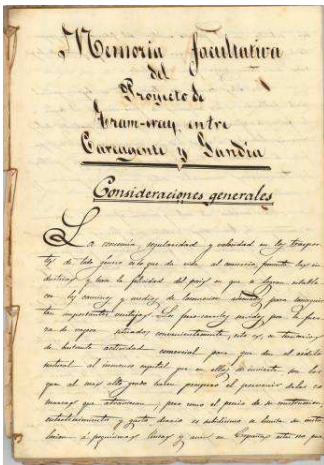


Proyecto de construcción del tranvía de Carcagente a Gandía

1860, mayo, 15. Valencia / 1862 noviembre 30. Valencia

Proyecto de construcción del tranvía de Carcagente a Gandía según el concesionario Vicente Alcalá del Olmo. Contiene: 1. Memoria; 2. Estado de alineaciones; 3. Pliego de condiciones; 4. Análisis de precios; 5. Terraplenes; 6. Desmontes; 7. Cubicaciones de terraplenes y desmontes; 8. Planos de estaciones; 9. Presupuestos; 10. Perfiles longitudinales y transversales; 11. Condiciones facultativas. Copia. Manuscrito. Varias tintas color. Papel tela. B. Nota: sello Depósito de Planos del Ministerio de Fomento / El oficial encargado [Firma:] Conesa.

AHF-MFM (Archivo Histórico Ferroviario. Museo del Ferrocarril de Madrid). Signatura I-0072/002.



A mediados del siglo XIX, surgieron varias iniciativas para mejorar las comunicaciones y dar salida a la abundante producción agrícola de la comarca valenciana de La Safor. En 1858 Vicente Alcalá del Olmo, coronel del Estado Mayor del Ejército, realizó los primeros estudios de viabilidad de una línea de tranvía con tracción animal o a “sangre”, para conectar las poblaciones de Gandía y Carcaixent, con cabecera en la estación de Carcaixent de la Compañía del Ferrocarril de Almansa a Valencia y Tarragona (AVT).

El proyecto fue aprobado por el gobierno de Madrid el 8 de septiembre de 1860 y en enero de 1861 se realizó la subasta que recayó en el promotor. Algunos meses después se cedió la concesión a una sociedad, la *Tram-way Carcagente a Gandía*, creada el 12 de agosto de 1861. Esta primera línea de tranvía en España fue inaugurada el 8 de febrero de 1864 con 34,931 km y un ancho de vía de 1.380 mm, utilizando para su explotación una treintena de caballerías de tiro.

En el proyecto conservado en el Archivo Histórico Ferroviario, se exponen las ventajas de este tipo de tranvía: *“la facilidad con que los caminos de hierro servidos por fuerza animal se acomodan á fuertes pendientes y curvas de corísimo radio, la ligereza de su material fijo, su duración por no tener que sufrir los rozamientos producidos por las locomotoras, lo que facilita la conducción delas cargas arrastradas por ellos”*. Pese a ser un proyecto de tracción animal, se recoge documentación tan exhaustiva como si de un proyecto ferroviario se tratara: memoria facultativa, abundante planimetría, perfiles longitudinales y transversales de cada uno de los trozos de la línea, pliegos de condiciones, presupuestos, cubicaciones o análisis de precios.

Desde sus inicios, la explotación fue claramente deficitaria, los problemas económicos derivaron en su quiebra pasando a manos de su principal accionista, la familia Trenor, quien adquirió la sociedad mediante Real Orden de 8 de octubre de 1878. Dos años después, fue autorizada la transferencia a un nuevo propietario, el marqués de Campo, quien convirtió el tranvía de fuerza animal en ferrocarril económico, servido a vapor, cuyo proyecto de transformación también se conserva en el Archivo Histórico del Museo.

Las primeras locomotoras de vapor fabricadas en Inglaterra circularon por la línea el 28 de noviembre de 1881. Ésta fue la primera concesión de línea en vía métrica del Estado Español.

La línea fue transferida a la Compañía AVT en 1883 y un año después se abrió un nuevo tramo entre Gandía y Dénia, conformando la línea del ferrocarril de Carcaixent-Gandía-Dénia con una longitud de 65,4 km, servida con tracción vapor y ancho de vía de un metro.

