



# LES INSTAL·LACIONS FERROVIÀRIES DEL PORT DE DÉNIA

Vicent Ferrer i Hermenegildo

A Juan Ferrer Marsal

## RESUM

El port de Dénia va ser una gran obra amb un període de realització de 100 anys. Com tota obra va patir innombrables contratemps, plet entre el concessionari i l'Ajuntament, falta de liquidesa, problemes amb les obres i altres.

Com tota instal·lació portuària que es preara, havia de comptar amb les seues corresponents instal·lacions fèrries per a acostar les mercaderies als seus punts de destinació per mitjà de trànsit marí. I aquestes instal·lacions, des del seu naixement fins la seua desaparició, que va ocupar un període d'uns 50 anys, és el que es descriu en aquest article.

## PARAULES CLAU

Port de Dénia, ferrocarril, CEMESA (Cementos del Mediterráneo S.A).

## THE PORT OF DÉNIA RAILWAY FACILITIES

Vicent Ferrer i Hermenegildo

## ABSTRACT

The port of Dénia was a major work of civil engineering which took a century to complete. Like many projects it suffered countless setbacks: lawsuits opposing the contract holder and the town council, lack of liquidity, problems with the work in progress, etc.

Like any port facility, it needed a rail transport system to bring goods to the quayside and facilitate transport to their destination by sea. This article relates the history of the infrastructure from its birth to its demise half a century later.

Detall de les vies destruïdes pels bombardejos de la Guerra Civil. Fot. Museu de l'Exèrcit de l'Aire.

## KEY WORDS

Port of Dénia, railway, CEMESA (Cementos del Mediterráneo S.A.).

El que una ciutat o població tinguera ferrocarril al segle XIX era estar a un nivell alt, però si a més a més tenia port i il·luminació per gas, era estar en la cúspide del progrés. I això era la nostra ciutat en el 1800–principis de 1900.

El ferrocarril va portar la modernitat, el correu diari, les modes, el poder desplaçar-se a grans distàncies i el moviment de grans quantitats de mercaderies. I el trànsit marí, la internacionalitat amb l'enviament de grans quantitats de taronja, cebes, albercocs i, per damunt de tots ells, la pansa.

Dic que va portar la internacionalitat perquè van arribar a haver-hi sobre unes dotze representacions consulars amb motiu d'aquests transports via marítima, la qual cosa va fer que vingueren a viure ací gents de tota Europa amb les seues modes, idiomes i altres.

Perquè este inusual fenomen tinguera lloc en una ciutat d'uns 12.000 habitants es va haver de construir un port i alhora dotar-lo d'unes instal·lacions ferroviàries res menyspreables, si les comparem amb les de la veïna ciutat de Gandia (de via mètrica en el seu moment, hui d'ample Renfe fora de servei), o les del port d'Alacant.

## EL PORT: BREU RESUM DEL SEU NAIXEMENT

A grans trets es pot dir<sup>1</sup> que la historiografia clàssica citava Hemeroscopeion com un establiment grec per a fondejar embarcacions (sense haver trobat proves fins al present); després en època romana (Dianium) el que podríem denominar com a port no eren sinó una sèrie d'embarcadors o ancoratges, que oferien una mínima protecció enfront de temporals alhora que s'utilitzaven per a poder portar les càrregues a bord.

En 1244 s'estableixen relacions comercials amb altres territoris de la corona d'Aragó.

En 1458 s'estableix una zona d'embarcament i desembarcament en la zona del Raset.

En 1693 apareixen dos ancoratges.

En 1804 la ciutat és incorporada a la corona real per a aconseguir millores portuàries.

En 1898 s'adjudiquen les obres del port a Gabriel Moreno Campo.

En resum: La construcció del port no va ser un procés lineal; va haver-hi nombrosos contenciosos entre l'Ajuntament i la Companyia Concessionària, expropiacions de les obres, suspensió de regidors, canvis en la titularitat de les obres, etc. Podem resumir tres etapes constructives:

- 1898/1904. Gabriel Moreno Campo i Cia. Concessionària: construeix els dics Nord i Sud fins al canal.

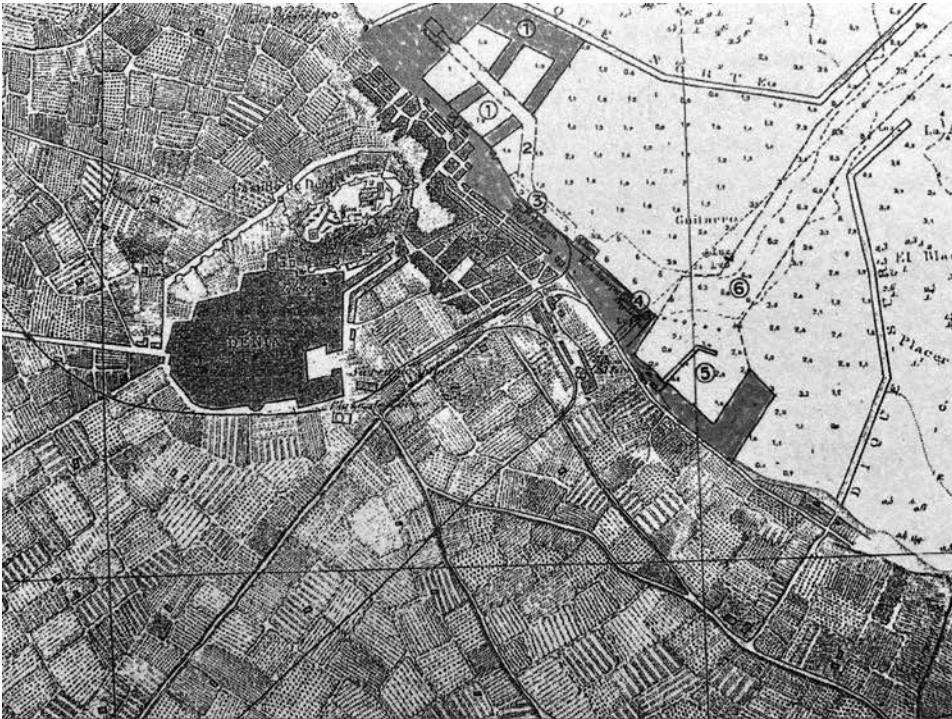
<sup>1</sup> No és la finalitat d'aquest escrit desenvolupar la seua història ja que existeixen treballs sobre el tema

- 1928/1937. Comisión Administrativa de Arbitrios. Finalitza els dics, construeix el moll comercial i zona de serveis.
- 1985/1992. Generalitat Valenciana. Reconstrucció de dics i espigons interiors, urbanització i dragatge general<sup>2</sup>.

## LES INSTAL·LACIONS FÈRRIES DEL PORT

Una instal·lació portuària precisa de bons accessos tant per al trànsit hipomòbil, de vehicles de motor així com del ferroviari amb la finalitat d'afavorir tant les labors d'exportació com importació igual que facilitar la càrrega i descàrrega dels vaixells.

En el primer projecte per a la construcció del port (1898) ja apareixen unes instal·lacions ferroviàries de bastant entitat les quals tenien el seu origen en la prolongació des d'una via de l'estació del Nord per mitjà d'una corba cap a l'esquerra, recorrent el que seria el futur Moll de Costa, continuant cap al Raset per a després per mitjà d'una gran corba a dretes dirigir-se per la part interior del dic nord a donar servei a les instal·lacions portuàries que es pensaven muntar en esta zona. Res tenia això d'estrany al ser el concessionari Gabriel Moreno Campo, nebot del Marqués de Campo, amo de la A.V. T., més tard absorbida per NORTE.



Pla de reordenació del port de Dénia de l'any 1939 de J. Alcaraz en el qual s'observa que les vies del Moll d'Atracada no estan construïdes. Font: *El Puerto de Dénia una ilusión de progreso*.

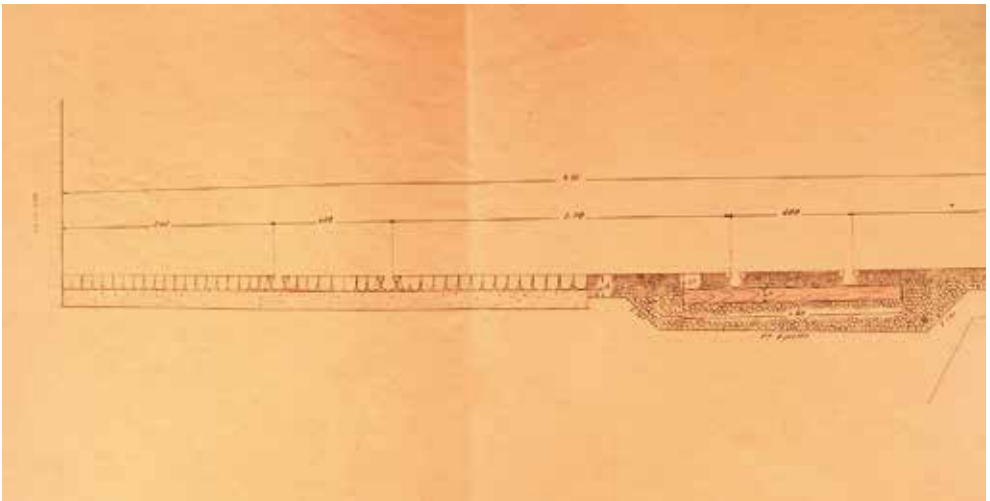
<sup>2</sup> *Breve Historia del Puerto de Dénia*; Calvo, Javier consulta 10/09/2023 <https://historiadenia.wordpress.com/2020/08/17/breve-historia-del-puerto-de-denia/>



Projecte per a la creació d'una segona via en el Moll de Costa en el port de Dénia. Font Arxiu Port de Dénia (APD).

Sabem que amb data 28 d'octubre de 1928<sup>3</sup> s'havia autoritzat la Comisión Administrativa de los Arbitrios del Puerto de Dénia, per a anunciar i efectuar la subhasta corresponent amb les formalitats habituals per a la construcció d'una via fèrria.

El citat acte va tindre lloc el dia 18 de març de 1929, amb la presentació tan sols d'una única proposta que no satisfieia els requisits legals, per la qual cosa va ser declarada deserta la citada subhasta.



Tall transversal de la secció de les vies a situar en el Moll de Costa. Font APD.

<sup>3</sup> APD sig. 166-1



Portada del contracte original per a l'explotació de les vies fèrries del Port de Dénia per part de la Companyia del Nord. Font APD.

Celebrada de nou, es presentà solament un licitant, don Miguel Llorca Llorca que es va oferir a realitzar l'obra per la quantitat de 74.900,00 pessetes amb una baixa de 43,68 pessetes respecte al pressupost de contracta que ascendia a 74.943,68 pessetes.<sup>4</sup> Es va adjudicar amb caràcter definitiu amb data 21 de desembre de 1929.

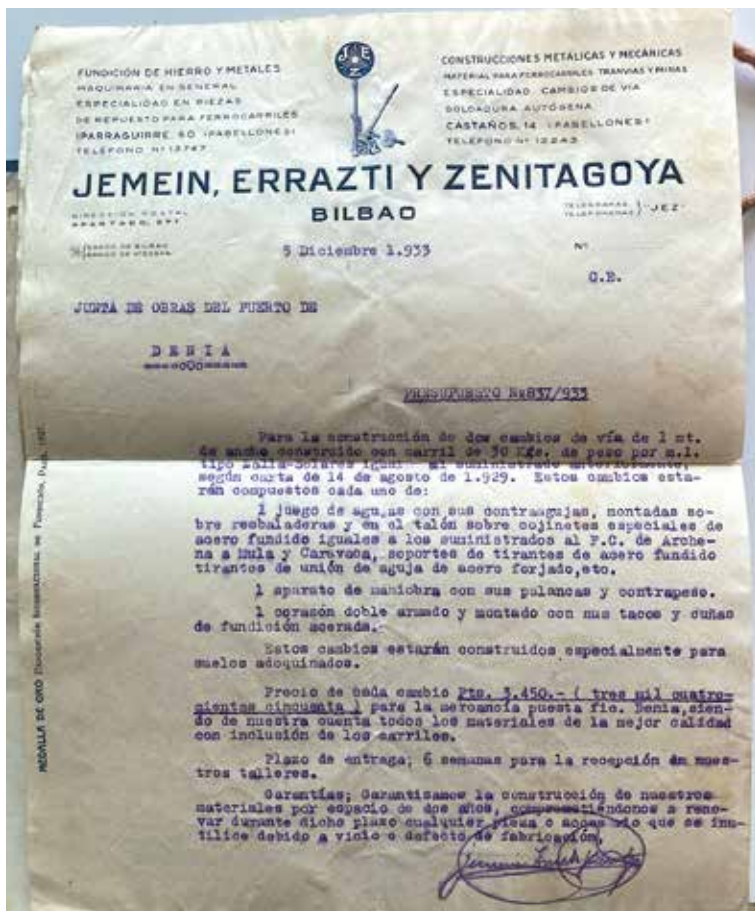
Descripció de l'obra: "L'obra projectada consisteix en una via fèrria de 356 metres que arrancant de la Companyia del Nord amb una corba de 254 metres de radi seguia (*sic*) amb una recta de 16,00 metres continuant amb una corba de 74,11 metres de radi, acabant en una alineació recta de 150 metres de longitud al llarg dels *tinglados*".<sup>5</sup>

Com era habitual en aquesta mena d'obres, l'enginyer director va formular un projecte reformat, consistent a substituir per formigó el fonament d'arena que s'indicava per a l'empedrat. Igualment s'augmentava el radi de 70,37 metres a 74,40 metres, així com s'augmentava la separació de la línia dels paraments dels *tinglados* per a afavorir el pas entre aquestos. Igualment la rampa, malgrat ser molt suau, s'havia reduït.

Este replantejament no seria ferm fins al dia 8 de juliol de 1930.

<sup>4</sup> *Ibidem*

<sup>5</sup> *Ibidem*



Pressupost remés per la casa JEZ de Bilbao per al subministrament de dues marmites per a la via que es proposava. Font APD. Aquesta empresa existeix en l'actualitat i és una de les més importants en el panorama de la construcció d'elements ferroviaris per a alta velocitat.

Arribats a aquest punt i amb la via construïda en direcció esquerra cap al que hui és el Museu de la Mar, perquè el moll d'atracada a partir de la zona coneguda com *El Martell* no estava construït, se signa a Madrid amb data 8 de juny de 1931 contracte entre la Comisión Administrativa de los Arbitrios del Puerto de Dénia i la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte contracte per a l'exploació de la línia fèrria de servei del Port de Dénia.<sup>6</sup>

Representava a la citada Comisión d'Arbitrios don Agustín Redó Forner en la seua qualitat d'Enginyer Director.

D'entre els onze articles que componen aquest contracte, l'article 1r diu: *La Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España consiente en explotar la via*

*instalada y las que puedan instalarse en el Puerto de Dénia por la Comisión Administrativa de Arbitrios del Puerto de Dénia<sup>7</sup> a cuyo fin esta le entrega la correspondiente autorización”.*

L'article 2n fa referència a la instal·lació i conservació, i referent a això manifesta: *El enlace de la vía actualmente instalada en el Puerto con las del Norte se efectuará en la forma que, unido al presente contrato, forma parte integrante del mismo. El establecimiento, conservación y entretenimiento de la citada vía de enlace, así como el del puente-báscula y demás instalaciones a que se hace referencia más adelante corresponderá a la Comisión Administrativa del Puerto de Denia.*

En el seu article 3r referent a la prestació de serveis, es diu: *El servicio que constituye la explotación de la vía o vías del Puerto y que ha de ser llevado a cabo por la Compañía del Norte, comprenderá la facturación y recepción de toda clase de mercancías por vagón completo, así como el arrastre del material desde el Puerto a la estación del Norte y viceversa y maniobras de todas clases que haya de efectuar con aquél.*

Continua manifestant el citat article 3r: *A este fin la Comisión Administrativa del Puerto de Dénia consiente en que circulen por la vía de enlace y del Puerto todo el material móvil de la Compañía del Norte y el extraño autorizado a circular por sus líneas.*

Una idea del reduït dels radis de corba la tenim en el següent: *A los efectos indicados y en las curvas cuyo radio lo aconsejen, deberán colocarse contracarriles en toda su longitud.*

I finalment en el referit a la tracció: *El arrastre del material por la vía del Puerto será efectuado con tracción a vapor por locomotoras de la Compañía del Norte, pudiéndose modificar o variar dicho sistema si las necesidades lo exigieran y de común acuerdo entre ambas entidades.*

En l'article 4t s'establien les tarifes: *Para el trayecto comprendido entre la factoría del Puerto y Denia-Norte o Denia-Estratégicos y viceversa, regirá la tarifa de cincuenta céntimos (0'50 Ptas) por tonelada.<sup>8</sup>*

L'explotació d'aquest tram de via fèrria, malgrat haver-se efectuat contracte amb la Compañía del Norte al juny de 1931, no va començar fins al dia 7 d'abril de 1933 (en finalitzar la temporada de la taronja)<sup>9</sup> havent-se exportat la quantitat de 2.081 tones.

Era això un senyal que permetia presumir que a l'esmentada via afluiria un trànsit de gran importància de la citada fruita, la qual s'embarcava en condicions menys favorables en el port de Gandia (sic), que patia freqüents congestions i demores considerables.

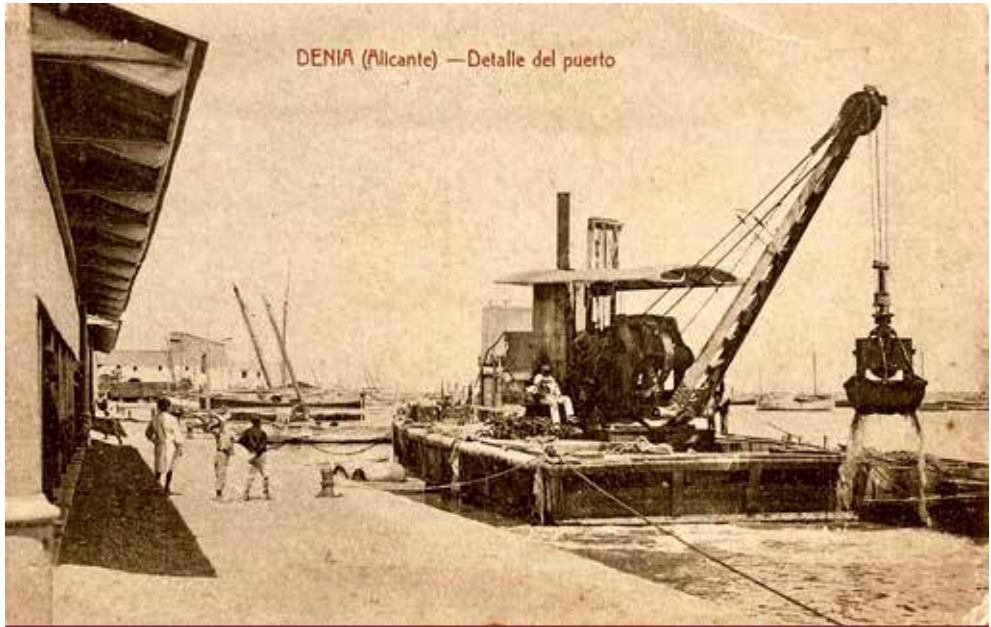
És per això que havent-se manifestat per diverses entitats d'aquesta població la necessitat de la construcció d'una doble via enfront dels *tinglados*, el senyor Director General de Ports va remetre un telegrama perquè es procedira a la redacció d'un *apartadero* per a la via fèrria del Moll de Costa.

<sup>7</sup> Va ser una entitat creada a 1916 encarregada de l'explotació, que va realitzar per primera vegada una autèntica gestió portuària. Ferrer Marsal, Juan; *El Puerto de Denia una ilusión de progreso.*

<sup>8</sup> APD sig. 10-3

<sup>9</sup> Ibidem sig 161-2





En esta interessant postal veiem l'edifici de l'actual Museu de la Mar, antiga Llotja, i el Moll de Costa encara sense les dues vies amb què arribaria a comptar, així com una draga en ple treball. Fototípia Castañeira, Álvarez i Levenfeld. Madrid Edició J. Llorens. Col·lecció Autor.

En la via existent que era de via única, els vagons situats al costat dels *tinglados* o enfront dels molls no poden retirar-se fins que en tots ells estiguen totalment acabades les operacions de càrrega i descàrrega. La creació d'esta via de *apartadero* tenia la funció de facilitar la remoció dels vagons a mesura que en ells es vagen realitzant les operacions.

Bàsicament era una via d'una longitud d'uns 150 metres, que es desenvoluparia en horitzontal, que acabava enfront d'una rampa varador que s'utilitzava per a la reparació d'embarcacions, i que en eixe moment no podia ocupar-se, estant prevista la seua prolongació en un futur.

La secció de via es recolzava sobre una solera de formigó i paviment de llambordes en pòfir. La via anava sobre travesses de fusta sobre balast. Donada la reduïdíssima velocitat del material i de les moderades càrregues, no ha calgut col·locar plaques de seient. Igualment, atés que en la zona hi haurà trànsit rodat, feia indispensable col·locar contracarrils, per la qual cosa tant aquestos com els canvis<sup>10</sup> per raons d'economia seran usats.

La comunicació del Director General de Ports a part de la construcció de la via *apartadero* comportava també l'adquisició d'un tractor mecànic per al moviment del material ferroviari. La Comisión Administrativa en sessió de data 10 de gener de

<sup>10</sup> Els canvis van ser ofertats per l'empresa JEZ (Jemein, Errazti y Zenitagoya) que en aquell moment els havia subministrat al ferrocarril de Múrcia a Caravaca, únic construït durant la República. Aquesta empresa existeix en la actualitat i és una de les importants en el tema de materials de vía. Sig 161-2 APD.



Transport de blocs per a reforç del Moll de Costa. S'observa en primer pla la via que donava servei al citat moll encara sense guarnir. Fot. Col·lecció de l'autor.

1934 va presentar les bases per a adquisició per concurs d'un tractor mecànic dedicat a la propulsió (sic) de trens en les vies fèrries del port de Dénia.

Si bé en un principi es va proposar que arrossegara un tren format per 10 vagons amb un pes de total de 120 tones, aquest es va limitar a 4 vagons amb un pes de 50 tones. Es proposava igualment que el motor fora de gasolina, encara que reconeixien que si bé un dièsel seria més econòmic, en cas d'avaría esta seria més costosa per no haver-hi en esta localitat cases especialitzades en tractors de tal naturalesa.

Amb data 4 de gener de 1934 l'empresa Ferrovías y Siderurgia, S. A. va remetre diverses propostes relatives als tipus de tractors que podia presentar. Escrit posterior la mateixa casa sol·licita se li comuniqués si s'han aprovat les bases del concurs alhora que sol·licita determinades dades tècniques, especialment el tipus i disposició dels aparells de xoc i tracció que porten els vagons que s'han d'arrossegar. Aquest tractor mai no seria adquirit.

Les instal·lacions ferroviàries degueren resultar afectades durant la Guerra Civil, perquè amb data 13 de desembre de 1939 es va confeccionar una memòria per a l'ampliació de *tinglados* provisionals i vies fèrries del moll d'atracada.<sup>11</sup> D'aquesta memòria<sup>12</sup> sabem que el moll d'atracada es pensava que estaria habilitat a la fi de l'any en curs (1939), fent-se constar la urgència de l'obra en previsió de no perdre l'oportunitat de l'expedició de taronja envasada, cosa que donaria lloc a la normalització gradual d'aquest trànsit per ports pròxims no nacionals<sup>13</sup>, depenent el futur del port d'aquesta actuació. Per la qual cosa es proposava l'ampliació de *tinglados* provisionals i vies fèrries al moll d'atracada.

11 El moll és el que es troba enfront de l'edifici d' *Obras del Puerto* de Dénia, i en aquesta data encara no estava construït com així es pot veure al projecte de J Alcaraz de 1939. Ferrer Marsal, Juan; *El Puerto de Denia una il·lusió de progressio*.

12 Sig. 170-5 APD COPUT.

13 Nota autor: Això és una clara al·lusió al port de Gandia que era privat.



En este document gràfic malgrat l'extrem dramatisme podem veure d'esquerra a dreta, el Moll de Costa, una via i la seua estructura descoberta, l'agulla portuària de la qual naix una altra via amb els seus topalls al final i que amb el pas del temps es prolongaria fins a tancar el triangle que arribarien a formar, així com un altre canvi del qual s'origina la segona via i que estava al costat del tinglado existent, hui (museu de la Mar), també es percep la corba que prové de l'estació del Nord origen del ramal portuari. Museu de l'Exèrcit de l'Aire, sig. 479(01) 2a \*IHCA, via Arxiu Municipal de Dènia (AMD).

L'ampliació dels *tinglados* vènia motivada: *“se preveía la reparación de 600 metros cuadrados de tinglados cifra insuficiente pues con ello no conseguiríamos albergar mas que 6.000 cajas y aún contando con el tercer tinglado capaz para 5.000 cajas no se podrían tener almacenadas más que 11.000 cajas o sea carga insuficiente para un barco ya que estos cargan por término medio de 15.000 a 25.000 cajas”*.<sup>14</sup>

Es pressupostava una ampliació dels mateixos de 400 metres quadrats amb el que es podrien tindre a cobert unes 15.000 caixes.

Aquestos *tinglados* la reparació dels quals es proposava eren els que estaven situats en el denominat Moll de Costa, que tenia un calat d'uns tres metres insuficient per als vapors, la qual cosa obligava a haver de traslladar-los a l'anomenat Moll d'Atracada, la qual cosa comportava al seu torn poder comptar amb vies fèrries.

Per a això es comptava amb les vies, canvis i altre material ferroviari procedent de la prolongació del dic nord, i no es considerava necessari perquè les obres de reparació es farien mitjançant blocs artificials, i donat l'estat actual d'aquesta via a causa de la devastació roja (sic) resultava més econòmic el seu transport per camió.<sup>15</sup>

14 Sig. 170-5 APD COPUT

15 Ibidem



Les imatges de les instal·lacions fèrries del port de Dénia en conjunt no són molt habituals. En aquesta i d'esquerra a dreta. Segona via construïda en el Moll d'Atracada, primera via i la seua prolongació feia el Moll de Costa, que tancaria amb el pas del temps el triangle format per les dues vies provinents de l'Estació del Nord. Font: *El Puerto de Dénia una ilusión de progreso.*

En el citat pressupost es nomenen tota una sèrie d'elements d'ús ferroviari com: travesses, tirafons, brides, enquitranat de travesses, tres canvis de via senzilla amb contracarril, i la col·locació de 444,45 metres de via, que sumat als *tinglados* donava un pressupost de 48.900,35 pessetes.

L'ampliació del conjunt viari degué tindre lloc en la difícil dècada dels anys 1940 (l'any 1945 encara no s'havia construït) i possiblement principis dels anys 50.

Aquesta ampliació va consistir en la creació d'una línia que partia de la via al Moll de Costa per a dirigir-se al Moll d'Atracada. Això tenia lloc per mitjà d'un canvi del qual s'originava aquesta via que es dirigia feia els *tinglados* situats en el citat Moll d'Atracada, i en els quals els carabiners van tindre la seua seu durant molts anys.

Atés que la disposició de vies tenia forma de vèrtex invertit es va tendir una via d'enllaç entre totes dues corbes donant com a resultat un triangle. Per veure d'augmentar la capacitat viària a l'altura de la zona coneguda com El Martell es va instal·lar un altre canvi del qual naixeria una segona via que corria paral·lela a la instal·lada en el Moll d'Atracada. Aquestos canvis de via eren dels denominats canvis portuaris, és a dir, sense marmita ni contrapés, atés que la via dotada dels contracarrils estava perfectament coberta per a facilitar el trànsit de tota mena de vehicles. S'accionaven per mitjà d'una palanca que un operari introduïa i feia desplaçar els espasins de l'agulla.



En esta altra imatge s'observa la segona via a l'esquerra d'accés al moll, i en primer pla l'agulla portuària de la qual s'originava la primera via que donava accés als tinglados del port i en sentit contrari s'unia a la via del Moll de Costa. Font: *El Puerto de Dénia una ilusión de progreso*.

Aquestes instal·lacions van arribar ja en un moment tardà, l'exportació de taronja via marítima havia desaparegut i no hi ha constància d'haver tingut substitutes. No seria fins a l'any 1959 que es va efectuar la primera exportació de ciment procedent de l'empresa Cemesa per ferrocarril fins al port per a ser embarcat cap a Egipte.

Aquest trànsit ferroviari entre Cemesa Fàbrica i Port de Dénia va tindre una vida bastant efímera, i en poc temps passà al seu trasllat a Carcaixent per ferrocarril.<sup>16</sup>

Hi ha constància de circulacions esporàdiques per aquestes vies fèrries més testimonials que efectives, i d'aquesta manera va anar llanguint aquest trànsit ferroviari que mai no arribà a aconseguir aquest estatus.

Es pot concloure que igual que la construcció del port es va allargar durant cent anys, el de les seues vies fèrries va tardar mes de trenta anys a acabar-se.

Per a quan això va ocórrer, els condicionants econòmics havien canviat: la taronja i altres productes, així com l'important trànsit de ciment havien desaparegut o sigut absorbits pel camió.

D'altra banda l'important trànsit de la pansa mai utilitzà el ferrocarril per al seu transport al port de costa, havent sigut el seu element principal de transport el carro fins al port per al seu embarcament via marítima.

<sup>16</sup> Ferrer Hermenegildo, Vicent y Ronda Crespo, José Revista *Aguaites* 2015 "El transporte del cemento por Ferrocarril"



Port 10 Vista aèria de la corba d'accés als tinglados del Moll d'Atracada amb una sèrie de vagons estacionats en ella. S'observen les dues vies que donaven servei al Moll d'Atracada. Font AMD.



D'esquerra a dreta, l'edifici de salvament de naufrags (actualment la Creu Roja), via d'accés al Moll de Costa, bàscula de pesatge de camions i vagons tipus K de la companyia del Nord. Doc. Arxiu/col·lecció Autor.



Extraordinari document gràfic d'una composició formada per una locomotora 220 ST de la companyia del Nord amb una composició de 4 vagons travessant el carrer Castell d'Olimbroi. Cal observar que el segon vagó per davant de la locomotora pertanyia al ferrocarril Alcoi a Gandia. Doc. col. Pepe Ronda.



L'any 1969 seria l'última vegada que una locomotora (220 ST núm. 2 del C-D i un vagó serie Q juntament amb una sèrie K entraria en les vies del port amb motiu de la filmació de la pel·lícula *Krakatoa, a l'est de Java*. Fotograma de la pel·lícula.

Amb la creació de les autonomies el port passà a dependre de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport, que li donaria una nova vida des del punt de vista comercial amb les seues línies marítimes a les Illes Balears per a transport de viatgers i mercaderies, aquestes últimes ja no per ferrocarril, sinó a bord de camions embarcats en els ferris.

## BIBLIOGRAFIA

FERRER MARSAL, Juan (1994). *El Puerto de Denia una ilusión de progreso*. Generalitat Valenciana.

WAIS, Francisco (1987). *Historia de los Ferrocarriles Españoles II*, Fundación Ferrocarriles Españoles.

*Aguaits*, Revista d'investigació i assaig, Institut d'Estudis Comarcals de la Marina Alta; núm. 35 (2015).

## FONTS DOCUMENTALS

Archivo del Puerto de Denia. COPUT  
Arxiu Municipal de Dénia