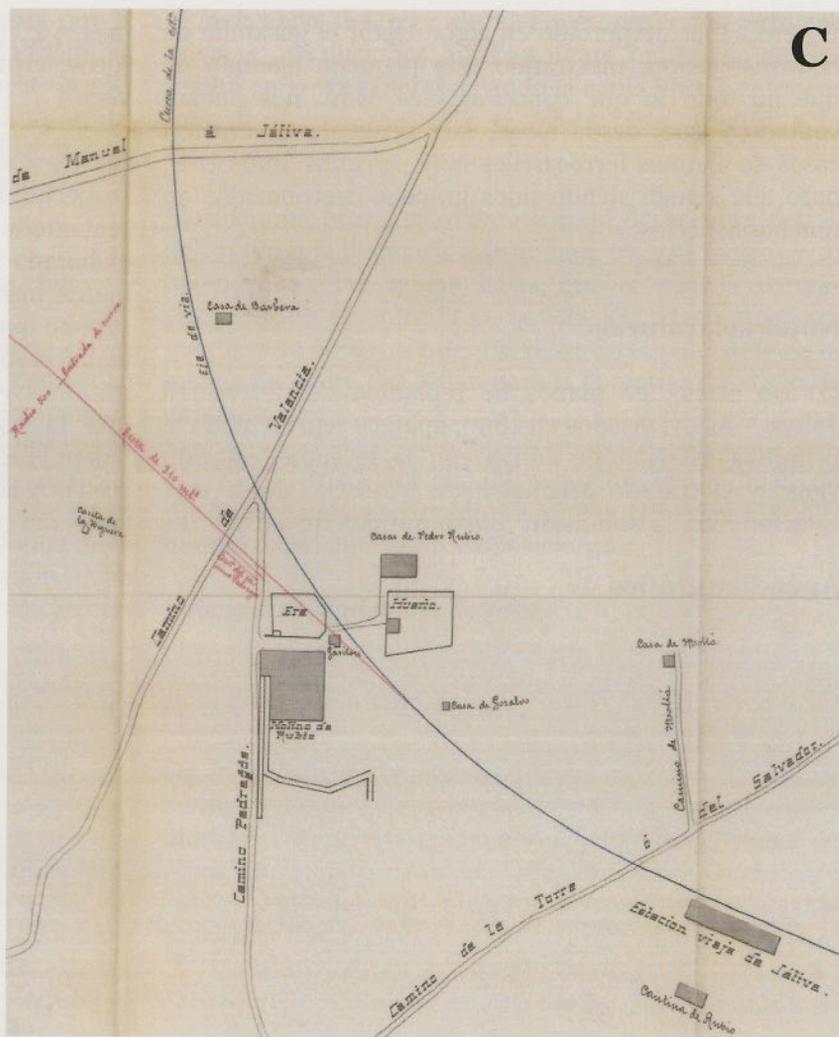




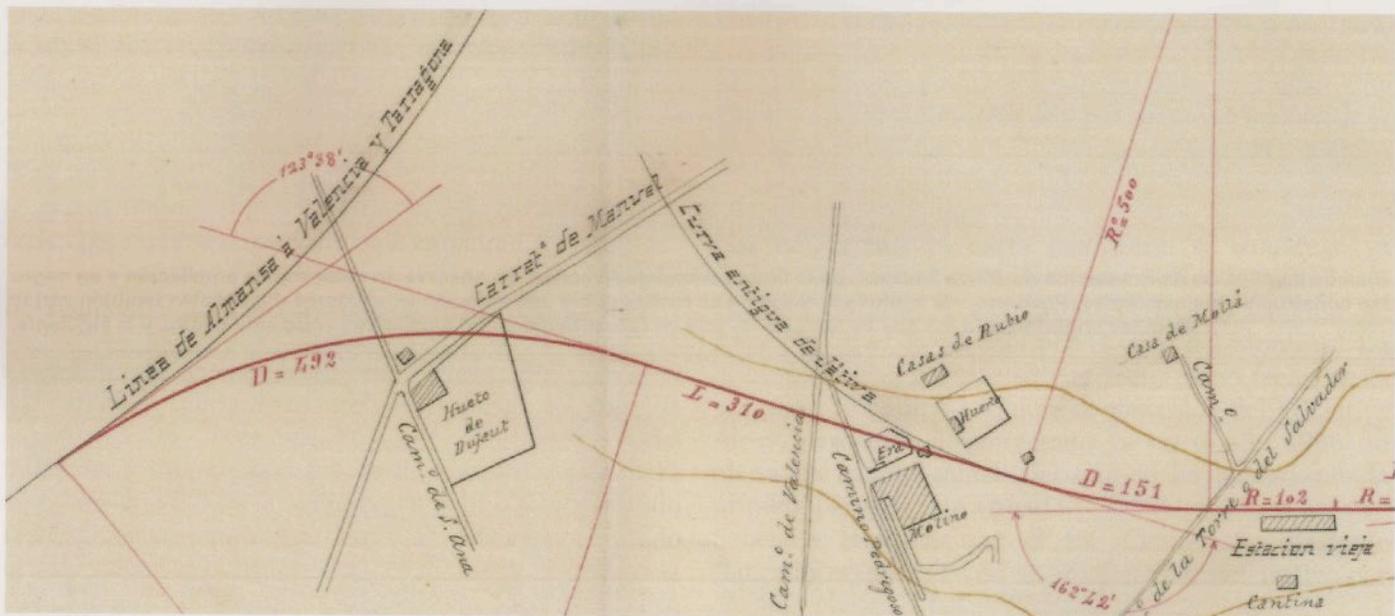
La casilla que se menciona en la consigna, que intervenía en la circulación de los trenes que tenían origen y/o destino en el ramal de Alcoy



En éste fragmento de plano, correspondiente a la memoria de 1886, del Marqués de Campo, para el ramal Játiva-Alcoy, podemos observar como también al hacer mención del arranque del ramal aparece el texto "Estación Játiva vieja"



Aquí podemos observar la "estación vieja de Játiva" y la "curva de la estación vieja". Como estamos viendo, siempre se hace referencia a estas instalaciones como "viejas" ó "antiguas", lo cual nos lleva a deducir que estas eran las infraestructuras originales cuando el ferrocarril llega a Játiva. En ningún caso esta estación y la vía "directa" hacia Valencia se concibieron como parte del ramal a Alcoy ni como un enlace directo para los trenes de Alcoy. De hecho, por la documentación consultada hasta la fecha, nada hace pensar que AVT ó NORTE tuviesen nunca la intención de establecer ningún tipo de servicio directo desde/hacia Alcoy.



En éste plano del replanteo de 1890, en la zona del empalme de Játiva leemos claramente "curva antigua de Játiva" y "estación vieja".