

PROJECTES FERROVIARIS I FERROCARRILS A LA COMARCA DE LA MARINA ALTA

Vicent Ferrer i Hermenegildo

Els projectes ferroviaris i les seves realitzacions constitueixen tot un fenomen en l'òrbita ferroviària del nostre país. Respecte dels primers es va arribar a dir que si tots o part s'hagueren realitzat no hi hauria ciutat o poble per xicotet que fóra sense ferrocarril ⁽¹⁾.

Moltes de les concessions i projectes no sobrepassaren aquesta fase inicial i teòrica i van ser únicament simples especulacions de caràcter econòmic dedicades a enganyar una bona part del públic que fins i tot de vegades havia invertit en ells ⁽²⁾. Altres, tanmateix, arribaren a constituir-se en societats constructores sense arribar a més, i els menys arribaren a efectuar obres d'explicació i fins i tot a estendre carrils pels quals no arribaria a circular cap tren ⁽³⁾.

La nostra zona, un dels punts on es dona un dels més alts percentatges de projectes front a les realitzacions efectuades per la manca de mitjans econòmics per dur a bon port les obres concedides, és l'exemple viu de l'especulació que s'originà al voltant de les concessions ferroviàries en tot el país.

Recordem que qualsevol persona podia sol·licitar una concessió ferroviària i, si bé les primeres concessions s'atorgaren d'una forma indiscriminada, el 2 de novembre de 1844 l'Administració redactava un formulari per a la seua petició. En ell es recomanava que es concediren a personalitats molt arrelades a la província i se'ls reservava per un període de 12 a 18 mesos per a què pogueren formular projectes.

Així, les construccions ferroviàries espanyoles, junt als projectes fallats, són el fenomen econòmic més important que va tindre lloc en la història econòmica de l'Espanya del segle passat.

A l'empar de l'informe Subercase ⁽⁴⁾, i de l'especial predisposició del

grans campanyes per la dolenta imatge dels negocis ferroviaris.— *La Gaceta Minera*, any 1909. (Arxiu autor).

3. — Es el cas del ferrocarril V.A.Y.A., que no arribaria a Alcoi per la seua explicació, malgrat contar-ne, i va haver d'arribar a un acord d'explotació amb l'Alcoi-Gandia.

4. — Rep aquest nom l'informe que a petició del Govern van emetre en matèria de ferrocarrils D. Juan Subercase, inspector general del Cos d'Enginyers de Camins, D. Calixto Santa Cruz, número u de la promoció d'enginyers de 1839, i D. José Subercase, número u de la promoció d'enginyers de 1840. D'ell podem esclarir que era un compendi de política ferroviària, acompanyat d'un formulari per a les concessions, un plec de condicions i una tarifa. S'establien els criteris generals per a la construcció i explotació de ferrocarrils. Es va aprovar per R.O. de 31-12-1844. WAIS, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*, t. I. Fundación de los Ferrocarriles españoles, 1987.

1. — Des del dia 31-12-1844 fins el 31-12-1846 es concediren més de 6.500 Km. de vies d'una fabulosa xarxa que va quedar com una col·lecció legislativa i anaren caducant.— *Los ferrocarriles en España 1844-1846. El estado y los ferrocarriles*. Servicio de Estudios del Banco de España, 1972. p. 40.

2. — La Companyia de Ferrocarrils de La Marina va ser una d'aquestes i en la seua contra es realitzaren

Govern ⁽⁵⁾, sorgirien totes les línies ferroviàries que es pogueren imaginar. Aquesta allau de demandes i projectes es veuria obstaculitzada pel problema real de la manca d'inversionistes així com del capital necessari, cosa que donaria lloc amb el temps a una de les xarxes més importants, en quant al seu kilometratge, de ferrocarrils de via estreta ⁽⁶⁾ a nivell europeu, així es tractava de suplir el buit que no s'havia cobert amb el ferrocarril d'amplària normal.

La Comarca de La Marina Alta no restaria aliena a tot aquest moviment i una sèrie de ferrocarrils amb traçats hipotètics vindrien a creuar-la en totes direccions. Aquests traçats formarien part d'un dels diversos períodes en què es pot definir el creixement i desenvolupament ferroviari espanyol.

Així, dins del període denominat de major creixement ferroviari (1855-1866) tindríem el projecte d'Almussafes a Cullera, amb ramals a Gandia i Dénia, i el «tramway» de Carcaixent a Gandia, que seria l'inici del futur Carcaixent a Dénia.

El període de 1866 a 1900, denominat de **normalització ferroviària**, va ser, tanmateix, un moment crític, ja que la fi del regnat d'Isabel II, la Revolució de Setembre, la guerra carlista i la crisi franco-prussiana, van actuar de forma negativa en les inversions del capital francès en el nostre sòl. La recuperació posterior es va deure, en part, a la bona disposició governamental a afavorir les inversions estrangeres, tot i que «se hipotecó el suelo y subsuelo español»⁽⁷⁾.

Després de la I República vindria la Restauració i amb ella la garantia per a les societats inversionistes, cosa que es va reflexar en un major índex de creixements ferroviaris a l'Estat.

A la nostra Comarca tindríem l'arribada del ferrocarril Gandia a Dénia (1881), formant part del primitiu «tramway» de Carcaixent a Gandia. Després hi havia la demanda, per part de Gabriel Moreno i Campo d'un ferrocarril d'Alcoi a Pego i al port de Dénia (1882), i en aquest mateix any apareixeria un dels grans projectes, el ferrocarril de via ampla des d'Alacant a Dénia, que formava part d'un projecte més ample que cercava formar una gran línia de la Mediterrània que unira des de Múrcia a València. El projecte no arribaria a realitzar-se i amb el temps esdevindria en l'actual Trenet de La Marina (1915), d'Alacant a Dénia.

Altre projecte que naixeria a l'ombra del Carcaixent-Dénia seria el de Gata a Gandia, per Pedreguer i Ondara (1890), que tampoc no es va realitzar. També la petició d'un nou ferrocarril -aquesta vegada un tramvia-, per part de Gabriel Moreno i Campo, que unira Dénia amb Xàbia passant per Ondara, Pedreguer i Gata (1891) va córrer la mateixa sort que l'anterior, no passant de simple projecte.

Finalment, i dins del període que podríem anomenar Estatal (Estatut Ferroviari de 1924 i dictadura de Primo de Rivera) apareixen una sèrie de traçats o ramals hipotètics fonamentats per la Companyia E.S.A. Aquests foren el de Gata a Xàbia, que va ser fins i tot subhastat, i els de Benissa a Pego i el de Gata a Cullera per Pego, que van quedar en projectes sense arribar ni a la concessió. També dins d'aquest període, però incloent l'època actual, tenim l'eixampla o conversió en via ampla del desaparegut ferrocarril Carcaixent a Dénia.

5. — «Montero Rios: El Estado no tiene hoy, ni tendrá jamás, fuerza económica suficiente para emprender a la vez todas las O.P. (caminos y ferrocarriles) que demandan los intereses generales del país...».—BERMEJO VERA, José. *Régimen jurídico del ferrocarril en España (1844-1974)*. Ed. Tecnos, p. 39.

6. — Es comptaren amb més de 6.000 km. de diferents amplàries, per la qual cosa no es pot considerar una xarxa. Sols en el cas de la zona cantàbrica, on el ferrocarril arribà més tard, pot considerar-se com una xarxa de via estreta.— WAIS, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles*, t. II. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1987.

7. — ABELLANGAR-CIA, Antonio. *Los Ferrocarriles del Sureste*. Instituto Juan S. Elcano, p. 56.

PERÍODE MÀXIM CREIXIMENT 1855 / 1866
PERÍODE NORMALITZACIÓ 1866 / 1900

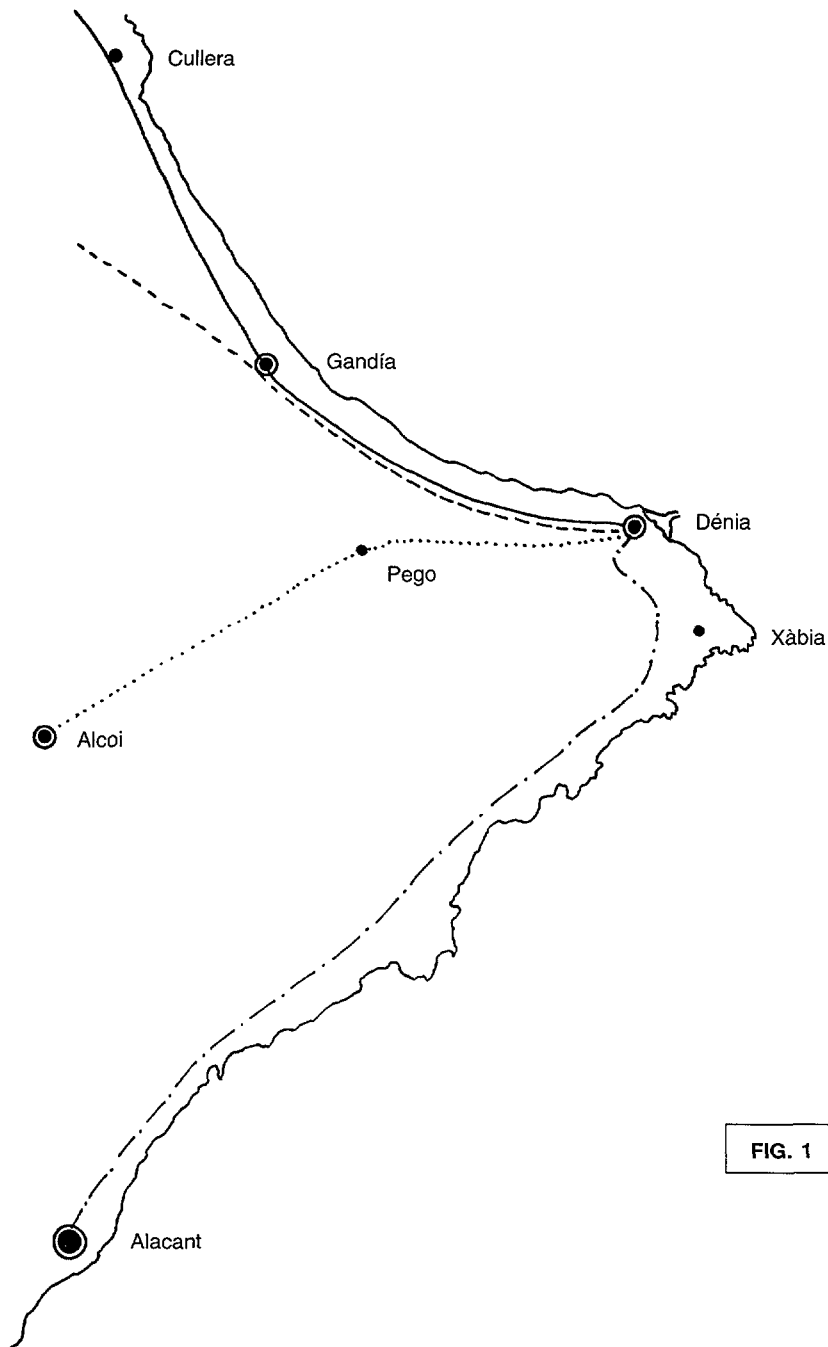


FIG. 1

Font: Elaboració pròpia.

ELS PROJECTES I LES LINIES

Almussafes a Cullera, amb ramals a Gandia i Dénia. 1851.

La primera línia projectada en la qual apareixia Dénia com a una prolongació o ramal fou la que encapçala aquest apartat. Aquesta línia va ser concedida en 1851 al Marqués de Campo, concessió que caducaria en el seu poder sense arribar a realitzar-la. Les causes d'aquesta concessió cal buscar-les en l'interés que aleshores començava a tindre l'esmentat personatge en la construcció del ferrocarril de València a Almansa ⁽⁸⁾.

El «Tramway» Carcaixent a Gandia y el Ferrocarril Econòmic Gandia a Dénia. 1860.

El que seria el ferrocarril Carcaixent a Dénia va tindre el seu inici l'any 1860 amb el denominat «tramway» de Carcaixent a Gandia, de tracció animal ⁽⁹⁾. Aquest ferrocarril tenia en els seus inicis una longitud de 35'7 km. i era resultat d'un estudi efectuat pel Sr. Alcalá del Olmo, el qual obtingué la concessió per R.O. de 2 de gener de 1861.

Després de tres anys de treballs -els problemes financers floriren prompte en els nostres ferrocarrils-, el dia 8 de febrer s'inaugurava l'esmentat «tramway».

Amb el pas del temps, un grup de persones va considerar la necessitat de continuar el seu traçat fins a Dénia. Així, anunciada la subhasta d'aquest nou tram, la va obtenir el senyor Francisco Carreras el dia 17 de juny de 1879 per un període de 60 anys i amb el mateix sistema de tracció, és a dir, cavalleries. No arribaria a funcionar amb elles, i el 19 de gener de 1881 seria adquirit per D. José de Campo, qui, per la seua banda, va aconseguir el 22 de juny de 1882 l'autorització per transformar-lo en **econòmic** amb tracció a vapor ⁽¹⁰⁾. Així doncs, aquest seria el primer ferrocarril que faria aparició a la comarca de La Marina ⁽¹¹⁾, i el podem incloure entre el primer període, de màxima activitat ferroviària, ja que era contemporani del de Barcelona a Mataró i del de Madrid a Aranjuez, i el segon, nomenat de **normalització**.

El ferrocarril d'Alacant a Dénia de via ampla. 1882.

Va ser un projecte quasi contemporani al ferrocarril **econòmic** de Gandia a Dénia. Els seus inicis es deuen a un banquer alacantí, Juan Bta. Lafora Caturla, qui uns anys abans havia participat en la transferència de la línia d'Alacant a Múrcia a la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces que per aqueixes dates es trobava en plena expansió, donat els bons resultats econòmics dels anys anteriors ⁽¹²⁾. Seria, doncs, Juan Bta. Lafora Caturla l'encarregat de donar les primeres passes per acabar amb l'aïllament de la comarca de La Marina. Efectuats els primers estudis i gestions, que foren sufragats per ell mateix, i una vegada concedida l'autorització pel Ministeri de Foment, es presentaren els estudis inicials. Amb data de 23 de març de 1882 ⁽¹³⁾ se li va concedir una autorització per estudiar una línia de ferrocarril que, partint d'Alacant, acabara a Vila-joiosa, i una altra que, partint de Dénia, arribara a Altea. Com es pot observar, el peticionari va oblidar la secció Altea a Vila-

8. — COLL I FORNES, Josep J. *Los ferrocarriles y el puerto de Gandia*. Ajuntament de Gandia, 1983.

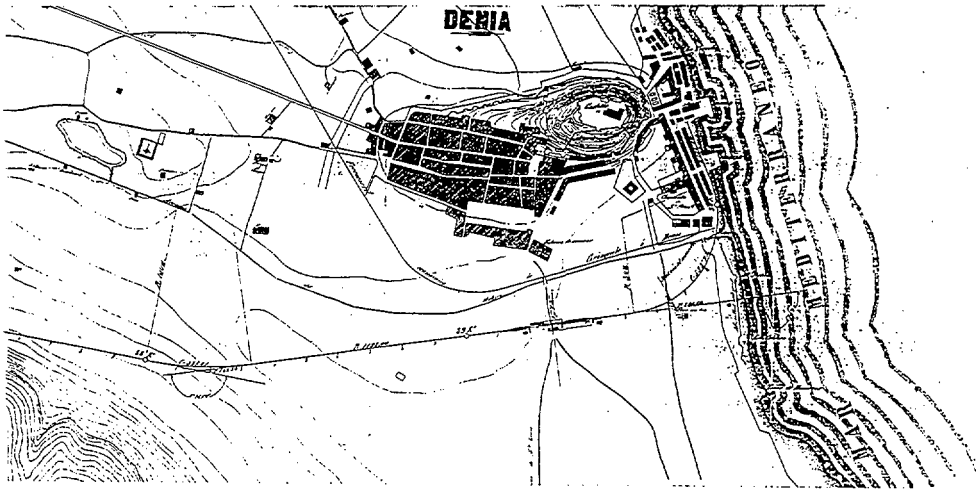
9. — A.G.A. caixa n.º 27.327; *Tram-way Carcaixent-Gandia*, 1869.

10. — Ibidem, caixa 27.328. *Memoria del ferrocarril económico de Gandia a Dénia*.

11. — FERRER I HERMENEGILDO, Vicent. *El Trenet Carcaixent a Dénia, 1884/1984*. Ajuntament de Dénia, 1984.

12. — COVESNAVARRRO, Jose Vicente. *Historia centenaria del ferrocarril Alicante-Murcia*. Caixa d'Estalvis del Mediterrani, 1984.

13. — A.M.D., *Bulletí Oficial de la Provincia*, n.º 93 del 26 d'abril de 1882.



Traçat i emplaçament de l'Estació de Dénia. Any 1882.

joiosa. Aquest error o oblit seria subsanat el 13 de maig de 1882 ⁽¹⁴⁾ mitjançant la corresponent autorització per a aquest tram.

Aquests estudis foren realitzats per a un ferrocarril de VIA AMPLA. En aquells dies es pensava en el gran corredor de la Mediterrània, que tractava d'unir París amb Orà i del qual havia de formar part el nostre ferrocarril.

No acabaven ací les idees d'aquest home, ja que amb data de 30 de desembre de 1882 sol·licita la concessió de l'autorització per estudiar una línia que, partint de Gandia, enllaçara amb el punt més convenient del ferrocarril Alacant a Dénia. Aquest ramal tenia uns 35 Km i la seua finalitat era l'enllaç directe amb València ⁽¹⁵⁾. El 3 de gener de 1883 es va concedir la pretesa autorització previ el desemborsament d'una fiança de 1.750 reals. Aquest estudi no arribà a realitzar-se, ja que amb l'inici del servei de ferrocarril **econòmic** de Gandia a Dénia es va renunciar a la seua realització ⁽¹⁶⁾, així com el tram principal que, malgrat haver presentat el projecte, no passaria de ser un altre intent fallat.

La falta de capital va ser definitiva, puix «Andaluces», que haguera estat l'empresa més interessada en el corredor mediterrani, en la seua competència amb M.Z.A., ja no gaudeix de bona salut econòmica i el projecte no li arriba a interessar. Igualment va esdevenir amb altres possibles inversors i financers que no volgueren córrer riscos inútils.

Potser allò més important d'aquest projecte fóra la seua longitud, 83 Km, front als 92'6 actuals del ferrocarril d'ample mètric de La Marina, i la ubicació de l'estació de Dénia ⁽¹⁷⁾.

Com es pot observar al plànol adjunt, la ubicació d'aquesta important estació era molt més coherent que la que tindria lloc 33 anys més tard. La seua situació de forma perpendicular a la costa i als afores d'una ciutat que encara conserva part de les seues muralles, condemnades, però, a desaparèixer i donar lloc a una nova ciutat, no deixa de ser una solució premonitòria del futur desenvolupament.

14. — Ibidem, B.O.P. n.º 133, de 4 de juny de 1882.

15. — Es troba en construcció el ferrocarril Econòmic de Gandia a Dénia i en servei el Carcaixent a Gandia. Nota de l'autor.

16. — A.M.D., B.O.P. n.º 34 de 8 de febrer de 1884.

17. — A.G.A. *Memoria del ferrocarril de via ancha de Alicante a Dénia*. Caixa n.º 27.402.

El ferrocarril Alcoi-Pego i Port de Dénia. 1882.

A l'ombra del fa poc inaugurat ferrocarril **econòmic** de Carcaixent a Dénia naixerien una sèrie de projectes i traçats utòpics amb la finalitat d'unir poblacions molt separades entre elles. Així, en aquesta data (1882), Gabriel Moreno i Campo, nebot del Marqués de Campo, sol·licita una autorització per estudiar un ferrocarril que enllaçara les poblacions d'Alcoi i Pego amb el port de Dénia ⁽¹⁸⁾. Recordem que Alcoi ⁽¹⁹⁾ no tenia més comunicació amb la mar que amb el port de la Vila-joiosa i sols a lloms de cavalleries, fet que dificultava greument el desenvolupament de l'economia d'aquesta important ciutat. Amb aquest projecte, Pego inicia ací el seu llarg pelegrinatge ferroviari amb vistes a aconseguir que alguna de les línies que s'han de projectar hi arribe. Aquest seria altre dels fracassats projectes ferroviaris a la nostra comarca.

El ferrocarril Gata a Gandia per Pedreguer i Ondara. 1890.

A l'anomenat període de normalització pertany aquest projecte de ferrocarril. És aquest un dels clàssics i abundosos projectes que nasqueren a l'ombra d'altres línies ja construïdes, en aquest cas el Carcaixent a Dénia. Comença l'exponent aduint la riquesa de la zona i la manca de ferrocarril d'importantes poblacions. Així diu: «al aproximar el trazado de esta línea -Carcaixent-Dénia- al mar huyendo de las dificultades que implicaba la construcción de un camino más separado del litoral, han quedado sin comunicación directa por ferrocarril con el resto de la comarca una serie de localidades importantes» ⁽²⁰⁾. Igualment, i tractant de justificar la major longitud d'aquest ferrocarril, s'expressa l'exponent en els següents termes: «Si se hubiese separado de la dirección actual aproximándose a Pego y pasando junto a Ondara, hubiera llenado perfectamente el objeto que indicamos sin alterar las condiciones de la línea» ⁽²¹⁾.

Cobrir aquesta deficiència era el que es proposaven els promotors d'aquesta línia fèrria. També manifestaven que una sèrie de poblacions concorrien a aquest nou ferrocarril. Amb relació al seu traçat, transcorria en els seus inicis quasi paral·lel a la carretera comarcal de Gata a Pedreguer, per anar després cap a Ondara, on, efectuant un gir, anava cap a Pego, on s'instal·lava l'estació en les proximitats de la carretera d'Oliva a Pego, a uns 200 m. de la població. Finalment des d'aquí i creuant la marjal, la qual es pretenia passar amb ponts metàl·lics, es dirigia a Oliva per arribar a la fi a Gandia. Cal ressenyar que no es fa menció en el projecte on pensava unir-se, si és que ho pensaven, amb el Carcaixent a Dénia.

D'igual manera, es fa constar que l'exportació que té lloc des de Dénia és costosa i difícil ⁽²²⁾ degut a que el port d'aquesta ciutat es troba en construcció, i no s'esperava que pogués millorar, donada la indefinida suspensió dels treballs de l'esmentat port. Era lògic, segons el peticionari, que una vegada acabats els treballs del port de Gandia, l'execució dels quals està en mans d'una poderosa empresa, tot el tràfic es dirigira pel seu ferrocarril per a l'exportació pel citat port.

Es considerà d'interés local i s'adoptà l'ample d'1 metre, amb carril de 20 kg/ml., amb una longitud de 36,871 km., corbes màximes de 300 metres

18. — A.M.D., B.O.P. n.º 257, de 23 d'octubre de 1882.

19. — Un gran nombre d'empreses tenen posats els seus ulls a la industrial ciutat d'Alcoi. Així, trobem en explotació el tram Villena a Bocairent del ferrocarril de Villena a Alcoi. La Compañia del Norte també té els seus interessos en la ciutat i es troba a l'espera de decidir un traçat ferroviari des d'Ontinyent. Igualment Gandia inicia els primers passos per a la consecució d'un Port i d'un ferrocarril que la uneixca amb Alcoi, fet que tindrà lloc el 24 de gener de 1893. Nota de l'autor.

20. — A.G.A. *Memo-ria ferrocarril Gata-Gandia*, Caixa n.º 27.581.

21. — *Ibidem*.

22. — *Ibidem*.

PERÍODE MÀXIM CREIXIMENT 1855 / 1866
PERÍODE NORMALITZACIÓ 1866 / 1900

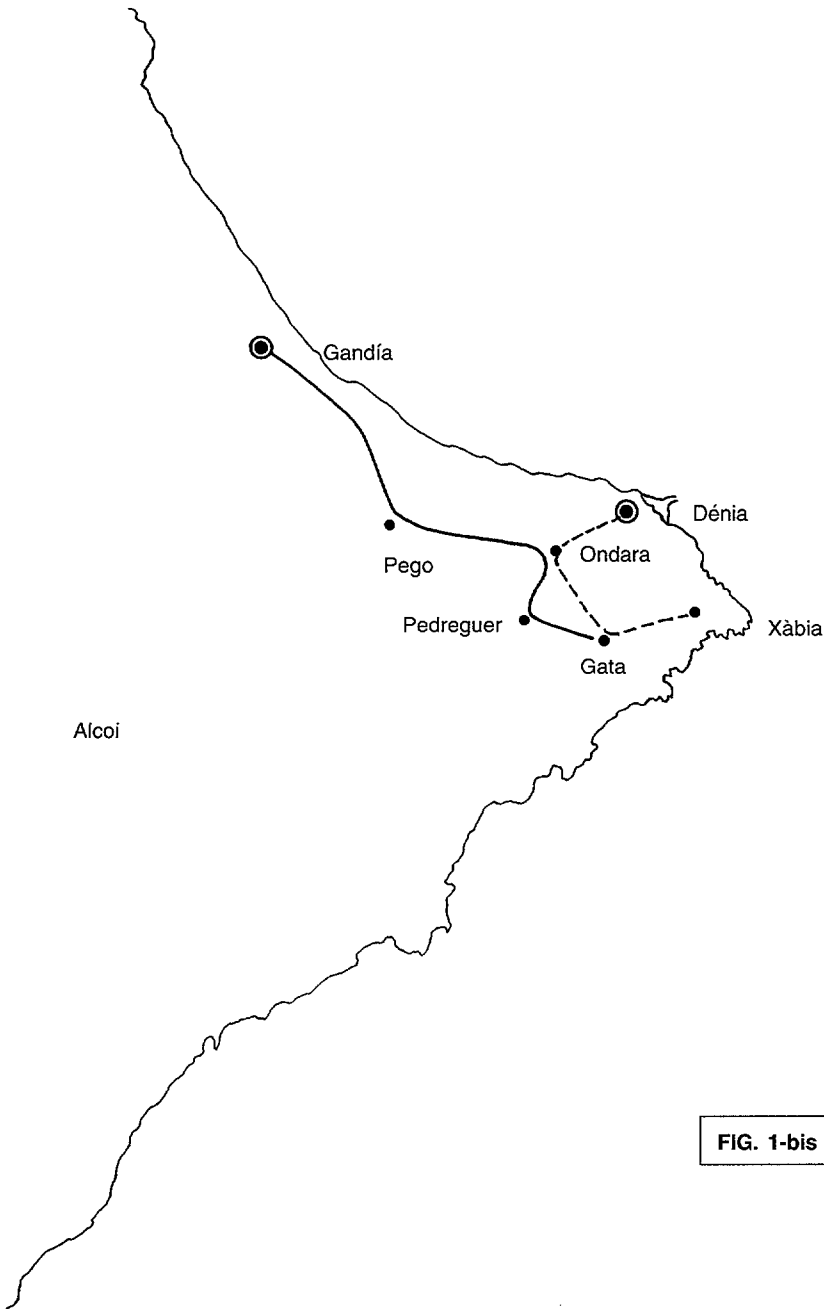


FIG. 1-bis

Font: Elaboració pròpia.

23. — La «Alcoi and Gandia Harbour Ltd.», que estava realitzant el ferrocarril Alcoi-Gandia. Aquesta companyia, el 1892, inauguraria l'esmentat ferrocarril i el port, del qual era concessionària.— COLL I FORNES, Josep J. Los ferrocarriles y el puerto de Gandia. Ajuntament de Gandia, 1983.

24. — Entre el concepte ferrocarril i tramvia existeixen algunes diferències que fan que es considere un o altre. El Ferrocarril sol utilitzar explanació (camí) pròpia i té unes característiques tècniques diferents. El Tramvia, normalment, utilitza els carrers de les poblacions que travessa i, quan ha d'eixir d'aquestes, sol utilitzar la zona de servitud de les carreteres. No té, doncs, un camí propi i quan les carreteres foren eixemplades i millorades els traçat ferroviaris que per elles discorrien foren eliminats, per exemple el tramvia d'Alacant a Mutxamel, el d'Alacant a Elx o el del Baix Empordà, de Girona a Palamós. Nota de l'autor.

25. — A.M.D., B.O.P. n.º 83, de 14 de abril de 1891, circular 83.

26. — Ibidem, B.O.P. n.º 183 de 11 d'agost de 1889.

27. — FERRER I HERMENEGILDO, Vicent. *Breu història del Ferrocarril de La Marina*. Aguaites, n.º 5. Dénia, 1991.

28. — A.G.A. *Memo-ria del ferrocarril Económico Gandia-Dénia*, caixa 27.328.

29. — ESPINOS, A - POLO, F. *Xàbia, anotaciones históricas de una villa mediterránea*. Institut de Cultura Juan Gil-Albert i Ajuntament de Xàbia, 1985.

30. — Això era el que s'havia proposat en el projecte inicial de via ampla per Juan Bta. Lafora el 1882.— A.G.A. *Memoria del ferrocarril Via ancha Alicante a Denia*, caixa n.º 27.402.

i una pendent de 20 mil·lèsimes. Malgrat tan bones disposicions, de tractar de justificar la major longitud que el ja existent Carcaixent-Dénia i de ser aprovat per R.O. de 24 de març de 1891, no arribaria sinó a ser el quart projecte ferroviari de la comarca de La Marina que no veuria la llum.

El tramvia a vapor, Dénia a Xàbia. 1891.

Fou aquest l'únic «tramvia»⁽²⁴⁾ que es va projectar a La Marina i el seu traçat era totalment comarcal. Fou el seu impulsor el nebot del Marqués de Campo, D. Gabriel Moreno i Campo, qui aconseguiria la concessió del mateix. Aquest personatge, com hem vist adés, ja havia sol·licitat un altre ferrocarril, però amb diferent finalitat i direcció. La sol·licitud consistia en un tramvia de vapor de Dénia a Xàbia, per Ondara i Gata, utilitzant per al seu emplaçament carrers de les esmentades viles i part de la carretera de l'Estat⁽²⁵⁾.

Per R.O. amb data de 27 d'octubre de 1892 li seria concedida, però com tantes altres demandes no passaria de ser un simple projecte més.

El ferrocarril Alacant a Dénia. 1915.

A) El ramal Gata a Xàbia, 1912.

B) El ramal Benissa a Pego, 1916.

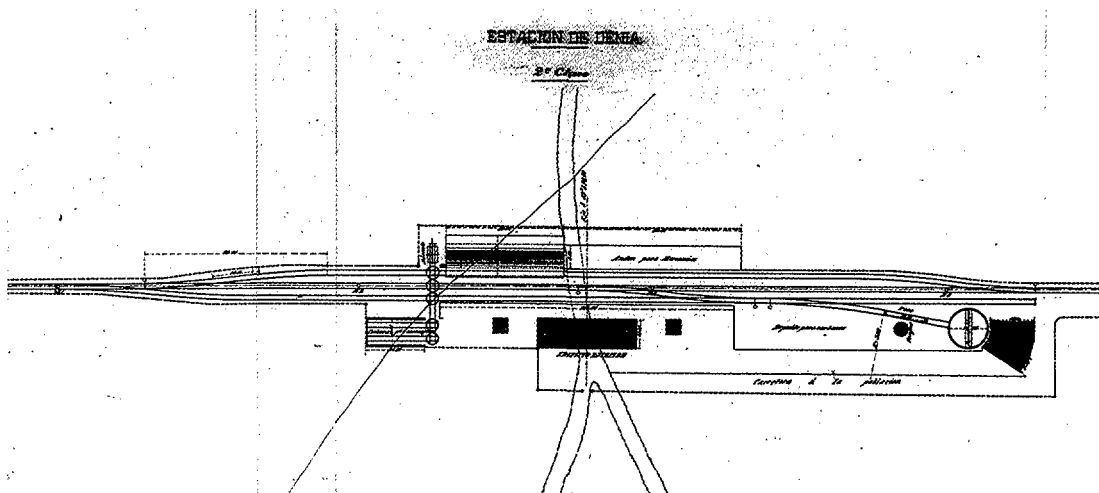
C) El ramal Gata a Cullera, per Pego, 1922.

Els estudis del ferrocarril Alacant a Dénia de via ampla, malgrat haver estat molt complets, no trobaren l'esperó necessari per que el capital inversor volgués córrer el risc de la seua construcció. Per això, set anys després i per mitjà d'una R.O. de data 1 d'agost de 1889⁽²⁶⁾, es va concedir a l'esmentat Juan Bta. Lafora i Caturla la concessió per construir i explotar un ferrocarril de via estreta des d'Alacant a Dénia. L'esmentada Reial Ordre introduïa les disposicions pertinents per modificar en via estreta el projecte presentat el 1882.

Era, doncs, el final de la pretesa gran línia fèrria de la Mediterrània que havia d'haver unit París amb Orà i el naixement del ferrocarril de La Marina⁽²⁷⁾, segona i darrera de les construccions ferroviàries que es realitzaren a la comarca de La Marina.

Amb l'arribada del Ferrocarril de La Marina a Dénia no es tardaria en pensar i sol·licitar una sèrie de ramals que, com es deia aleshores, vindrien a fluir amb els seus corrents (transports) a l'artèria principal⁽²⁸⁾. D'entre ells tenim, pel seu caràcter primerenc, el ramal de Gata a Xàbia. Aquesta idea té els seus inicis l'any 1910, quan l'ajuntament de Xàbia⁽²⁹⁾, i a la vista del traçat que pretén construir la companyia concessionària del ferrocarril Alacant a Dénia, proposa que el traçat dibuixe a l'altura de Teulada una gran corba per dirigir-se a les poblacions de Benitaxell i Xàbia, per anar després cap a Gata⁽³⁰⁾. La demanda fou desatesa per la companyia, però donada la important influència política de la població i la predilecció del President Canalejas per aquesta, s'aconsegueix la concessió de l'esmentat ramal per R.O. de 21 de febrer de 1912.

Els estudis foren encarregats a D. José Carbonell Morand, enginyer de mines encarregat aleshores de la construcció del ferrocarril Alacant a Dénia

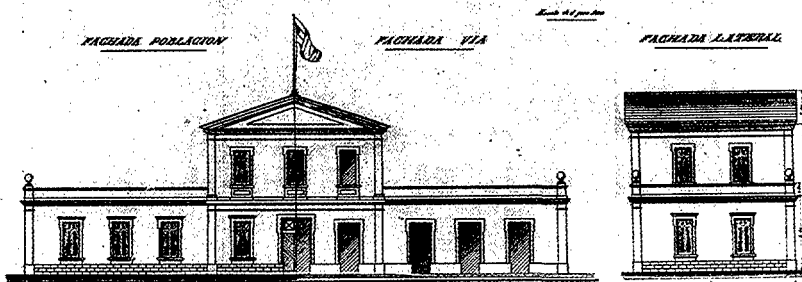


Detall del plànol de vies i la seua situació. Any 1882.

ESTACION DE DENIA

ALTEA Y VILLA OTISA

Tipo de 2ª clase



(I). - Archivo General de la Administración. Caixa n.º 27.402 O.P.

Memoria del ferrocarril de vía ancha de Alicante a Dénia. 1882. (I)

LÍNEA DE VILLAVOYOSA A DENIA

ESTACION DE DENIA

ESTACION DE DENIA

FACHADA A LA POBLACION

FACHADA AL ANDEN

FACHADA LATERAL

FACHADA Y PLANTAS

Escala 1/200



Edifici que seria construït a Dénia per al Ferrocarril Alacant-Dénia. Any 1882. (I)

i futur director del mateix, i al capità D. Enrique Rolandi, els quals determinaren que «el trazado partirá de la estación de Gata del ferrocarril en construcción de Villajoyosa a Denia, estableciendo en ella un empalme; cruzará la carretera de Gata a Jávea a corta distancia del pueblo de Gata, aproximadamente en el mismo punto que pasa el de Villajoyosa a Denia; se desarrollará por la falda del Montgó, cruzando el camino de Jesús Pobre en la proximidad de la casa de José Pedrós seguirá sensiblemente el camino viejo de Gata a Jávea hasta la partida de las Seniolas, en cuyo punto cruzará la carretera de Gata a Jávea y continuará al sur de la misma paralelamente al trozo comprendido entre Jávea y su puerto hasta terminar en éste»⁽³¹⁾.

Malgrat l'interés inicial tant de l'empresa⁽³²⁾ com d'alguns sectors de la vila de Xàbia, allò cert és que prompte va caure en l'oblit i tot i que les causes no ens són ben conegudes, caldria buscar-les en el perill que la nova via de comunicació representava per als interessos econòmics que determinades famílies tenien en el tràfic marítim de cabotatge.

Dos projectes més vindrien a sumar-se al ferrocarril de La Marina, ja que la companyia sentia la necessitat d'allargar el seu ferrocarril per tal de buscar més mercaderies i noves fonts d'ingressos. Per a tal fi va plantejar una sèrie de possibles ramals. L'any 1916⁽³³⁾ s'iniciaren els estudis per a la petició de la concessió d'un ramal que partint de Benissa arribara a Pego, travessant la Vall de Xaló i la Rectoria. Malgrat una sèrie de contactes amb els municipis afectats i la bona predisposició de Pego, no s'arribaria a cap resultat.

Finalment, i ja en l'any 1922, la Companyia E.S.A. presentaria un altre projecte. Aquesta vegada era la construcció d'un altre ramal que partint de Gata i passant per Pego arribara fins a Cullera per donar eixida als productes d'aquesta rica zona⁽³⁴⁾. Va tindre encara menys èxit que l'anterior i va representar l'últim intent d'eixamplar el ferrocarril de La Marina per part de la companyia propietària i explotadora.

El ferrocarril Villena-Muro-Pego-Dénia. 1924.

Potser siga un dels projectes ferroviaris més desconeguts de tots els que tingueren relació amb la comarca de La Marina. Era aquest un projecte promogut per la forta personalitat d'un gran home de negocis i, alhora, gran mamprenedor de ferrocarrils, D. Miguel Ybern i Farrés. Fou una gran personatge en el món dels ferrocarrils de via estreta i fruit de la seua constància i força de voluntat seria l'acabament de la línia fèrria de Villena a Alcoi, coneguda popularment com el «Xixarra», així com la continuació des de Jumilla fins a Cieza d'una altra línia pertanyent a la Compañía de los Ferrocarriles del Sur de España, per altra part explotada per la Compañía Villena-Alcoi a Yecla.

Amb l'arribada del comte de Gaudalorce al Ministeri de Foment durant el Directori del general Primo de Rivera, es posaria en marxa un Pla amb el seu nom⁽³⁵⁾. Tenia entre altres punts la finalitat de tancar el mapa ferroviari espanyol que les companyies havien deixat inacabat, degut a les importants despeses econòmiques, i dotar a la xarxa d'una sèrie de línies transversals que completaren el sentit radial de la mateixa. Amb aquest fi es proposarien 17

31. — Archivo General Militar de Segovia. Memòria del traçat proposat per E. Rolandi Pera y J. Carbonell segons acord de 14-5-1913.

32. — Memòria de la Companyia E.S.A., 1913. Arxiu de l'autor.

33. — Ibidem, 1920. Arxiu de l'autor.

34. — Ibidem, 1923. Arxiu de l'autor.

35. — Amb l'arribada al poder de D. Miguel Primo de Rivera entraria en vigor l'anomenat «Estatuto» de 1924, el qual, en síntesi, consistia en:

1. Aportació de capitals per l'Estat per fer possibles millores de les xarxes de les companyies;

2. Aportació del criteri de que el ferrocarril ha de ser pagat per la tarifa;

3. Nova legislació on s'inclouen normes per a un posterior rescat de les línies per l'Estat.

Sols el primer punt va tindre una vertadera aplicació i no res es va aconseguir amb la resta. Es en aquest temps -1926- quan el Ministre de Foment, Comte de Guadalorce, que havia creat el pla de carreteres de «firmes especiales», va voler enfrontar-se als ferrocarrils i va ordenar un ambiciós pla d'extensió de la xarxa que es va anomenar Pla Preferent d'Urgent Construcció, Decret Llei de 5 de març de 1926. Parava especial esment el Decret en el criteri d'acabar i complementar les línies ja establertes amb altres com les Cuenca-Utiel, Zamora-La Coruña, Lleida-Utiel-Albacete o la de La Encina-Baza. WAIS, Francisco. *Historia de los Ferrocarriles españoles*, t. II. Fundación Ferrocarriles españoles, 1987.

PERÍODE ESTATAL 1900 / 1925

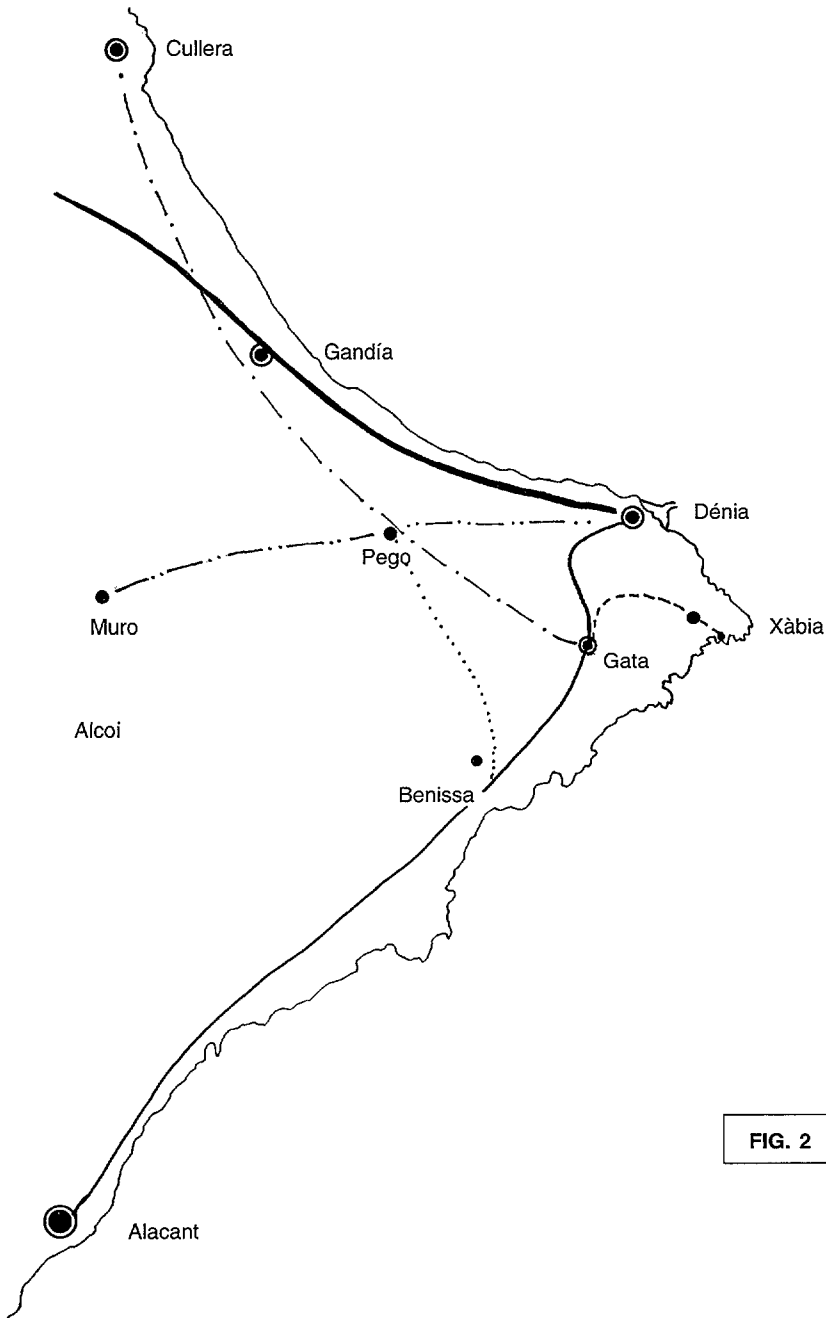


FIG. 2

Font: Elaboració pròpia.

línies en total, entre altres: Baeza-Albacete-Utiel, Alcoi-Alacant, Madrid-Burgos, Talavera de la Reina-Villanueva de la Serena, o La Encina-Baza ⁽³⁶⁾. Es aquesta darrera línia la que més interès té per a nosaltres. En aquelles dates (1924-1926) es troba en construcció el ferrocarril Jumilla-Cieza i l'Administració, que volia que la línia de La Encina-Baza passara per aquelles poblacions, va entrar en conversacions amb D. Miguel Ybern i Farrés, propietari del Jumilla-Baza. Fruit d'aquestes conversacions seria la promesa efectuada pel Comte de Guadalorce al propietari-concessionari de que aquest efectue pel seu compte els treballs d'explanació per a un ferrocarril de via *ampla* i que, quan l'Estat comence la construcció d'aquesta transversal, es procediria a la liquidació pertinent ⁽³⁷⁾. En vistes d'això, l'aleshores director i propietari d'aquest ferrocarril va tindre la idea d'aprofitar els materials sobrants de via, motor i mòbil que li restarien després de l'eixampla del seu ferrocarril per reutilitzar-los en la construcció d'un altre ferrocarril d'ample mètric, que vingués a ser com una altra artèria per al seu ferrocarril d'ample normal.

Malauradament, el Pla Guadalorce no es va poder acabar, i allò que havia d'haver estat un altre ferrocarril per a la comarca de La Marina va quedar, de nou, en projecte.

El ferrocarril de via ampla de Carcaixent a Dénia. 1925.

Els primers intents i estudis de transformació en via ampla del ferrocarril de Carcaixent a Dénia es poden col·locar a mitjans dels anys 20.

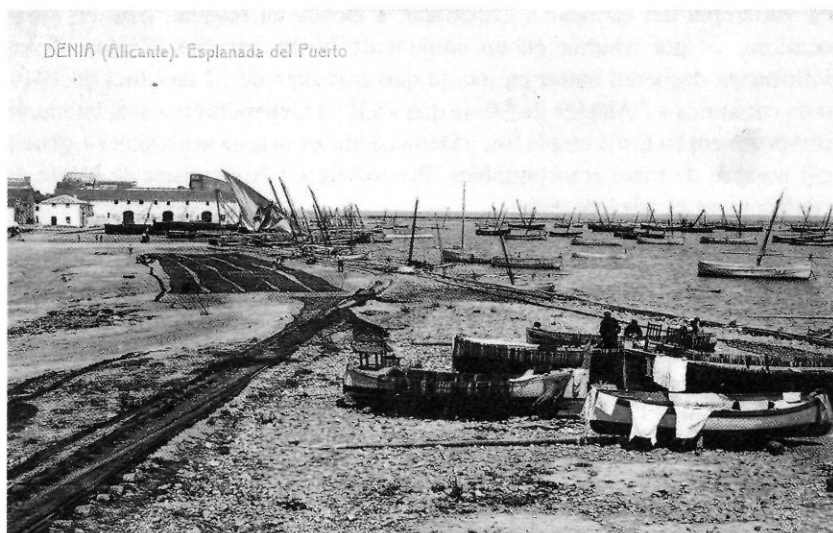
Bona prova és el fet que el dia 17 d'abril de 1929, el president del Sindicat d'Iniciatives i Millores de Dénia i la seua Regió va emetre el següent comunicat: «En la reunió de Gandia del dia 14 de abril de 1929, se ha designado un representante para que forme parte de la comisión que debe ir a Madrid a recabar de los poderes públicos la transformación al ancho normal de la línea de Ferrocarril Carcagente a Denia».

Aquest comunicat venia motivat per una sèrie de reunions que s'havien celebrat uns anys abans. Així, el 5 de juny de 1923, al **Mercantil Valenciano** es publicava una nota referida a una assemblea celebrada en la Societat de Foment de Gandia en pro de la via ampla, en la qual es deia: «Con toda franqueza hemos de confesar que se nos hacía largo ya el compás de espera marcado en la pauta a seguir en el asunto que nos ocupa [la via ampla], comenzamos a abrigar el temor de que tal proyecto de ampliación había pasado a formar parte de los irrealizables». Després de la designació del representant, D. Jaime Llobell Alós, advocat i veí de Dénia que va dedicar tota la seua vida a gestionar la consecució de la via ampla per a la seua ciutat, va visitar a Madrid el Marqués de Alonso Martínez, president del consell d'administració dels Caminos de Hierro del Norte, i al senyor Faniqueto, director de ferrocarrils, per tal d'interessar-los en la propera realització de les obres d'ampliació del ferrocarril Carcaixent-Dénia. De l'esmentada reunió, segons el senyor Llobell, es tragueren bones impressions.

La següent reunió va tindre lloc el dia 24 de juliol de 1933 a Oliva. El seu objecte era la creació d'una mancomunitat d'ajuntaments interessats en l'ampliació de la línia fèrria de Carcaixent a Dénia. A l'esmentada reunió

36. — A.G.A. *Proyecto de via ancha La Encina-Baza*. Caixa n.º 10.632.

37. — Amb la caiguda del govern de Primo de Rivera i l'arribada al poder del General Berenguer i del seu nou ministre de Foment, Sr. Matos, tot va quedar en suspens, donant lloc a un pleit de més de 40 anys.



Port de Dénia. Ramal portuari (Arxiu Huguet).



Dénia. Estació d'Alacant (Arxiu Huguet).

acudiren gran nombre d'ajuntaments, tant de València com d'Alacant, més o menys un centenar, cosa que dóna idea del grau d'acceptació que tenia la construcció de l'esmentat ferrocarril.

Passats els anys 30, amb l'episodi de la Guerra Civil, el ferrocarril no torna a ser notícia fins el 22 de maig de 1942. Per part de l'Ajuntament de Dénia es designen a D. Juan P. Alcaraz Pavía i D. Carlos Blanco Iruretogoyonea per assistir a Gandia a l'assemblea del dia 24 del mateix mes sobre la conversió

en via ampla del ferrocarril Carcaixent a Dénia. El resultat, com en altres ocasions, es pot resumir en un conjunt de bones paraules d'ànim. Grans influències degueren entrar en joc, ja que amb data de 22 de juliol de 1944, hom comunica a l'Alcalde de Dénia que «S.E. el Generalíssim» està interessat personalment en la via ampla fins a Dénia, donades la seua necessitat i urgència pel nombre de tones transportables. Per tot això, l'Ajuntament de Dénia va confeccionar el següent estat:

Tones transportables

Taronges	6.780	Credilles	492	n.º Fanecades	99.000
Cacauet	960	Cereal	7.200	n.º Fabr. Jog.	32
Ametles	4.800	Panses	12.000	n.º Am. Exp.	12
Garrofes	1.560	Olives	1.800		
Dacsa	480				

A aquesta reunió seguirien altres amb industrials i jogueters de Dénia, d'entre les quals s'ha de destacar la del dia 20 de gener de 1947, a la qual tots van signar un document mostrant la seua conformitat.

La següent notícia serà del 20 de març de 1956, quan a l'Ajuntament de Dénia es rep un Ofici que deia: «Por estar en construcción la unión en vía de 1 m. entre Carcagente y Villanueva de Castellón, se deniega la construcción de la vía ancha» ⁽³⁸⁾.

Així arribem als anys 60, amb un procés continuat de desgast i descapitalització del ferrocarril inexorable.

Durant 1963 el «Departamento Comercial de RENFE» realitzaria un estudi sobre la rendibilitat de la nova línia Tavernes a Cullera i prolongació a Gandia i Dénia. De l'esmentat estudi assenyalam: «que con un incremento del tráfico de viajeros del 40 % i del 26 % en las mercancías, la línea Tavernes/Denia produciría en esta fecha un beneficio directo de 1'5 millones, y por su repercusión en el resto de la red de 28 millones».

Les noves notícies sobre aquest tema no tornarien a produir-se fins l'any 1967 i vindrien motivades per un escrit presentat al Ministeri d'Obres Públiques, al qual es demanava l'ampliació del Carcaixent-Dénia i la prolongació del ferrocarril València-Vilanova de Castelló per la Pobra Llarga fins l'estació de Carcaixent.

D'altra banda, Pego, que sempre ha mostrat la seua solidaritat amb qualsevol ferrocarril que s'haja projectat a la comarca, comunica el moviment de mercaderies i viatgers al de Dénia, com a suport per a la consecució de la via ampla. Aquest informe, junt a d'altres, serviran per a què l'Ajuntament de Dénia realitze un estudi demogràfic, agrícola, industrial, comercial i turístic de la zona compresa entre Oliva i Dénia relatiu al darrer quinquenni.

Altra entitat que prendria part en favor de la via ampla seria la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació d'Alacant, que presentaria un informe al Ministre d'Obres Públiques. de l'esmentat informe cal destacar la resolució presa pel Fons Monetari Internacional en un estudi econòmic de l'any 1962. En aquest informe, on es recomanava el tancament d'una sèrie de línies

38 — Aquest era un tram de sols 9 km. que era necessari per unir la línia fèrria de València a Vilanova de Castelló amb el Carcaixent-Dénia, per tal d'aconseguir la unió en via d'ample mètric des de València a Alacant. Malgrat haver-se realitzat l'explanació i les obres de fàbrica, la via no va arribar a col·locar-se. Nota de l'autor.

i la millora d'unes poques, l'única que de la qual es va recomanar el seu eixampla per resultar evident la seua necessitat i rendiment fou, justament, la de Carcaixent a Dénia, ja que no existia al nostre país, en termes comparatius, cap tram de ferrocarril d'aquest quilometratge en les condicions òptimes d'indústria, agricultura, comerç d'exportació i moviment de passatgers.

L'any 1966 s'adjudicaren els treballs del nou ferrocarril de Tavernes a Cullera. El 1969 va ser negre per aquest ferrocarril, ja que el dia 11 de juliol es tancava el tram Carcaixent a Dénia, després d'una intensa campanya a favor, puix el ministeri pretenia tancar tota la línia, adduint que el tancament no es produïa per la situació econòmica sinó per la imminent ocupació de la línia per la via ampla ⁽³⁹⁾.

El 9 de juliol de 1972, i com a conseqüència del P.G.O.U. de Dénia, RENFE va remetre un informe al qual s'especificava la ubicació de la futura estació de Dénia. El temps passa, i mentre el dia 23 de maig de 1972 arriba el ferrocarril de via ampla a Gandia, l'11 de febrer de 1974 es tancava el darrer tram de Gandia a Dénia.

El dia 19 de juliol de 1978 es sol·licita mediació per a la realització del tram Gandia-Dénia, ja que aquesta línia estava inclosa en el III Pla de Desenvolupament. RENFE va contestar a la proposta arguint la poca rendibilitat de la línia i les elevades despeses de la construcció.

El 8 de juliol de 1979 es va rebre a l'Ajuntament de Dénia el següent comunicat de FEVE: «La 2.ª Jefatura de Construcción está ultimando el proyecto de ensanchamiento del ferrocarril Gandia-Denia, al ancho Renfe, para terminación del ferrocarril Cullera-Gandia-Denia. Se proyecta una estación Renfe en Denia con modificación del trazado ferrocarril Gandia-Denia en su entrada a ésta».

Finalment, el 28 de setembre de 1979, es va rebre un comunicat del Director General de RENFE, D. Ignacio Bayón, amb el següent text: «Renfe tiene estudios realizados que datan del año 1977 (habría que actualizar) por una inversiones de 1.500 millones y perspectivas de tráfico que hacen economicamente inabordable la obra por Renfe. Se ignora si el Ministerio de Transportes contempla la realización de la prolongación del ferrocarril Silla-Cullera hasta Denia.» En l'actualitat, l'últim estudi realitzat per l'empresa INECO el 1989 desaconsella la realització d'aquest tram per no reunir les condicions necessàries que el facen econòmicament rendible ⁽⁴⁰⁾.

EPÍLEG

Dos són el qualificatius que podem utilitzar:

Fascinació en quant al nombre de projectes (12), alguns dels quals es superposaven: el Carcaixent-Dénia, el Cullera-Gandia-Dénia, l'eixampla a via ampla del Carcaixent-Dénia, l'Alacant-Dénia de via ampla i estreta, així com l'interés d'algunes poblacions per comptar amb el ferrocarril, com Pego, on havien de confluïr no menys de cinc línies, tot i que Dénia, com a centre de la comarca, no es quedava arrere, puix 6 ferrocarrils s'hi havien interessat.

Realment foren fruit d'una sèrie de condicionaments polítics -fi del regnat d'Isabel II, la Restauració, el Liberalisme, etc.- i en especial de la política de

39. — *Las Provincias*, diversos números de març de 1969. Arxiu de l'autor.

40. — *Trenes, hoy*, març de 1990. Arxiu de l'autor.

concessions seguida pel govern en l'afany d'aconseguir inversions per al país. La finalitat econòmica per sí fou una rara motivació, predominant l'especulació en vendre, moltes vegades, únicament somnis i idees en l'afany de veure uns beneficis econòmics ràpids.

La lliure empresa fa la seua aparició junt amb els primers grans homes de negocis espanyols. D. José de Salamanca, el marquès de Campo i la Banca internacional farien la seua entrada en l'escena espanyola de mitjans del segle XIX. Així la Societat General de Crèdit Mobiliari Espanyol i la Societat de Crèdit General Mobiliari Francés serien les ames de la poderosa Companyia dels Camins de Ferro del Nord d'Espanya i a les quals es deuen les primeres inversions ferroviàries a Espanya.

Decepció seria l'altre qualificatiu a utilitzar. Si bé 12 foren els projectes, dues únicament van ser les realitzacions.

La primera, el Carcaixent a Dénia, format pel «tramway» Carcaixent-Gandia i el ferrocarril **econòmic** Gandia-Dénia, que després de pertànyer a la companyia A.V.T., Norte, Estat i FEVE seria clausurat en mig d'un fort clam popular en la seua contra ⁽⁴¹⁾ en dues etapes. La primera de Carcaixent a Dénia l'11 de juliol de 1969, i la definitiva fins a Dénia l'11 de febrer de 1974, tot i que es dóna la paradoxa de què per circumstàncies de conveniència de l'administració ferroviària la clausurada estació del ferrocarril Carcaixent-Dénia va continuar prestant servei a Dénia fins l'any 1989.

La segona realització seria l'Alacant a Dénia, anomenat també el Trenet de La Marina ⁽⁴²⁾, el qual continua donant servei en l'actualitat, alhora que es troba en procés de modernització i millora.

41. — *Las Provincias*, diversos números de març de 1969. Arxiu de l'autor.

42. — FERRER I HERMENEGILDO, Vicent. *Breu història del ferrocarril de la Marina*. *Aguaites*, n.º 5, 1991.

Abreviatures emprades:

A.V.T.	Almansa, València, Tarragona.
A.G.A.	Arxiu General de l'Administració, Alcalá de Henares.
O.P.	Obres Públiques.
V.A.Y.A.	Villena, Alcoi, Yecla a Alcúdia de Crespins.
E.S.A.	Estratègic i Secundari a Alacant.
F.E.V.E.	Ferrocarrils de Via Estreta.
R.E.N.F.E.	«Red Nacional Ferrocarriles Españoles».
E.F.E. o ESTAT	Explotació de Ferrocarrils per l'Estat.

BIBLIOGRAFIA

- Enciclopèdia Espasa-Calpe
- *Memòries de la Cia. de Ferrocarrils E.S.A.*, anys 1911 a 1964.
- *Memòria de la Cia. del Ferrocarril de La Marina*, any 1902 (única).
- *Memòries F.E.V.E.*
- *Estudio Socio-económico de la Comarca de La Marina*. 1972.
- *Las Provincias*. Diversos números i anys.
- BERMEJO VERA, José. *Régimen jurídico del Ferrocarril en España (1844-1974)*. Madrid, Ed. Tecnos.
- WAIS, Francisco. *Historia de los ferrocarriles españoles. 2 vols*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1972.
- ABELLAN GARCIA, Antonio. *Los Ferrocarriles del Sureste*. Instituto Juan S. Elcano, 1972.
- COLL I FORNES, Josep J. *Los ferrocarriles y el Puerto de Gandia*. Ajuntament de Gandia, 1983.
- FERRER I HERMENEGILDO, Vicent. *El Trenet Carcaixent a Dénia, 1884-1984*. Ajuntament de Dénia, 1984.
- COVES I NAVARRO, Josep Vicent. *Historia centenaria del ferrocarril Alicante a Murcia*. Caixa d'Estalvis del Mediterrani, 198
- ESPINOS, Antoni i POLO, Fernando. *Xàbia. Anotaciones históricas de una villa mediterránea*. Inst. Juan Gil-Albert, 1985.
- FIGUERAS PACHECO, Francisco. *Gran Geografía del Reino de Valencia. Provincia de Alicante*. Barcelona, 1912.
- A.A.D.D. *Los ferrocarriles en España, 1844-1943. El Estado y los ferrocarriles*. Servicio de Estudios del Banco de España, 1972.
- IVARS PEREZ, Josep. *La ciutat de Dénia. Evolució i permanència del fet urbà*. Caixa d'Estalvis Provincial d'Alacant, 1982.