

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO

Memoria – Sobre el ferrocarril de Almansa – Cieza

2ª Conclusión. Dirección del trazado

A la salida de Yecla, toma por la derecha, estendiéndose entre la sierra del Buey y la sierra del Serral, y siguiendo constantemente la izquierda del camino de Murcia, hasta llegar al puerto del Comisario, de cuyo punto parte la vertiente que nos lleva hasta la Cañada del Judío. Cruza allí el camino nuestro trazado, para marchar por la ladera Sur de las sierra de las Aneguillas, y dejando á la izquierda la Venta del Capitán, se dirige en línea recta á Jumilla. A la entrada de este pueblo está la primera curva de 900 m., que permite tomar una dirección aproximadamente paralela al circulo de la población y termina en la huerta del Convento de San Francisco, cuyo edificio deberá desaparecer para dejar lugar á la estación.

A la salida del pueblo, toma nuestra línea una curva hacia la izquierda para marchar directamente á la Puerta del Molino, dejando también á la izquierda la Ermita de San Agustín; sigue después constantemente por la derecha del valle para evitar los terrenos de secano y continúa poco más ó menos en esta dirección, hasta llegar á los limites del distrito de Cieza.

Allí cambia el terreno completamente de aspecto, presentándose desde luego más variado y más difícil; allí comienza la gran pendiente que se dirige al Segura. Dos son los trazados que se ofrecen á la vista: el uno, sigue el camino de Jumilla á Cieza, desciende después hasta muy cerca de la carretera de Madrid á Murcia, marcha por la izquierda de ésta y dirigiéndose por detrás de le Ermita. Va á situar la estación á unos 500 ó 600 m. al Norte de Cieza. El otro, sigue la izquierda de la Rambla del Judío, y va á reunirse al primero, que es el que nosotros hemos adoptado, á unos 4 kilómetros de Cieza.

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO (Madrid).

FERROCARRILES ESPAÑOLES

INAUGURACIÓN.- El día 25 de Octubre último se verificó la inauguración del servicio completo entre Villena y Yecla y de las obras entre esta última población y Jumilla, que realiza la Compañía del ferrocarril denominado de Villena a Alcoy y Yecla.

Actualmente, con la sección inaugurada, está en explotación el trayecto que media entre Bocairente á Yecla: ahora falta terminar la mitad de la línea desde esta población á Jumilla y unos cuantos kilómetros desde Bocairente á Agrés, trabajos todos que se confía ultimar antes de la primavera próxima. Terminados que sean, se pondrá en comunicación una extensa comarca en vía directa con las líneas de las Compañías del Norte y de Madrid á Zaragoza y á Alicante.

Se están terminado varias grandes obras, entre ellas un extenso terraplén de cerca de 800 m. de longitud por 25 de altura, en su punto máximo, que cruza el barranco del Nogueral, y otro sobre el de la Noguera, que se salva por un puente - alcantarilla de 40 m., cuyo arco tiene 5 m. de luz -.

Son las obras más importantes de la sección de Jumilla, que, terminadas probablemente en Abril, permitirán la explotación de unos 100 Kms. de vía, construida toda ella con arreglo á los más adelantados procedimientos, y que ha de ser una fuente de prosperidad y riqueza para aquella hermosa comarca.

Tanto el Sr. Marqués de Stª Ana, Presidente del Consejo de administración de la Compañía, como el Sr. Ibern, Director de la misma, son merecedores de calurosos elogios por la constancia y energía desplegadas, pues sus esfuerzos han salvado á la Empresa de la difícil situación en que se hallaba desde poco después de inaugurarse los 25 primeros kilómetros de Villena á Bañeras, el 12 de Abril de 1884, á cuyo acto fuimos invitados.



El 25 de Octubre de 1903, comienzan las obras de ferrocarril entre Yecla y Jumilla

GACETA DE LOS CAMINOS DE HIERRO (Madrid).

FERROCARRIL DE JUMILLA A CIEZA

Inauguración de la Sección Primera

La inauguración de este ferrocarril, que como decíamos en el número anterior fue suspendida el 17 de Abril último en que debió verificarse, ha tenido efecto el domingo 24 del citado mes, con arreglo al programa anunciado.

Fuimos amablemente invitados a ella por el Director de la Compañía de los ferrocarriles secundarios del Sud de España, Dº Miguel Ibern Ferrés, a quién estamos profundamente agradecidos por las deferentísimas y especiales atenciones de que nos hizo objeto, así como al Subdirector, Dº Bartolomé Artola, el que ha trabajado con tanto ardor y entusiasmo como el Sr. Ibern - con quién puede decirse que está completamente identificado -, en la construcción de esta nueva línea, que es solo el principio de un proyecto de gran importancia que entre ambos llevarán a cabo seguramente en breve espacio de tiempo, y que unirá la línea de Andalucía con los puertos del Mediterráneo, atravesando una región que hasta ahora se veía privada de un ferrocarril que trasportase sus productos.

También debemos consignar nuestro agradecimiento al ingeniero de la tercera División, Dº Juan Bustamante, con el que tuvimos ocasión de hacer el viaje desde Madrid y del que igualmente recibimos toda clase de atenciones, facilitándonos cuantos datos precisábamos sobre la línea que se iba a inaugurar, así como de los proyectos pendientes de ejecución.

El nuevo ferrocarril une los puntos *Jumilla - Apeadero de Cieza*, siendo, por tanto, una prolongación de la línea Villena - Jumilla, con un recorrido de 26 Km. 191'60 m., existiendo en este trayecto dos apeaderos llamados "La Cañada" y "El Chato" y una toma de agua para caso de necesidad 500 m. antes de la estación final.

El terreno que atraviesa la línea es llano en casi su totalidad, por lo que no ha sido preciso construir obras de importancia, reduciéndose éstas a un puente de tres tramos metálicos de 12 m. cada uno, con una altura de rasante de 10 m., sobre la rambla de la Pila, que sustituye al proyectado de un solo tramo de 12 m., que fue

Miscelánea - Jumillana

Pedro Abarca López

destruido por una crecida de aguas después de terminado, y arrastrado a más de un kilómetro de distancia por la corriente.

El terraplén es de insignificante altura en la mayoría del recorrido. Y sólo en cortísimos trozos ha habido necesidad de llegar como máximum a una altura de 3 m. Trincheras tampoco hay más que una en curva de mayor importancia entre los apeaderos de "El Chato" y Cieza - que exigirá grandes cuidados para su conservación, por ser el terreno excesivamente deleznable - de unos 200 m. de longitud por 10 de altura en su parte más profunda.

El trazado se compone de grandes tramos rectos, unidos por curvas de 250 m. de radio mínimo. La pendiente máxima en toda la línea es de 17 milésimas.

La estaciones, así como todas las obras, entre las que también pueden contarse varias alcantarillas de poca importancia, están sólidamente construidas con piedra de sillería que, como también toda la grava para la vía, ha sido preciso traer de gran distancia, por ser la del país quebradiza y de pésima calidad, aunque afortunadamente ha podido aprovecharse para su transporte el ferrocarril de Villena - Alcoy - Yecla.

En la construcción de la línea, pensaba emplearse carril alemán de acero de 24 Kgr. de peso por metro lineal y de 6 m. de longitud, por ser este el tipo fijado en la concesión, análogo al de la línea Villena - Alcoy - Yecla, en la que ha dado tan excelente resultado, que está en servicio desde el año 1884, sin que haya habido necesidad de cambiar uno solo por desgaste; pero las dificultades originadas por la pasada guerra, que ha retrasado también grandemente la inauguración de esta sección, ha obligado a emplear carriles procedentes de recambio de las Compañías de los Ferrocarriles Andaluces y de la de Madrid a Zaragoza y a Alicante, de 34 Kgr. de peso y 6 y 8 m. de longitud., del que están construidos los 12 primeros Kms. y carriles procedentes de Altos Hornos, de 25 Kgr. y 8 m., de que se ha tendido la vía en los 14 Kms. restantes, lo que dá un exceso de seguridad sobre lo proyectado.

Para el servicio de esta línea han sido adquiridas tres locomotoras; una a la Compañía de los ferrocarriles Alcoy - Gandía - Denia, de 27000 Kgr. de peso, y dos a la casa "Vulcan Iron Works Wilkes - Barre PA" de Norte América - cuyo agente general en España es el ingeniero Dº Luís Solano -, de 39000 Kgr., con dos carretones y tres ejes acoplados, capaces de arrastrar 150 toneladas en rampas del 2 por 1000, y de desarrollar una velocidad de 50 Kms. por hora. El peso está repartido entre los dos carretones, que cargan 5000 Kgr. cada uno, y los tres ejes, que cargan los 29000 restantes. El precio de cada una de estas locomotoras ha sido de 150000 ptas.

En la actualidad están encargadas a Alemania tres locomotoras más y 74 vagones de mercancías.

Miscelánea - Jumillana

Pedro Abarca López

La explotación de la sección inaugurada ha sido arrendada a la Compañía de los ferrocarriles económicos de Villena a Alcoy y Yecla, la que ha puesto en servicio desde el día 25 de Abril dos trenes diarios de viajeros, uno ascendente y otro descendente, y otros dos de mercancías, que enlazan con los de Villena - Jumilla.

Para el transporte de viajeros y mercancías desde el apeadero de Cieza al pueblo de este nombre, se ha organizado un servicio de automóviles por una empresa particular, pero combinada con el ferrocarril, que cuenta con dos coches ómnibus y dos camiones. Para el caso de un aumento eventual de tráfico, la Compañía del Sud de España posee dos coches ómnibus automóviles que puede poner inmediatamente en servicio, asegurándose de este modo el trasbordo de viajeros desde la línea de Cartagena a la de Alicante y Valencia. Se está trabajando actualmente en el tendido de la línea telefónica de Cieza al apeadero, para la mejor ejecución de este servicio.

La sección que resta por construir hasta el pueblo de Cieza y en la que empezará a trabajarse inmediatamente, ofrece grandes dificultades por la débil consistencia del terreno que comprende su trazado de 6 Kms. de longitud, en los que habrá necesidad de hacer un movimiento de tierras de 300000 m², por tener que salvar la rambla del Judío, para la que se había proyectado un puente de tres tramos metálicos de 40 m. de luz cada uno, con una altura de rasante de 80 m.; posteriormente fue modificado este proyecto por el Consejo de la Compañía, variando el trazado en forma de poder atravesar la citada rambla con un solo tramo metálico de 40 m. de longitud con una altura de rasante de 28 m.; sin embargo, no será este el proyecto que se lleve a cabo, pues actualmente la división tiene en estudio una variante que produce la altura de rasante de esta obra en 24 m., sin perjudicar las pendientes, sustituyendo el tramo horizontal y las dos rampas que figuran en el proyecto, por una rampa continuada que no llegará al 2 por 1000. El citado puente está presupuestado en 701000 ptas.

Sin perjuicio de que estas obras comiencen inmediatamente, se calcula que dentro de seis meses podrán empezar los trabajos de la sección que, arrancando del kilómetro 21 de la línea inaugurada, pasará por Calasparra, Caravaca, Los Valentones, Cehegin y Puebla de D^o Fadrique, para terminar en Baza, sobre la línea de Andalucía, con un recorrido de 176 Kms.

Se estudia asimismo otro proyecto para continuar la línea Villena - Muro, pasando por Pego al Puerto de Denia, pudiendo por tanto contarse en día no muy lejano con que estas obras estén terminadas y establecido un ferrocarril que unirá la región andaluza con los puertos de la costa de Valencia y Alicante.

Felicitamos a la Compañía del Sud de España por el término de esta obra llevada a cabo en muy difíciles circunstancias, vencidas gracias a la perseverancia y esfuerzos de los Srs. Ibern y Artola, director y subdirector, respectivamente, y es seguro de que

Miscelánea - Jumillana

Pedro Abarca López

el proyecto de que se hace mención será realizado rápidamente una vez que se ha entrado en un periodo de normalidad.



El domingo 24 de Abril de 1921 se inaugura la sección Jumilla – Apendero de Cieza.

Estación ferrocarril de Jumilla.

Biblioteca Nacional de España: Gaceta de los Caminos de Hierro (Madrid). N° 2472 – 3295.

Asunto: Nuevas líneas de ferrocarril entre Yecla – Jumilla – Cieza.