



HISTORIA DEL FERROCARRIL EN EL PUERTO DE ALICANTE



Autores: Francisco Maltés Vargas, Presidente

José Manuel Ruiz Sempere, Secretario

Octubre-2019

HISTORIA DEL FERROCARRIL EN EL PUERTO DE ALICANTE

Sin duda el ferrocarril para el transporte de mercancías por la zona de servicio del puerto siempre ha representado el mejor medio económico para la competitividad del puerto sobre otros medios de transporte terrestres, por otra parte, dado que la primera línea de ferrocarril que unía el centro del país con el Levante español era la de Madrid-Alicante por la menor dificultad en su construcción por razones de la morfología del terreno, proliferan el incremento del tráfico ferroviario, lo que precisó instalaciones ferroviarias para la explotación de este servicio.

Al mismo tiempo, con motivo de la necesidad de disponer de explanadas de superficies para depósitos de mercancías transportadas por vagones de ferrocarril, como también de nuevos muelles para el atraque de buques para las operaciones de embarque y desembarque de mercancías en general, el tráfico ferroviario portuario fue una actividad importante durante muchos años para el transporte de piedra de escollera, bloques de cemento para líneas de muelle y otros materiales. Por ello en la Junta de Obras del Puerto existía un servicio denominado Tracción y Maniobra, dotado de personal especializado, así como también de máquinas de vapor en principio y posteriormente de gasoil, vagones, y otros equipos y materiales necesarios.

El transporte de mercancías por ferrocarril en la zona de servicio de puerto actualmente se destina a la entrada de vagones cargados con contenedores con destino a la terminal del muelle 23 que explota la empresa Terminales Marítimas del Sureste.

Rrealizada esta breve introducción, describimos una breve historia sobre el ferrocarril en el puerto de Alicante, recogiendo la información que sobre el asunto hemos podido recopilar:

Con la entrada en servicio el 1 de enero de 1858 la línea de tren de Madrid-Alicante realizada por la empresa MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) y dado que nuestro puerto era el principal para el transporte de mercancías procedentes de la zona centro del país, era necesario que estas mercancías llegaran a puerto directamente con el ferrocarril para reducir los tiempos de transporte y la reducción de costos de los mismos.

Las entradas de mercancías al puerto por ferrocarril procedían de las instalaciones de la compañía ferroviaria MZA en un principio, y posteriormente también de la compañía ferroviaria Andaluces con mercancías de la zona Sur concretamente de Murcia y Andalucía.

En principio el ferrocarril llegaba al puerto atravesando la muralla de fortificación junto al baluarte de San Carlos, y transcurría junto al Paseo de Los Mártires (actual explanada de España) hasta llegar a la zona del postiguet donde existía una playa de vías para vagones con mercancías para su embarque en buques atracados en puerto. A partir de aquí, los vagones eran arrastrados por caballerías hasta su lugar de depósito o embarque.



En el año 1858 se redacta un proyecto por MZA, de enlace del ferrocarril con el puerto de Alicante creando una estación de clasificación de vagones junto a la playa del Postiguet. El proyecto se aprobó por la Real Orden de 2 de febrero de 1859, teniendo como objeto el depósito de vagones cargados con mercancías para su entrada a muelle y posterior embarque.

El 1 de septiembre de 1860, se inició el tráfico de vagones al muelle de Levante mediante tracción animal arrastrados por caballerías.

En el año 1888 los ferrocarriles de la compañía Andaluces llegaban a la estación de Alicante-Benalúa. Posteriormente se realizó un ramal hacia el puerto que conectaba con las vías en la zona de Canalejas. Desde aquí, la compañía MZA se encargaba de su traslado a la playa de vías del postiguet.

El constante movimiento de trenes procedentes de las compañías ferroviarias MZA y Andaluces, como también la previsión de la llegada de mercancías por ferrocarril

de las líneas de vía estrecha de La Marina y de Alcoy para su explotación por la compañía de Ferrocarriles Estratégicos de Alicante, exigían realizar un cerramiento por razones de seguridad en el perímetro de la playa de vías del postiguet, que estaba situada al final de la explanada, entre la calle Juan Bautista Lafora y el paseo de Gomis, junta a la playa del Postiguet.

También era necesaria la transformación de vías en los muelles de Levante sobre la base de que todas las maniobras de traslado de vagones se efectuasen con locomotoras a vapor, suprimiendo el remolque de caballerías. La tracción de vagones por locomotoras a vapor al interior del muelle de Levante se inició a partir del mes de agosto de 1868.

En el año 1903, la Real Orden de 13 de marzo, aprobó las condiciones generales para redactar un proyecto sobre “Estación de clasificación del puerto de Alicante y vía de enlace con CAMPSA.

En el año 1904 se instalaron vías del ferrocarril en los muelles de Levante.

Los vagones del ferrocarril accedían al muelle mediante una plataforma giratoria ralentizando la entrada de mercancías. Estas maniobras y el trazado de las vías invadían las zonas destinadas al depósito de mercancías y al tráfico de carros que transportaban mercancías.

En el año 1911 se autorizó al ingeniero Próspero Lafarga Navarro para la redacción de un proyecto de ferrocarril de vía estrecha Alcoy-Alicante, con un ramal al puerto.

La estación de clasificación del Postiguet era propiedad de la compañía MZA, y en el año 1912 la Real Orden de 21 de enero, autorizó a la Junta de Obras del Puerto para gestionar las vías férreas de los muelles de Levante expropiando todas las infraestructuras del ferrocarril en el puerto incluidas las del Postiguet.

En el año 1912 se realizó un nuevo cerramiento que rodeaba la estación de clasificación, que estaba compuesto por una valla de hierro forjado sobre pilares de sillería. Las obras comenzaron en el mes de febrero de 1912 y quedaron ultimadas en el mes de junio de 1913.



El trasiego de vagones por la zona del Postiguet al muelle de Levante y viceversa, ocasionaba la dificultad en el tráfico de vehículos y personas, como también un impacto urbanístico sobre el paseo de Gomis y la Playa del Postiguet.

El tren de vía estrecha de La Marina fue inaugurado en el año 1914 con el tramo Alicante-Altea y en el año 1915 se prolongó hasta Denia. Los vagones con mercancías llegaban al apeadero del Postiguet, cuyas mercancías eran transbordadas a vagones de vía ancha para su entrada al muelle.

En el año 1924 se reavivó el interés del proyecto del ferrocarril Alcoy-Alicante para materializar la obra ideada por el ingeniero Próspero Lafarga, y a lo largo de los años el proyecto sufrió diversas modificaciones en su trazado. En el año 1932 acabaron las obras de fábrica (puentes y túneles) y la explanación de terrenos, faltando la construcción de estaciones, ramales de vías y su electrificación.

Después de la posguerra, la línea ferroviaria Alcoy-Alicante quedó paralizada, ya que la política del Gobierno Franquista era la reconstrucción de las líneas principales del ferrocarril. Entre los años 60 y 80 se intentó revitalizar este proyecto sin éxito, dada la importancia de la cantidad de mercancías que podrían llegar al puerto por este medio de transporte procedentes de Alcoy y otras ciudades afectadas por el recorrido del tren, finalmente en el año 1984 el Gobierno de España archivó el proyecto.

En el año 1940 la Compañía de los ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante solicitó la autorización para utilizar un Apeadero construido en la época roja en la

estación de clasificación del Postiguet, con el fin de aproximar los viajeros a la población, pero tanto la Dirección General de Ferrocarriles, el Estado Mayor de la Defensa, la Junta de Obras del Puerto, y el Ayuntamiento de Alicante, desaconsejaron el proyecto por diversas razones.

El 1 de julio de 1943, el Ayuntamiento de Alicante interesó a la Junta de Obras del Puerto, que hiciera desaparecer del lugar que ocupaba la estación de clasificación de vagones del ferrocarril, para construir en los terrenos de la estación “un bello parque dotado de arboleda, macizos de flores y plantas”.

Esto representaba un serio problema para la ciudad y el puerto, por ello con fecha 3 de octubre de 1945, el Ministerio de Obras Públicas nombró una Comisión para que estudie una nueva ubicación de la estación de clasificación de vagones de la Junta de Obras del Puerto, como también el acceso ferroviario de la Factoría de CAMPSA, ordenando que se redactase el correspondiente proyecto.

Dicha Comisión se reunió en el mes de junio de 1946, acordando la redacción de un anteproyecto que abarcar estas dos actuaciones, sobre las bases siguientes:

La nueva estación de clasificación se situaría en la zona resultante de ganar terreno al mar al final del Paseo de Gomis con la playa del Postiguet y el espaldón del dique-muelle de Levante.

La Comisión y la Dirección General de Ferrocarriles, con fecha 30 de septiembre de 1947 prestaron su conformidad con el anteproyecto. Posteriormente la Orden Ministerial de 24 de marzo de 1948 encomienda la redacción del proyecto definitivo, que fue aprobado el 15 de junio de 1949.



El proyecto contemplaba el traslado de la estación de clasificación de vagones del ferrocarril para recibir las mercancías con destino a los buques en los muelles de Levante, teniendo en cuenta también el tráfico de vagones cisterna de la CAMPSA. Finalmente, este proyecto no se realizó

En ésta época también se redactó un proyecto de instalación del ferrocarril de vía estrecha por el muelle de Levante en su recorrido hasta el muelle 14, para la entrada y posterior embarque de mercancías transportadas por la Compañía de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante, la cual tenía su Estación-Terminal también en la estación de clasificación del Postiguet con un ramal de vía de 1 metro de ancho.

Las mercancías que llegaban al puerto transportadas por la Compañía de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante, se trasladaban a vagones de vía ancha para poder introducirlas a los muelles, estas mercancías se encarecían por su manipulación a su llegada a puerto, por ello para ser más competitivos, era necesario contar con la instalación de carriles con vía de ancho para que los vagones de ésta Compañía pudieran llegar a los muelles de Levante para un transporte y embarque de mercancías más rápido y económico evitando el desvío de estas mercancías a otros puertos como el de Gandía.

El proyecto consistía en la prolongación de la vía de 1 metro de ancho desde la estación de clasificación del Postiguet hasta la entrada al muelle de Levante colocando un tercer carril en las vías existentes que daban acceso hasta el muelle 14.

Este proyecto fue redactado con fecha 31 de diciembre de 1946, y fue aprobado técnicamente por Orden Ministerial de 20 de octubre de 1947, el cual no se realizó debido a la falta de disponibilidad económica de la Junta de Obras del puerto para realizarlo.

Por lo tanto, la estación de clasificación de vagones del Postiguet continuó en servicio en éste lugar, y con fecha 28 de febrero de 1950 se redactó un proyecto de mejora de las vías existentes en la estación: una de circulación y dos de maniobras en las que la Compañía RENFE y la Junta de Obras del Puerto realizaban el intercambio de vagones.

El proyecto se aprobó por Orden Ministerial de 21 de abril de 1950, pero la falta de fondos impidió la realización de las obras hasta el año 1954, en el que por la Orden Ministerial de 29 de noviembre se autorizó a la Junta del Puerto a realizar las obras.

Durante la guerra civil resultaron dañadas varias verjas y parte del zócalo de sillería. Para reparar estos daños se redactó con fecha 25 de marzo de 1952 un proyecto para la reconstrucción del vallado de la estación de clasificación del ferrocarril, que fue aprobado por la Orden Ministerial de 25 de octubre de 1952.

La estación de clasificación de vagones del Postiguet continuó en servicio hasta mediados de los años sesenta, en cuyas fechas el tráfico ferroviario se trasladaba a los muelles de Poniente. En el mes de abril de 1967 se inició la demolición del apeadero del tren de vía estrecha (Alicante-Denia) y la estación de clasificación de vagones.

En aquel entonces, los vagones de ferrocarril eran clasificados en las vías que existían junto al parque de Canalejas en la parte posterior de los talleres y almacenes de la Junta del Puerto, y posteriormente se instaló una playa de vías junto a las viviendas de Heliodoro Madrona como nueva estación de clasificación. Desde estos lugares, se trasladaban los vagones con mercancías a los muelles de carga con locomotoras propiedad de la Junta del Puerto.



También en esta zona había un apeadero del ferrocarril que enlazaba el tráfico ferroviario de personas con la estación de Alicante-Benalúa.



Existía un ramal que daba servicio a los muelles 5, 7 y 9, y a las instalaciones pesqueras de Poniente, que transcurría desde la estación de clasificación junto a la barriada Heliodoro Madrona, entrando a los muelles mediante dos viales que existían por la parte posterior del actual edificio de oficinas de la Autoridad Portuaria.

Al muelle 11 accedía el ferrocarril desde la estación de clasificación de Heliodoro Madrona mediante dos vías junto a las instalaciones de CAMPSA.

En el año 1962 los accesos ferroviarios al puerto eran las líneas férreas de la RENFE procedentes de la estación Alicante-Término y de Alicante-Granada procedente de la estación Alicante-Benalúa, que estaba ubicada inmediata a la zona de servicio del puerto en el sector de Poniente. Esta estación estaba enlazada con la estación de Alicante-Término por un ramal que transcurría por las afueras de la ciudad próxima a la barriada de San Gabriel.

Así que todos los vagones de entrada/salida del puerto tenían que pasar por la estación Alicante-Benalúa por un carril que enlaza con las vías ferroviarias del puerto.

El conjunto de todas las vías férreas instaladas en la zona de servicio del puerto tenían una longitud de 12.837 metros.

Actualmente el tráfico de ferrocarril en el puerto se limita a la entrada de vagones cargados con contenedores con destino a la terminal de contenedores del muelle 23 concesionado por la empresa Terminales Marítimas del Sureste (TMS), en cuyas instalaciones está instalada la actual estación de clasificación de vagones del ferrocarril que dispone de dos vías de 400 metros lineales y una tercera de 1,5 km. Para efectuar maniobras y estacionar convoyes.



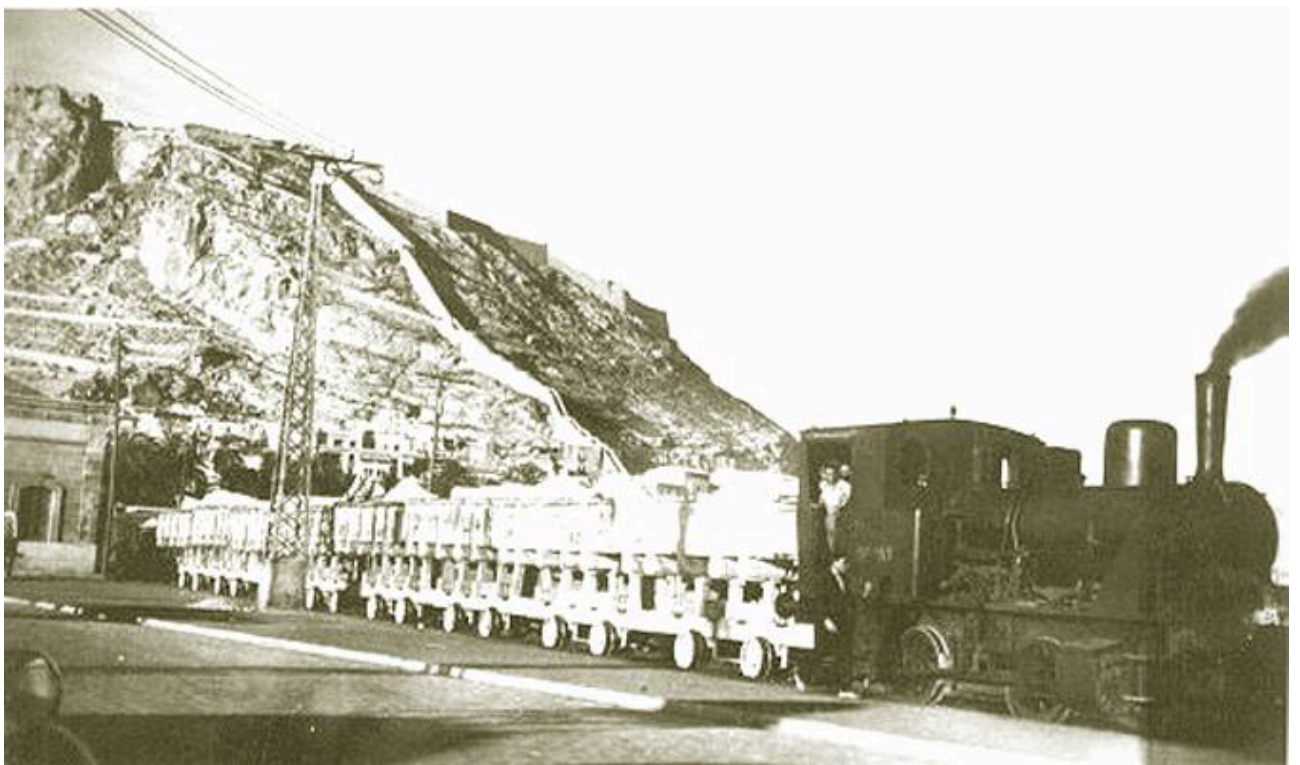


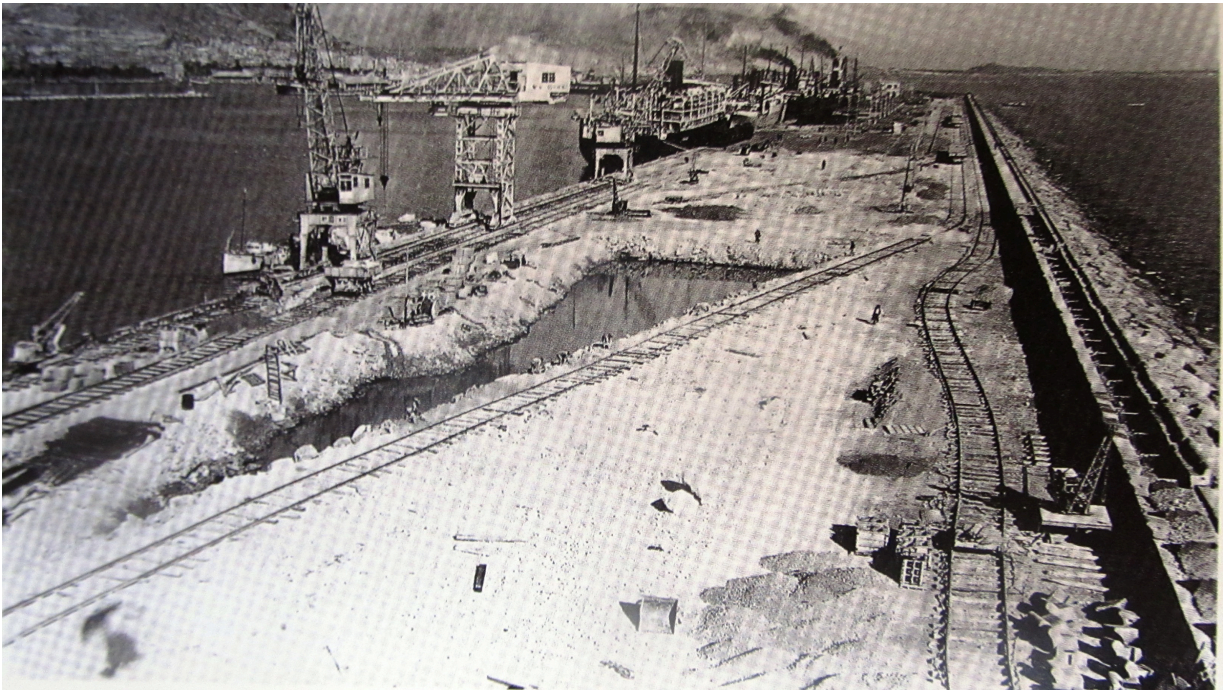
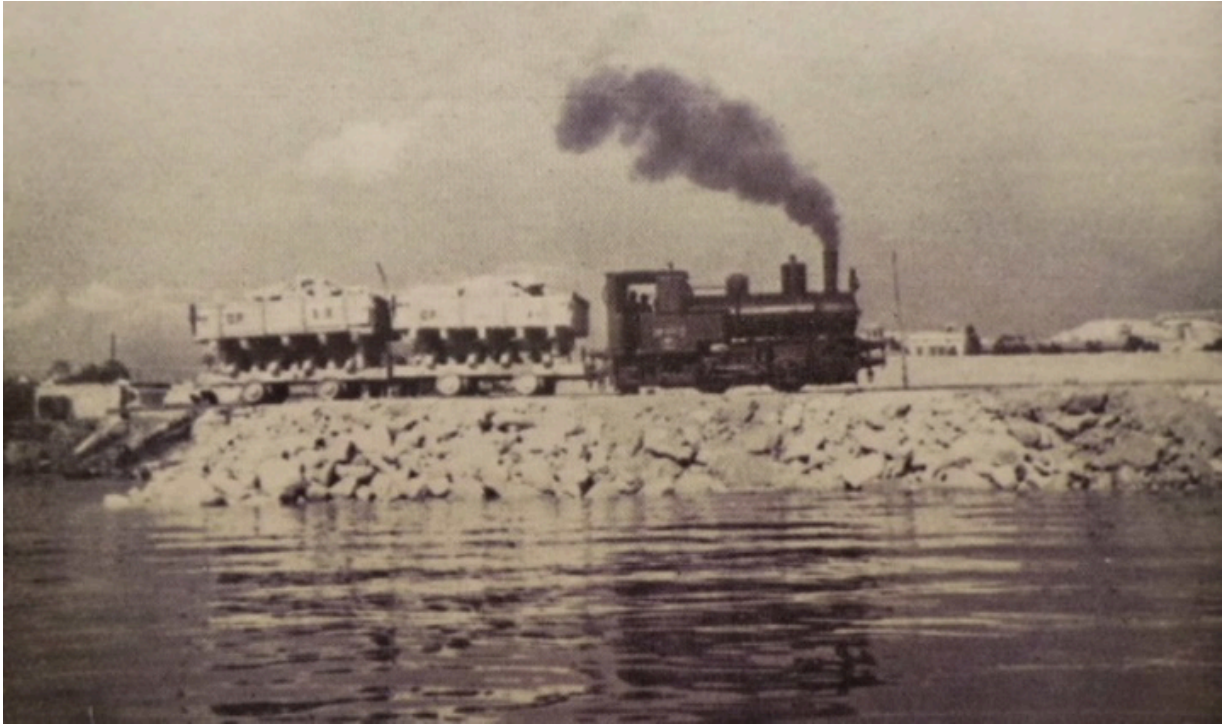
Otra parte importante de la historia del ferrocarril en el puerto de Alicante, fue durante la propia construcción del puerto, el día 30 de julio de 1902, se aprobó un proyecto de ensanche de los muelles de Levante, redactado por el ingeniero D. José Nicolás y Sabater, el material de relleno y la piedra de escollera procedía de la cantera en la zona de La Marina. Esta obra se adjudicó a la compañía de ferrocarriles de Alicante a la Marina que contaba con vagones plataforma para el transporte de escollera y una locomotora.

Para el traslado de materiales existía una vía de 800 metros de longitud que arrancaba desde la estación de clasificación del postiguet hasta La Cantera.

Posteriormente hasta los años 60, se utilizó material ferroviario propiedad de la Junta de Obras para el traslado de piedra de La Cantera, el vertido de tierras y piedra de escollera para el relleno de la explanada de muelles, como también los bloques de hormigón para la construcción de líneas de muelle, especialmente en la zona de Levante

Para ello, la Junta de Obras del Puerto disponía de material ferroviario adecuado, así como también personal especializado en el tráfico ferroviario que estaban adscritos al Servicio de Tracción y Maniobra. En la Cantera se cargaban los vagones para su traslado a los muelles de Levante que eran transportados en principio por locomotoras de vapor y posteriormente de gasoil por todo el trazado ferroviario por donde se realizaban las obras de construcción de nuevos muelles y terrenos ganados al mar.



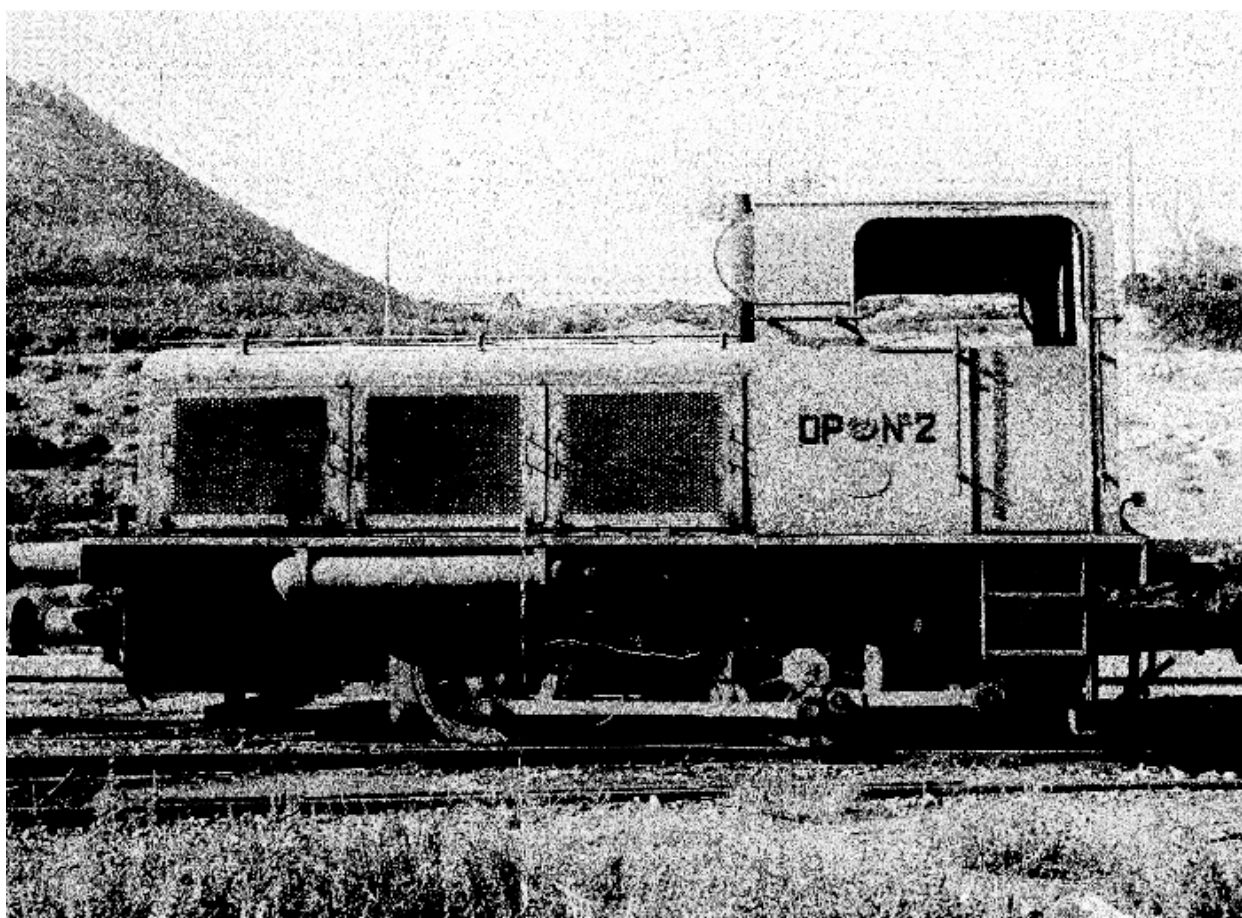


La Junta de Obras del Puerto durante ésta época dispuso de diferentes locomotoras con sus respectivas cocheras, de las cuales disponemos fotografías

Locomotora de vapor nº 1



Locomotora Diésel nº 2



Locomotoras de vapor nº 3 y 5

