

EL LIMÓN EXPRES

Historia del primer tren turístico español

José Covelo Guerra

Edita:

AEMaBa (Associació d'Estudis de la Marina Baixa)
Plaça de l'Era 12, 03579 Sella
Apartat de correus 18, 03570 la Vila Joiosa
aemaba.com / aemaba@gmail.com

Primera edició: Noviembre 2022.

ISBN: 978-84-09-44088-7

Depòsit Legal: A 446-2022

Impressió: Gráficas Azorín, S. L.

Disseny i maquetació: Zoom Creactivo

Imatge de la coberta: Detall d'un cartell promocional (1999), Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Imatge de contracoberta: Postal editada als anys 70. Cedida per Postales Hermanos Galiana S. L. www.hermanosgaliana.com. Autor: Francisco Galiana Blanquer.

Cap part d'aquesta publicació no pot ser reproduïda, emmagatzemada o transmesa de cap manera ni per cap mitjà, ja siga electrònic, químic, mecànic, òptic, de gravació o de fotocòpia, sense el permís de l'editor.

Biblioteca Ferroviaria



MM06011

III F 2985
ej 2

EL LIMÓN EXPRES

Historia del primer tren turístico español

José Covelo Guerra

SUMARIO

Presentación	11
Prólogo	15
Capítulo 1. Arqueología industrial y patrimonio en la provincia de Alacant	19
Capítulo 2. La línea ferroviaria Alacant-Dénia	23
Capítulo 3. Primera etapa del Limón Exprés (1971-1987)	37
Origen de los coches de época	39
Preservación de Marina por AZAFT	47
Las locomotoras francesas serie MOP 1200 de Batignolles	48
Furgón: vagón serie D	49
Vagón KPf 117	50
Capítulo 4. Contratación y fabricación de las locomotoras Batignolles por el MOP..	52
La 1203 y la 1206 procedentes del ferrocarril Carcaixent-Dénia	54
La 1204 y la 1208 procedentes del ferrocarril Madrid (Goya)-Almorox.....	55
La 1209 procedente de FEVE-Norte.....	56
Capítulo 5. La excursión del Limón Exprés	59
Evolución de los Itinerarios Limón Exprés	67
Trenes especiales	68
Capítulo 6. Segunda etapa, en FGV (1987-2005)	71
Las locomotoras Alsthom	73
Las 1030 y 1032 del ferrocarril de la Robla.....	75
La 1022 del ferrocarril Santander-Bilbao.....	76
La 1024 de los Económicos Asturianos	77
Las Alsthom en Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana	78
Capítulo 7. Viaductos y puentes del recorrido	83
Viaducto ferroviario sobre el río Gorgos, p.k. 80,649, Gata de Gorgos.....	86
Viaducto ferroviario de Santa Ana o del Quisi, p.k 71,300, Benissa	87
Puente ferroviario sobre el barranco del Pou Roig o Ferrandet, p.k. 80,649, Benissa ...	92
Puente ferroviario de Mascarat, p.k. 58,860, Calp	93
Puente ferroviario sobre el río Algar, p.k. 52,034, Altea	94
Nuevo viaducto ferroviario de Altea (2003).....	95

Capítulo 8. Estaciones del recorrido Benidorm-Dénia	97
Estación de Benidorm p.k. 41,695	98
Apartadero de Alfàs del Pi p.k. 46,135	101
Estación de Altea p.k. 50,931	101
Apeadero de Cap Negret p.k. 52	107
Estación de la Olla Altea p.k. 54,376	108
Estación de Calp p.k. 61,842.....	108
Estación de Benissa p.k. 72,272.....	110
Estación de Teulada p.k. 74,850	111
Estación de Gata de Gorgos p.k. 81,645.....	112
Apeadero de la Xara p.k. 87,680.....	113
Estación de Dénia p.k. 92,575	114
Capítulo 9. Limón Expres en la actualidad	117
Capítulo 10. Repercusiones del proyecto ferroviario turístico El Limón Expres	121
Bibliografía	125
Webgrafía	129
Entidades de conservación de patrimonio consultadas	130
Anexo I: Fichas técnicas de locomotoras	131
Anexo II: Patrimonio ferroviario de Alacant a la Vila Joiosa	137
Anexo fotográfico en color	147

Presentación

Desde sus orígenes a mediados del siglo XIX, turismo y ferrocarril han estado íntimamente ligados. El ferrocarril fue el primer medio de transporte que permitió a la humanidad viajar de forma rápida y económica a distancias hasta entonces insospechadas, conformando, junto al telégrafo y al barco de vapor, la primera globalización.

Seguramente, cuando en 1830 se inauguró el primer ferrocarril moderno del mundo, el primero operado exclusivamente con locomotoras de vapor, entre Liverpool y Mánchester, más de un viajero tomó el tren por el simple placer de viajar, de conocer otra ciudad y de admirar los paisajes del trayecto. Desde entonces, turismo y ferrocarril han recorrido sendas paralelas que en 1841 desembocaron en el primer tren fletado para una excursión a Loughborough, expedición organizada por Thomas Cook, quien poco después crearía la primera agencia de viajes que difundió su nombre por todo el mundo.

Tras el éxito de los primeros ferrocarriles británicos, el nuevo medio de transporte se extendió por todo el planeta, comunicando ciudades, puertos, minas y toda clase de factorías. Evidentemente, el objetivo principal de las nuevas vías era satisfacer las necesidades de movilidad, tanto de viajeros como de mercancías, de las sociedades modernas surgidas a raíz de la revolución industrial. Sin embargo, pronto se construyeron también pequeños ferrocarriles, cuyo único objetivo era satisfacer el ocio de sus potenciales usuarios. Así, sobre todo en zonas de gran belleza natural, tras el éxito del primer ferrocarril del mundo construido en 1869 con fines exclusivamente turísticos en el Mount Washington (New Hampshire, Estados Unidos de Norteamérica), proliferaron los trenes de montaña, muchos de ellos dotados de sistemas de cremallera, o los funiculares. Con ambos sistemas se pudo superar los notables desniveles que exigían sus trazados y gracias a ellos, Suiza se convirtió a finales del siglo XIX en una de las mecas del turismo mundial.

Nuestro país no fue ajeno a este fenómeno y, aunque a finales del siglo XIX y principios del XX el turismo todavía no había adquirido la importancia económica que alcanzaría a partir de los años 60 del pasado siglo, España también contó con algunos ferrocarriles de montaña cuyo único objetivo era ofrecer a sus viajeros una bonita excursión con la que disfrutar de los más bellos paisajes de la zona. Si el pionero, el tren de cremallera de Montserrat, se construyó en 1892 para fomentar las peregrinaciones, que no dejan de ser una forma de turismo religioso, al conocido santuario mariano catalán, su ejemplo fue pronto seguido por otras instalaciones que facilitaron el acceso a cumbres como las del Tibidabo, Ulía,

Montjuic, Igueldo, la Alhambra, Artxanda o Nuria, desde las que los excursionistas podían admirar las mejores vistas panorámicas, y, también, disfrutar de atracciones como restaurantes y casinos levantados en las inmediaciones por los propios promotores de estas vías de comunicación.

A mediados del siglo XX surgió en Gran Bretaña un nuevo concepto que vino a estrechar lazos entre el ferrocarril y el turismo: los ferrocarriles históricos. La progresiva desaparición de la tracción vapor animó a diversos colectivos de amigos del ferrocarril a tomar el control de pequeñas líneas clausuradas para seguir operándolas con sus históricas locomotoras y sus no menos añejos coches e instalaciones. El primer ejemplo, el Talylyn Railway, en Gales, recuperado por un grupo de voluntarios en 1950, pronto fue seguido por nuevas iniciativas que solo pudieron consolidarse gracias al turismo, que reconoció a estos ferrocarriles como una atractiva alternativa de ocio, lo que aseguró la viabilidad de estos proyectos, hoy comunes en numerosos países europeos y de los que nuestro país cuenta con interesantes ejemplos como Río Tinto en Huelva, Arganda en Madrid, Utrillas en Teruel o el propio tren de vapor que opera el Museo Vasco del Ferrocarril de Euskotren en el valle del Urola. Incluso algunos ferrocarriles convencionales, como el de Palma a Sóller en Mallorca, se han reconvertido con el paso del tiempo en verdaderos ferrocarriles históricos, alternativa que ha garantizado su supervivencia hasta nuestros días.

Evidentemente, no siempre es posible destinar toda una infraestructura ferroviaria exclusivamente para el turismo, ya que sus vías siguen siendo necesarias para asegurar la movilidad diaria de viajeros y mercancías. No obstante, también estos trazados se pueden utilizar con fines turísticos, tal y como ya hizo Thomas Cook desde 1841, fletando circulaciones especiales sobre ellos. En Europa y Norteamérica hace décadas que este tipo de trenes son muy comunes, operados muchos de ellos con vehículos históricos que incrementan su interés al público.

La experiencia de los trenes turísticos europeos se trasladó por primera vez a España en 1971, cuando un empresario británico, sin duda habituado al éxito comercial de estas iniciativas en su país, propuso a los antiguos Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), la creación de un servicio de estas características sobre las infraestructuras del ferrocarril de Alacant a Dénia. Nació así el Limón Exprés, iniciativa pionera que a los indudables atractivos paisajísticos de la Costa Blanca unía también el interés de los propios coches utilizados en este servicio, oriundos del vecino tren de Carcaixent a Dénia y del catalán de Manresa a Olván, y al

que incluso se intentó dar tracción vapor, aunque finalmente serían las locomotoras diesel Batignolles/Caf las que le darían vida.

El ejemplo del Limón Exprés fue seguido por nuevas iniciativas, algunas de jornada, como el famoso Tren de la Fresa de Madrid a Aranjuez, otras, de gran lujo, como el Al Andalus o el Transcantábrico, que durante una semana permiten conocer los más bellos rincones de Andalucía y la cornisa cantábrica. Así, el Limón se convirtió en el pionero de un movimiento que, sorprendentemente, y a diferencia de otros países europeos, no parece que haya llegado a cuajar en nuestro país, pese al enorme peso del sector turístico en su economía. Cuando la materia prima, es decir, los turistas, abundan sobremanera, no es precisamente su falta la que explica esta paradoja y sí, lamentablemente, la falta de conciencia sobre el enorme potencial de esta actividad y su positiva repercusión sobre las tierras que recorren.

Dejo al lector en las sabias manos de José Covelo Guerra, que con detalle recorre la andadura del primer tren turístico español, inexplicablemente apartado del servicio desde el año 2005. Desde entonces han sido muchas las promesas para su recuperación, hasta el momento incumplidas. Confiamos en que pronto se revierta la situación y el Limón Exprés pueda recorrer nuevamente las vías del Tinet de la Marina, diversificando la tradicional oferta de sol y playa con una propuesta de indudable calidad y atractivo, tal y como quedó más que demostrado durante los más de cuarenta años de experiencia de este simpático tren.

En Azpeitia, a 25 de julio de 2022

Juanjo Olaizola Elordi
Museo Vasco del Ferrocarril
Euskotren

Prólogo

Este trabajo, mi primer libro publicado, parte, por un lado, por un interés personal, por otro, es fruto de mi afición por la lectura y estudio sobre temáticas históricas, especialmente del ámbito comarcal y local.

El interés personal se debe a mi padre, ferroviario durante más de 30 años. Inició su trayectoria profesional en Ferrol como guardagujas, durante un breve período de tiempo. Después realizó trabajos de factor de circulación y revisor en la línea Alacant-Dénia. Por este motivo, parte de mi infancia la pasé residiendo en las antiguas cocheras que más tarde fueron habilitadas como viviendas para los ferroviarios en la estación de la Vila Joiosa. En este lugar jugaba de pequeño con mis amigos entre vías, antiguos vagones, máquinas y la plataforma giratoria de los trenes de vapor de la ESA.

La primera experiencia con el Limón Exprés que recuerdo se remonta a unas navidades cuando tan solo tenía siete u ocho años. Era el momento más esperado por los hijos e hijas de los ferroviarios: la llegada de los Reyes Magos a través de este bello tren histórico. Los pequeños y pequeñas éramos obsequiados por la empresa y los sindicatos ferroviarios con juguetes para celebrar el Día de Reyes. En nuestro caso, aún lo guardo en la memoria, tuvimos la suerte de recibir unos Juegos Reunidos Geyper con los que pasar las tardes invernales disfrutando en familia.

Más allá de estos recuerdos de niñez, mi interés actual sobre el Limón Exprés data de una reciente conversación con Fermín Moreno, un viejo amigo de la familia y ferroviario jubilado, que al preguntarle sobre el estado actual del Limón Exprés me explicó que se encontraba abandonado en las cocheras de El Campello, en un estado prácticamente ruinoso.

Por último, me gustaría agradecer su colaboración desinteresada a todas las personas que han contribuido a que este trabajo sea posible. Por un lado, me gustaría mostrar mi gratitud a los bibliotecarios de Gata, Benidorm, Altea, La Vila Joiosa y a sus archivos históricos por facilitarme la documentación disponible y asesorarme técnicamente de dónde podía encontrar los documentos necesarios para la investigación. Por otro lado, a los ferroviarios en activo y jubilados por tener la paciencia necesaria para contestar a mis preguntas y atender a mis entrevistas: Hilario, Pepe *El Gallego*, Juan Santos Calderón, en particular los maquinistas Tomás Carbonell y Pedro José García Soriano.

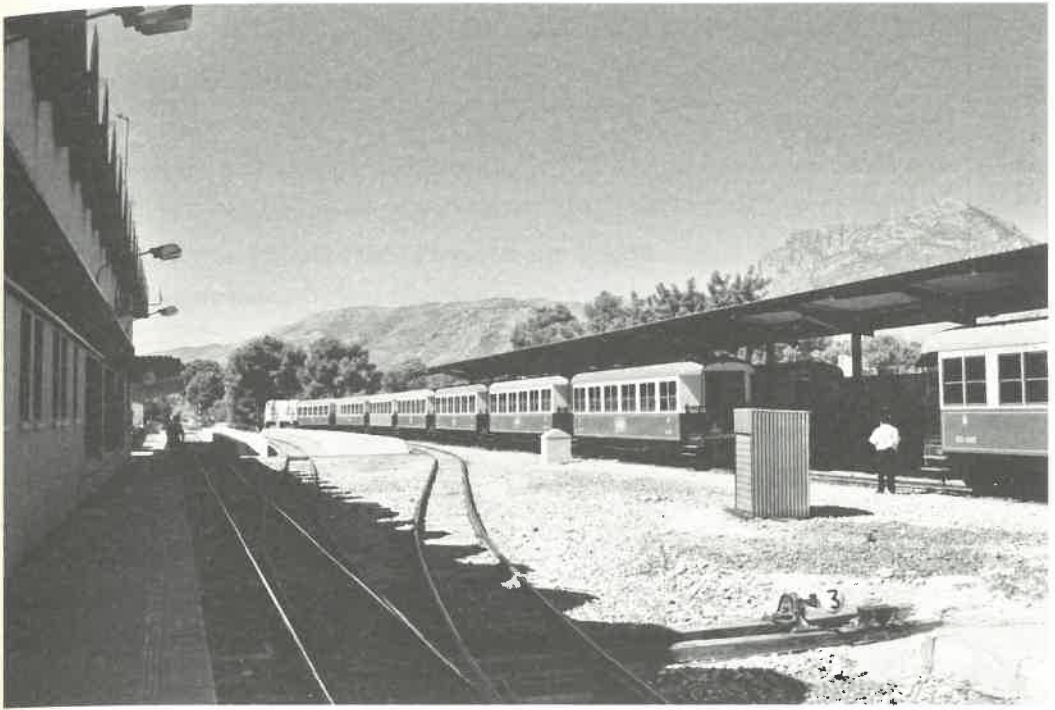
Una especial mención merecen Juan José Olaizola Elordi, Vicent Serrat Conejero y Luis Rentero Corral por facilitarme las fotografías que ilustran la historia del material móvil del Limón, y que con tanto cariño han guardado durante todos estos años compartiéndolas conmigo de forma desinteresada para poder incluirlas en este monográfico.

En cuanto a la bibliografía ha sido imprescindible la obra de referencia *El Trenet de la Marina* de Vicent Ferrer, publicado en 1993 y desafortunadamente descatalogado en este momento. Este trabajo es fruto de toda una vida de su autor recopilando datos e imágenes para poder satisfacer su interés y curiosidad por la historia de esta línea ferroviaria. Además, en su página web queda documentada ampliamente parte de la historia ferroviaria de nuestro país.

Para finalizar, me gustaría expresar mi más sincera gratitud al interés que ha mostrado desde los inicios del proyecto la Associació d'Estudis de la Marina Baixa (AEMABA) y su presidente, Agustí Galiana, editores de este libro.



El Limón Exprés en su primera época. Fotografía: Luis Rentero Corral.



Limón Expres en Benidorm el 19 de octubre de 1999. Fotografía: Luis Rentero Corral.