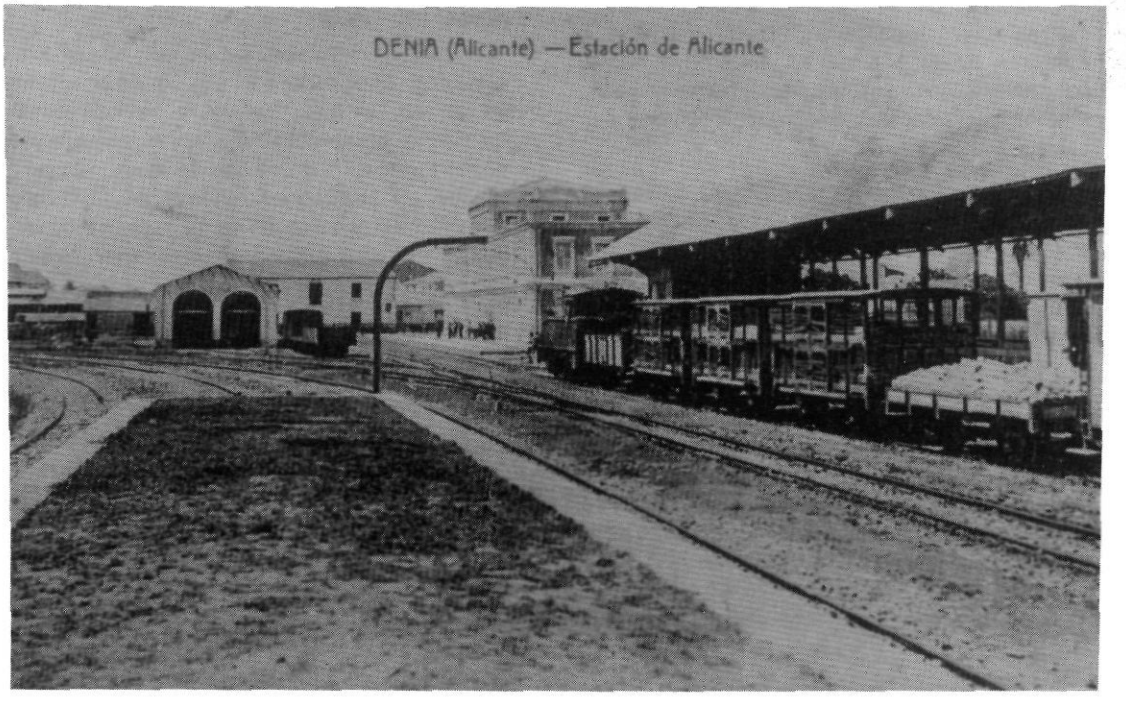
BREU HISTÒRIA DEL FERROCARRIL DE LA MARINA

Vicent Ferrer i Hermenegildo



Història

La falta de comunicacions en la comarca de la Marina era un fet que ja es percibia en els mapes històrics dels anys 1892 i 1830. Tan sols alguns camins dels anomenats reials tenien certa importància, el de Madrid a València per Albacete, Almansa i Moixent figurava entre els més importants. Açò, juntament amb una sèrie de camins de segon ordre i sendes per a cavalleries constituïen tota la xarxa viària. L'any 1780 s'havia començat un camí per a posar en comunicació Alacant amb la Vila Joiosa obra d'importància per a aquell temps.

En ser el nord de la comarca un lloc al-

tament muntanyós, a més de la por a les invasions pirates, va fer que, quan es va obrir una carretera que estava en construcció en aquell moment es desplaçara uns vint quilòmetres cap a l'interior.

Totes aquestes situacions, acompanyades de les deficultats orogràfiques, importants per a un temps escàs en recursos materials i tècnics, van fer que aquesta manca de comunicacions es deixara sentir profundament en l'aïllament dels pobles i de les viles de tota la comarca.

L'any 1838, la *Carte Itineraire*[1], només assenyalava un camí per a vianants, i no hi havia ni tan sols un camí de ferradura per a tota la Marina. Aquestes dificultats, junt amb la proximitat de València i una orografia considerablement més favorable, van fer que la comarca de la Marina es decantara cap a aquella. Açò va ser un factor determinant, tant en les relacions per ferrocarril com per carretera.

A conseqüència de l'aïllament ancestral (respecte d'Alacant) en què es trovaba tota la comarca i especialment la zona del litoral i nord de la recentment creadà província, una sèrie de persones es va plantejar durant l'any 1864 la necessitat d'acabar amb aquesta incomunicació.

Un dels primers intents que es va fer per a posar fi a aquesta situació, va ser la proposta d'obrir una via de comunicació que hauria d'anar des d'Alacant fins a la Vila Joiosa. D'aquest projecte[2], l'única cosa que es va dur a terme va ser l'inici de les obres per part de l'Ajuntament d'Alacant, que quedarien paralitzades ràpidament i caurien en l'oblit.

L'any 1862, tot i haver-se construït el camí veïnal d'Alacant a Altea, quasibé no hi havia moviment terrestre, ni de viatgers ni de mercaderies. Aquests transports anaven a càrrec d'ases i muls. L'altra forma de transport de l'època era el cabotatge fet amb embarcacions de poc calat que vorejaven la costa.

En aquell temps hi havia 2 carros a Altea, i a Benidorm, i 6 a la Vila Joiosa[3] dedicats al transport diari de passatgers i mercaderies. La construcció de la carretera d'Alacant a Silla, produí en pocs anys un augment espectacular. Així, tenim que en l'any 1889 el tràfic en aquesta carretera era quasi continu.

Igualment es trobava en construcció pels anys 1880 la carretera que uniria Altea amb la part nord de la comarca, i així la capital quedarà unida amb el nord per la costa. El camí arribava fins a Altea, on es trobava a l'eixida el punt conegut com el Pont del Mascarat o Pont del Collado, la perforació del qual acabà l'any 1884. Amb la finalització d'aquest camí, el tràfic carreter es dispararia, junt amb les diligencies diàries d'anada i tornada que hi havia entre Alcant i el Marquesat de Dénia.

Aquest camí suposà un èxit sense precedents, especialment en aquesta última ciutat, on un grup de veïns havien elevat de forma continuada una sèrie de queixes per a l'obtenció d'una via de comunicació,[4] ja que es sentien estrangers en la pròpia terra, antés que tot el comerç el realitzaven per mar i amb països estranys per manca de camins cap a l'interior.

L'any 1845 es pensava en la realització d'una línia fèrria entre Múrcia i Alacant, la qual formaria part d'un ambiciós projecte. La realització d'una gran línia de ferrocarril transversal que uniria Múrcia amb Alacant per a continuar cap a València, Barcelona i finalment arribar fins a Figueres. Era el que anomenaven en aquell temps: la gran línia de la Mediterrània, a fi d'unir París amb Orà.

Per Reial Ordre de data 30 de gener de 1882[5] s'autoritzava el traspàs de la concessió en poder de Juan Bautista Lafora, a la Compañía, de Andaluces, que es troba en aquest moment en plena expansió econòmica a conseqüència dels bons resultats obtinguts en l'explotació de les línies. Bona prova d'això és que immediatament es comencen les obres. D'aquesta forma Juan Bautista Lafora Caturla iniciaria els passos per a la realització del ferrocarril d'Alacant a Dénia, que inicialment es presentava com una continuació de l'anterior.

[1] ABELLAN, ANTONIO; *"Los Ferrocarriles del Sureste"* 1975

[3] Memòria de la Cía. de Ferrocarrils de la Marina. Arxiu Autor.

[4] A.M.D. (Arxiu Municipal de Dènia)

[5] COVES NAVARRO, JOSE VTE.; *"Historia Centenaria del Ferrocarril Alicante a Murcia"* Ed. C.A.M.

La línia d'Alacant a Múrcia seria inaugurada l'11 de maig de 1884.

Seria, doncs, Lafora l'iniciador dels primers passos per a acabar amb l'aïllament de la comarca de la Marina. Realitzats els primers estudis i les oportunes gestions, que foren sufragades per ell mateix en un principi, i , una vegada concedida la corresponent autorització pel Ministeri de Foment, es van presentar els estudis inicials.

Aquests estudis foren realitzats per a un ferrocarril de via ampla des d'Alacant fins a Dénia. No sols sol.licità l'estudi d'aquest tram, sinó que amb data 30 de desembre de 1882[6], va sol.licitar que se li concedira autorització per a estudiar una línia que partint de Gandia anara a enllaçar amb el punt més convenient del ferrocarril projectat d'Alacant a Dénia.

Aquest estudi, però, no s'acabà mai,[7] ja que l'entrada en funcionament del ferrocarril econòmic de Carcaixent a Dénia per Gandia, per part de la Compañía. d'Almansa, València a Tarragona, es renuncià a l'esmentat estudi, al mateix temps que se sol.licitava l'expedició d'un certificat[8] per a justificar que aquest estudi no havia causat cap desperfecte. D'aquest primer projecte de ferrocarril d'Alacant a Dénia de via ampla, que no es realitzaria mai, sabem que el seu traçat seguia un camí pràcticament igual que la línia fèrria actual en la major part. Podem dir que en alguns llocs s'allunya de l'actual, en altres s'aproxima i, finalment, en altres se superposa.

Totes les estacions, amb excepció de la d'Alacant, que aparexia en la mateixa situació que l'actual, quedaven a grans distàncies de les respectives poblacions, únicament l'estació d'Altea quedava prop del nucli urbà, encara que la línia fèrria utilitzava un gran túnel



Arribada del primer tren a Gata. (Any 1912/14)

[6] A.M.D. B.O.P. nº 34 de 1884
[7] Ibídem nº 34.
[8] Ibídem nº 34.

per a creuar la població. A Dénia la situació de l'estació era la de perpendicular al mar i paral.lela al ferrocarril econòmic de Carcaixent a Dénia, amb un ramal al port. Aquesta línia tenia una longitud total de 90'200 km.

Després de set anys d'haver-se iniciat els estudis preliminars, Juan Bautista Lafora y Caturla veuria part del seu somni acomplit. Amb data 1 d'agost de 1889 i per mitjà d'una Reial Ordre[9] concedida per Alfons XIII i en nom seu la Reina Regent disposava:

> "1ª – Se autoriza a Juan Bautista Lafora y Caturla para construir y explotar un ferrocarril de via estrecha, que partiendo de Alicante y aproximándose a San Juan y el Campello llegue a Villajoyosa.
>
> 2ª – Se autoriza igualmente al Gobierno de S. M., para que mediante las modificaciones necesarias para transformar en vía estrecha el estudio presentado en Diciembre de 1882 para un ferrocarril de via ancha, de Alicante a Denia, otorgue al mismo la concesión para hacer su prolongación desde Villajoyosa por Altea a Denia.
>
> Dado en Palacio por el Ministerio de Fomento J. José Álvarez de Toledo y Acuña."

Aquestes dues disposicions[10] es poden considerar fonamentals, ja que condicionarien per al futur i de forma permanent el desenvolupament d'aquesta línia.

Amb data 7 de novembre de 1890[11] se li concedeix a Ramón Martínez Grau autorització perquè puga estudiar un ferrocarril que partint d'Alacant, passe pels pobles de Villafranqueza, Sant Vicent, Mutxamel, Sant Joan i la Santa Faç, amb una longitud total de 25 km. Aquesta seria una altra de les múltiples línies que no passarien de la mera il.lusió.

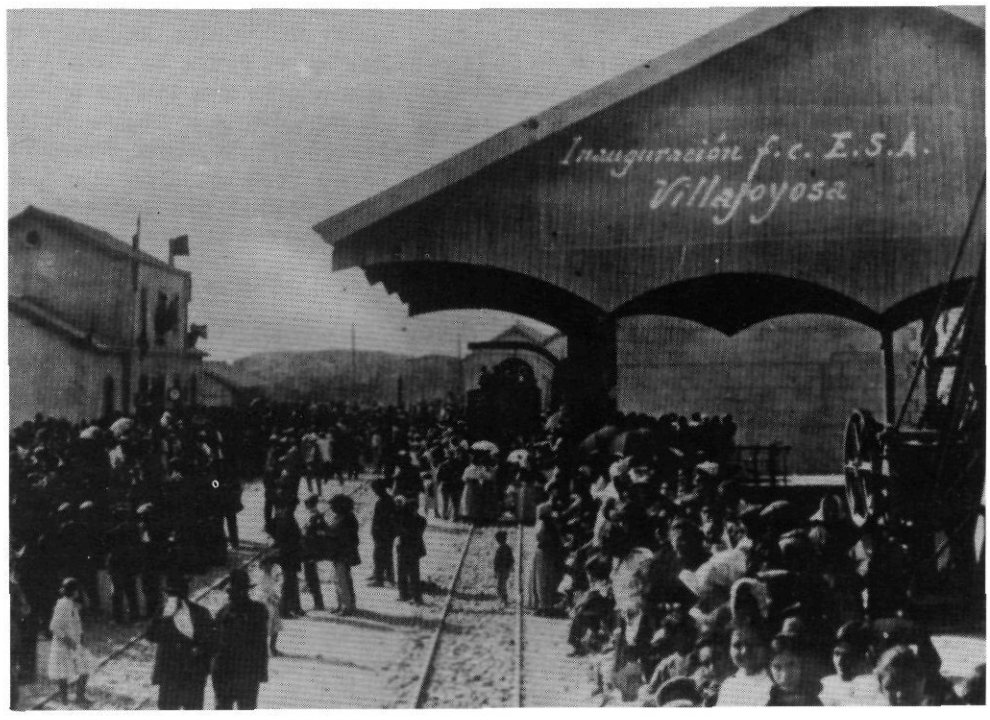
El temps passa, i Juan Bautista Lafora y Caturla no trobava els capitals necessaris per a l'empresa. Pràcticament desil.lusionat i després d'haver mantingut innombrables contactes amb diferents persones i entitats, entrà en contacte amb un enginyier de mines, José Carbonell y Morand, nascut a Dénia, i que va vendre a Juan Bautista Lafora y Caturla els drets que tenia sobre aquest ferrocarril. Era l'any 1901.

Carbonell vengué al mateix temps els drets, recentment adquirits a la Companyia de Ferrocarrils d'Alacant a la Marina. Aquesta companyia es constituí davant del notari de Madrid José García Lastra el dia 3 de juliol de 1902[12]. Una R. O. de data 29 d'octubre de 1902 aprovava aquest ferrocarril i a continuació per mitjà d'una altra R. O. de data 8 de novembre de 1902, es declarava definitiva la concessió que tenia aquesta companyia. El capital social d'aquesta primera societat que iniciaria la construcció del ferrocarril de la Marina, era de 1.250.000 Pta., repartit en 2500 accions, cadascuna de 500 Pta.. Totes foren subscrites i desembor-sades pels consellers en el moment de la constitució. Més tard aquest capital inicial fou augmentant a 1.750.000 Pta., repartit en 4500 accions, també a cent duros cadascuna. No sols tenien la intenció d'arribar a Dénia concessió que ja s'havia atorgat, sinó que en els projectes de la companyia hi havia prolongacions de la línia fèrria fins a Xàbia i fins a Pego.

La longitud de la línia d'Alacant a la Vila Joiosa era de 30,700 km, i l'expropiació es presentava com a molt econòmica ja que anava pròxima al mar. El projecte fou encarregat a l'enginyier don Teodoro Alonso Pesquera, qui el va pressupostar en la quantitat de 2. 188. 939'28 Pta.

Aquesta societat l'única cosa que faria seria el començament de les obres a Alacant. Ben promte començarien els problemes. Aparegué de sobte un enemic inesperat: els regants de l'horta de Sant Joan. Igualment se sol.licitaren una sèrie de replantejaments entre Alacant i el Campello pel mateix motiu. Amb això, només s'havien encetat les vicissituds de la breu i turmentada vida d'aquesta societat. El dia 15 de març de 1906 se sol.licitava una pròrroga de 2 anys[13] per a l'acabament del ferrocarril econòmic d'Alacant a la Vila Joiosa. Com a contrapunt a tanta desgràcia, cal dir que una sèrie d'ajuntaments dirigiren escrits al Ministre de Foment sol.licitant la inclusió

[9] Ibídem nº 183, 1889.
[10] Ibídem nº 183.
[11] Ibídem nº 225, circular 369
[12] Memòria Ferrocarril de la Marina, any 1903. Archivo Autr.
[13] Ibídem 1907. Idem.



Inauguració ferrocarril Alacant-La Vila. 1914

d'aquest projecte dins del pla de secundaris.

Això no obstant, no pogué evitar-se el temor a la incautació per part de l'Estat. Aquesta es portà a terme el 28 de juliol de 1910 per Luis Montiel y Dalauzat, com a ingenyer de camins destinat a la 3ª. *División Técnica de Ferrocarriles* en nom de l'Estat. L'acta d'incautacio[14] diu: "Que se procede a la incautación de un ramal de ferrocarril que se inicia frente a la cuarta pilastra de la verja del jardín de la plaza de Ramiro, y que tiene una longitud de 1.600 m.. junto con el material móvil compuesto por dos pequeñas locomotoras y algunas plataformas. La caducitat s'havia declarat amb data 18 de juny de 1910, i portava adjunta la pèrdua del finançament.

La fallida d'aquesta empresa ferroviària fou motiu de cruels comentaris en la Gaceta de los Caminos de Hierro,[15] on s'indicava que el govern no hauria d'autoritzar aquests tipus de negocis, ja que amb aquest exemple únicament s'aconseguia el desprestigi del negoci i el rebuig de l'inversor.

Per aquelles dates s'aprová l'anomenada llei de Ferrocarrils Secundaris i Estratègics. La primera llei sobre ferrocarrils secundaris era del 30 de novembre de 1904. El temps havia transcorregut i amb la disposició de la R. O. de 18 de juny de 1910, havia caducat la concessió de la línia d'Alacant a la Vila Joiosa.

Carbonell demanava amb data 21 de juliol de 1910 la concessió del ferrocarril de la Vila Joiosa a Dénia, alhora que sol.licitava que fora inclòs en el pla de ferrocarrils estratègics amb la garantia d'interés per l'Estat.

La subhasta d'aquest ferrocarril s'efectuà a Madrid. La fianza fou de 179.957'02 Pta., i es depositá en la Caixa General de Depòsits. Feta la corresponent subhasta, fou adjudicada amb data 24 de setembre de 1910 a Boffinet Solms y Compañía, i declarada definitiva el 27 de setembre de 1910.

El pas següent consistia en la constitució d'una societat per a la construcció i explota-

[14] M.O.P. (Madrid) Diverses carpetes de la "*Cía. de Ferrocarriles Estrategicos y Secundarios de Alicante*"

[15] Gaceta "*Caminos de Hierro*" 8 Juliol de 1910

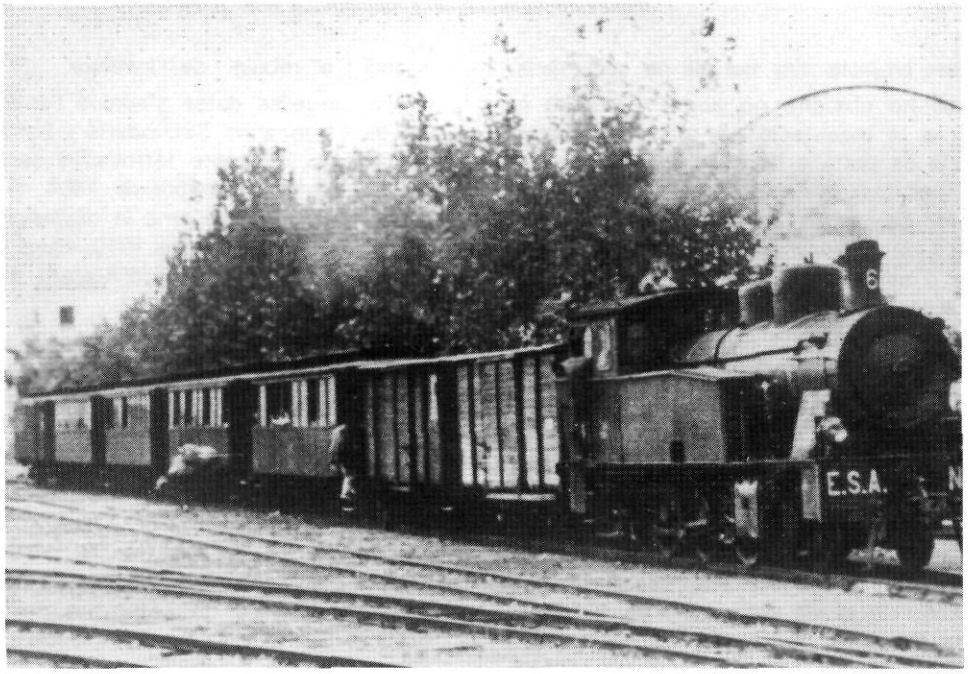
ció del ferrocarril en embrió. Així, es reuniren a Madrid Paul Gregoire, consoci de la casa de Banca de París, Boffinet & Cie., Mr. Willy J. Solms i José Carbonell y Morand, professor de l'escola de Mines, a fi de formar una companyia denominada Compañia de los Ferrocarriles Estratègicos y Secundarios de Alicante S.A.

L'esmentada societat es constituí davant del notari de Madrid Camilo Avila y Fernández de Hinestrosa,[16] amb un capital social de 4.750.000 PTA., representat en 9500 accions de 500 PTA. cadascuna, era el 24 d'octubre de 1910. Aquesta nova societat, segons l'acord de la primera junta d'accionistes, tenia per finalitat la construcció i explotació d'un ferrocarril que aniria des de la Vila Joiosa fins a Dénia, segons l'aportació de la concessió, efectuada per l'entitat Boffinet Solms y Compañía. Igualment es prengué l'acord d'acudir a la subhasta del ferrocarril secundari d'Alacant a la Vila Joiosa.

L'1 de juny de 1911 fou un gran dia per als accionistes de la companyia ja que s'introduïa en la cotització del Sindicat de Banquers de París les obligacions 4% or emeses en desembre de 1910. Els primers títols referits a la línia de ferrocarril (la Vila Joiosa a Dénia) foren garantits amb un interés del 5% per l'Estat espanyol que cotitzava els seus valors en el mercat de París. Cal dir també que per aquells dies s'estaven ultimant els preparatius entre els dos països per a l'admissió dels valors espanyols en aquella borsa.

Les obres d'inauguració del ferrocarril tingueren lloc en la Vila Joiosa el 13 de febrer de 1911 per S.M. el rei Alfons XIII. L'Ajuntament de la Vila, eregí un bell arc de triomf, i junt als altres arcs també eregits s'embellí tot el recorregut. Després del cant del Te-Deum, s'efectuà la recepció oficial en l'Ajuntament i després es procedí a la col.locació de la primera pedra.

Les obres s'encetaren amb uns 900 obrers al dia treballant en els distints fronts i al ritme que permetien els tràmits administratius. Malgrat això, els treballadors avan-



Estació de Dénia. Any 1958/60

[16] Memòria Cía. E.S.A., any 1910. Arxiu Autor



Estació de Dénia en funcionament després de 23 anys tancada. (1989)

çaren a bon ritme, i n'és una bona prova la memòria de 1910[17]:

"1ª Secció.

En la estación de Villajoyosa, los diferentes edificios que la forman se encuentran totalmente terminados, y el puente que se precisa para el paso del río se encuentra en construcción. En el km. 2 y siguientes se encuentra hecha la explanación.

2ª Sección.

Comienza en Altea, y en ella se encuentran las más grandes dificultades por el terreno que se tiene que atravesar. El túnel de Manuel se encuentra en perforación por ambas caras.

3ª Sección.

Es la que llega hasta Dénia. Parte de la explanación está terminada y las obras continúan a buen ritmo."

El tram d'Alacant a la Vila Joiosa havia caducat. Era, doncs, necessari, en opinió de la companyia, aconseguir aquest complement per a la unió directa amb Dénia.

Amb data 4 de juliol de 1911 es realitza la subhasta de l'esmentat tram, que és adjudicat a Willy J. Solms que era el propietari del projecte. La junta general d'accionistes es reunirà a principis de 1911 a fi de deliberar sobre la prolongació del ferrocarril en construcció, i també d'un augment de capital. Finalment, per mitjà de una R. O. de data 8 de juliol de 1911 s'autoritza la transferència a la *Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos de Alicante a Dénia.* Ara, ja era propietària de tot el ferrocarril.

El 8 d'octubre del mateix any es començaren les obres d'aquest ferrocarril amb l'ocupació de 1200 obrers/dia.

A finals de l'any 1911, el 14 de desembre, s'efectua el segon contacte amb les

[17] Ibídem 1911. idem.

societats Boffinet y Cia,[18] i Boffinet y Solms, igual a l'efectuat l'11 de novembre del mateix any, per això s'encarregà també la construcció de l'esmentat tram a la casa Perchot y Marx de París.

Durant l'any 1912 tingué lloc la fallida dels banquers Henrotte & Muller,[19] que eren els fiadors de la casa constructora. Com a conseqüència, la companyia aparegué en le Congrés per les denúncies efectuades per un diputat per l'abús que feien les empreses concessionàries de ferrocarrils secundaris. Denuncià la ficció de capital i de les accions lliurades, cosa que relacionà amb l'esmentada banca, ja que l'empresa va fingir que el capital estava en mans dels esmentats banquers, però quan es produí la fallida d'aquesta banca, el capital no aparegué en la caixa.

La companyia efectuà una sèrie d'argumentacions en base als documents de la seua constitució i aconseguí frenar la campanya de "difamació" que, segons aquesta, s'havia montat.

Resulta de tot això fou la resolució del contracte amb la casa constructora Perchot i Marx de París, i es contractà amb la internacionalment coneguda casa de reputada solvència Scd. International des Travaux Publics domiciliada a París,[20] i coneguda a Espanya per diverses actuacions d'importància.

En les obres del tram d'Alacant a la Vila Joiosa, que havien començat el 8 d'octubre de 1911, aparegué un altre enemic inesperat: els agricultors[21]. Tornava a repetir-se la història que es produí feia ja nou anys. Els regants de l'horta de Sant Joan feren valer tots els mitjans legals al seu abast per a evitar el pas del ferrocarril per les seues terres, ja que, segons ells, els feia malbé l'horta, en primer lloc, i, en segon, no els era necessari per a anar a Alacant, ja que comptaven amb un mitjà suficientment ràpid: el tramvia de vapor de Mutxamel.

Aquesta circumstància, unida a una sèrie de replantejaments de la línia, retardaren força la construcció del ferrocarril, especialment en aquesta zona. Pel contrari, les obres de l'altre ferrocarril, que la companyia també tenia en concessió, avançava a bon ritme. Aquest tram anava a càrrec de la Societè International des Travaux Publics.

La situació de les obres en aquesta època era la següent:[22]

"1ª Sección.

De Villajoyosa a Altea se encuentran totalmente terminados los edificios. El puente a la salida ya tiene hecha toda su fundición.

2ª Sección.–

De Altea a Teulada. Pràcticamente vencidos en su mayor parte los obstáculos, se continua trabajando.El túnel de la Morena se encuentra en perforación. Igualmente se encuentra trabajando en el importante puente del Mascarat.

3ª Sección.–

Teulada a Denia. El paso la "garganta" se ha resuelto con un trazado a media ladera. El tramo de Gata a Denia se encuentra falto de la colocación de carriles."

Així les coses, el 7 d'octubre de 1914 es firmava l'acta de reconeixement i inspecció del tram d'Alacant a la Vila Joiosa. Firmaren aquesta acta: Felipe Gutiérrez, com a enginyier en cap de la 3a. División de Ferrocarriles; Luis Montiel, com a enginyier de camins; Isidoro Iriarte, enginyier mecànic, adscrits tots dos a l'esmentada divisió; i don José Ma. Alonso Serra del Real, enginyier de camins i representant de la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos de Alicante S.A.

El dia 28 d'octubre es procedí a la inauguració ofocial del tram. Paradoxalment, s'inaugurà primer el tram que va rebre la concessió posterior. En aquell dia molta gent s'apropà a l'estació d'Alacant d'on anava a eixir el tren inaugural. Aquest fou beneït pel bisbe Ramón Plaza y Blanco, junt a l'abat de la Col.legiata. La locomotora que realitza el viatge inaugural fou la núm. 7 (núm. 74/1913 de la Maquinista & Terrestre y Marítima).

Durant tot el trajecte inaugural, gran

[18] Arxiu autor.
[19] Memòria Cía. E.S.A., año 1913. Arxiu Autor
[20] Arxiu Autor.
[21] Memòria Cía. E.S.A., año 1912. Arxiu Autor
[22] Ibídem 1913. idem.



Tren commemoratiu del 75 aniversari. Teulada 1989

quantitat de gent s'apropà al recorregut ferroviari. En la majoria d'estacions les bandes de música interpretaren marxes i cançons. El viatge acabà a Altea on se serví un menú per a 200 comensals.

La companyia ja tenia un tram en explotació, únicament faltava el tram d'Altea a Dénia. Durant el mes de febrer de 1915 i a finals d'aquest mes, tingué lloc el priemr viatge d'inspecció, i, finalment, l'11 de juliol de l'esmentat any fou inaugurat oficialment.[23]

El comboi inaugural estava encapçalat per la locomotora núm. 11 que portava testos amb plantes, flors i banderes; tot junt amb cinc cotxes de primera, un de segona, un de tercera i el cotxe saló o break. Aquest comboi isqué d'Alacant a les 8 del matí, i arribà a Dénia a les 12'30 del migdia.

La inauguració total de la línia, feu que els ajuntaments dels pobles immediats construiren una sèrie de camins per a tenir comunicats tots els pobles amb la nova via de comunicació. D'aquesta manera es crearen una sèrie de camins i vies de comunicació que, d'altra banda, ja començaven a ser necessaris en la comarca de la Marina.

Una altra conseqüència de l'engegament del ferrocarril fou l'aparició d'una sèrie d'iniciatives per a poder desenvolupar i potenciar els recursos de la comarca. Entre aquestes iniciatives trobem les següents.

– El canal de l'Algar, per a regar els termes d'Altea, l'Alfàs i Benidorm.

– El pantà de Relleu, per al terme de la Vila, i

– El pantà d'Isbert, en el riu Girona, que no s'acabà.

Amb l'arribada del tren de la Marina a Dénia, els viatgers procedents d'Alacant, fet

[23] Ibídem 1916.

el transbordament en aquesta ciutat, podien efectuar el trajecte fins a València.

D'entre els diversos intents de ramals per a la prolongació del ferrocarril d'Alacant a Dénia fou el ramal de Gata a Xàbia. Aquest era segurament el més interessant, en part pel seu origen primerenc 1912, i, d'altra banda, per ser el que més possibilitats comptà per a la seua realització, ja que fou aprovat perquè la companyia concessionària presentà tota la documentació.

El tren de la marina quan arribà a Dénia formà part d'una important xarxa comarcal formada aleshores per una sèrie de companyies diverses. Les companyies que formaven aquesta xarxa comarcal eren les següents: la del Nord amb el ferrocarril de Carcaixent a Dénia, que en l'estació de Gandia tenia enllaç amb el ferrocarril a Alcoi, que pertanyia a Alcoy and Gandia Railway Harbour. Aquesta empresa també tenia a Muro del Comtat enllaç amb el ferrocarril econòmic de Villena a Alcoi, a Iecla i a l'Alcúdia de Crespins (V.A.I.A.), encara que en realitat a aquesta última població no arribà mai i per tant se la coneixia com V.A.I. Aquesta companyia era concessionària alhora del Ferrocarril Secundario del Sur de España, línia de Jumella e Iecla. Aquests dos ferrocarrils es trobaven sota la mateixa administració, i eren coneguts popularment com el "Xixarra".

Tota aquesta important xarxa comarcal tenia uns 354 km, recorregut que podíen considerar ja de certa importància; i si bé la Nord no tenia tractes comercial, pel que fa a viatgers, si que admitia la circulació de vagons d'E.S.A. per la seua línia, i per tanta també per les altres. Un interés especial pel que fa als enllaços a la xarxa nacional són els que presentava el V.A.I. que tenia enllaç a Agres amb el de Xàtiva a Alcoi (ex Nord), en l'estació de Villena amb el d'Alacant a l'Encina (ex Madrid-Saragossa-Alacant) i en la de Cieza amb la línia Chinchilla a Cartagena (ex M.S.A.).

La companyia es proposà, més tard, allargar el ferrocarril. Per això realitzà una sèrie d'estudis de possibles ramals, a fi de captar un tràfic major de mercaderies i viatgers. Entre aquests projectes cal destacar la via Gata a Xàbia. En els inicis d'aquest projecte ja s'havia aconseguit una concessió per a balastar la via per a un tramvia de vapor entre Dénia i Xàbia, R.O., 27 d'octubre de 1882. Un altre intent de ramal és la unió de Benissa amb Pego per mitjà de la Vall de Xaló i la Rectoria. Finalment, l'any 1929, la companyia preparà un estudi d'un ramal que aniria de Gata a Cullera i que passaria per Pego, a fi d'aconseguir l'eixida dels productes d'aquesta rica zona.

El ferrocarril de la Marina tingué un bon començament, situació que conservà fins els anys 1922-25. A partir d'aleshores s'inicia una important captació de mercaderies per part dels camions, a la vegada el transport de viatgers es manté de forma estacionària. A tot això, hem de sumar el greu problema creat per la filoxera de la vinya, malaltia que acabà amb tots aquests ceps de la comarca de la Marina que, en definitiva, produïen les mercaderies de major tràfic de la companyia.

L'any 1928, el director del ferrocarril presentà una instància al Consell Superior de Ferrocarrils[24] expressant-li el desig d'iniciar el canvi d'amplària de la via, i li va remetre un avantprojecte del cost quilomètric d'aquest canvi.

La gent acceptà de bon grat aquesta idea, i així el periòdic El Liberal l'any 1932 es preguntava quan seria una realitat la unió d'Alacant i Dénia per una via normal. Malgrat això, no passà de ser un altre projecte inútil.

La situació del ferrocarril no es pot dir que, durant els anys 30 i especialment durant la Guerra civil, anava per un camí de roses. la descapitalització de l'empresa comença a notar-se, els recorreguts es tornen lents i incòmodes; les condicions del material motor ja no eren òptimes, en el transport de mercancies, abans la font d'ingressos, s'observa un gran descens. Durant els anys 40 i especialment en els inicis de la dècada, el ferrocarril, a causa de l'escassetat de combustibles com la gasolina i d'altres, revifarà i fins i tot arribarà a xifres

[24] Ibídem 1929.



Primer tren que circulà després de 23 anys de tancada aquesta estació.

molt importants en el transport de viatgers. Es plantejarà iniciar la dieselització del servei en tots els seus aspectes, però, una vegada més, la manca de diner efectiu de l'empresa impossibilitarà la creació de les circumstàncies necessaries per a poder afrontar el futur en condicions de competitivitat.

En els anys cinquanta, la companyia efectuà una relació de millores que creia necessàries per tal de poder aconseguir una rendibilitat. D'aquesta relació de millores convé destacar: la col.locació de Block-System, la instal.lació de frens de buit, l'adquisició d'un tractor de maniobres, etc. De tot això, només es portaria endavant la substitució d'uns motors de gasolina dels automotors AM-1 i AM-2 per uns de diesel, i el lliurament, l'any 1958, de dos automotors Billard per part de l'Estat, en el programa d'ajuda als ferrocarrils de via estreta.

El ferrocarril aniria arrossegant un dèficit cada vegada major, i del qual no aconseguirà alliberar-se tot i les repetides ajudes rebudes de l'Estat. El coeficient d'explotació arribaria a punts alarmants (236%). En aquestes circumstàncies la companyia arribaria a l'any 1963, any en què ja no pot suportar més la situació, i, per tant, lliura a l'Estat totes les instal.lacions junt amb el personal i el material. La companyia passarà a dependre de l'*Explotación de Ferrocarriles por el Estado* (EFE) definitivament l'1 d'agost de 1964.

És aquí on acaba la vida de la Compañia de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante S.A., com a empresa, però no la vida del ferrocarril. Encara que puga semblar, a priori, que l'etapa posterior no és competència d'aquest treball, perquè ara depén ja d'una administració estatal EFE/FEVE, volem continuar aquest estudi, encara que només siga per analitzar l'única línia que sobreviu de tot aquell conjunt comarcal de més de 350 km.

Amb el pas a la tutela de l'Estat per mitjà de l'entitat EFE (Explotación de Ferrocarriles por el Estado), s'esdevindrià un dels més desitjats anhels de l'extinta companyia: la unió directa dels trens amb la línia de Carcaixent a Dénia, projecte que es va intentar a finals de la dècada dels 60 però que es faria realitat ara.

Es crearia un òmnibus entre Carcaixent i Alacant, així mateix, una sèrie d'automotors Billard començarien a recórrer tota la línia en *serveis complets*, o bé en serveis de llançadores entre les ciutats més importants:Alacant i Benidorm, Carcaixent i Gandia, etc. No oblidem que a Carcaixent hi havia un enllaç oficial amb Renfe, situació que permetia obtenir bitllets com ara Alacant-València, la Vila Joiosa-Alzira, etc, entre d'altres.

L'any 1969 aparegué el fantasma del tancament de la totalitat de la línia fèrria de Carcaixent a Dénia. S'hi va produir una forta oposició per parts de totes les entitats. Ajuntaments, diputacions, cambres de la propietat, etc. S'oposaren amb tots els arguments *i raons que cregueren vàlids*. Això no obstant, al ferrocarril Carcaixent a Dénia li amputarien el tram de Carcaixent a Gandia. La mesura fou important, no perquè li llevaren uns quilòmetres més o menys, sino perquè es perdia l'enllaç amb la Renfe i es perdia un gran nombre d'usuaris.

Encara avui, les raons del tancament no estan molt clares, ja que si en aquells dies es vivia un ambient generalitzat de tancaments de línies de ferrocarril, tant de via ampla com de via estreta, a partir dels informes del Fons Monetari Internacional també és cert que el mateix Fons havia recomanat la conversió d'aquesta línia de ferrocarril en una via ampla normal per concórrer-hi una sèrie de circumstàncies que la convertirien en rendible.

Amb el tancament d'aques tram, la Inspecció del ferrocarril passà a Dénia. Igualment, els tallers de Carcaixent foren suprimits i traslladats a Alacant, junt amb una part del material mòbil (locomotores Batignolles i alguns vagons). Gandia es convertí en una mera estació terme sense cap tipus d'interés, i, si bé el nombre de viatgers que es transportaven era prou interessant, el tancament del tram esmentat es deixava sentir.

Cinc anys després, l'1 de febrer de 1974, es produïa la supressió del servei en el tram restant de Gandia a Dénia, que pertanyia al ferrocarril de Carcaixent a Dénia, tram al qual. Com hem vist, ja li havien amputat el trajecte de Carcaixent a Gandia.

Amb tot això, el ferrocarril de la Marina es quedava sol en una comarca on la xarxa viària de via estreta havia tingut una gran importància, i per tant totalment despenjat de la xarxa estatal. Si bé en l'actualitat Gandia compta amb una estació de Renfe, la línia del vell ferrocarril fou alçat i venuda, malgrat els diferents moviments ciutadans d'oposició, entre els quals es pot destacar el pla que proposava la continuitat del ferrocarril de via estreta, fins a la conversió en l'ample normal col.locant-hi un tercer carril.

Amb el pas de tots els serveis a la línia d'Alacant a Dénia, podem dir que el ferrocarril de la Marina iniciava una nova etapa. Un dels somnis del darrer director de la companyia E.S.A. s'acompliria: la dieselització total dels serveis. Es creen una sèrie de trens entre Alacant i Dénia, i uns altres entre Alacant i Benidorm. El nombre de circulacions es dispara. El trànsit ferroviari de viatgers (les mercaderies havien desaparegut) es manté estacionari en aquesta etapa (1970) en xifres totals, fins i tot és regressiu en comparació amb el possible nombre de viatgers. Influeixen en aquesta situació: el curt recorregut (96 km), el paral.lelisme amb la C.N. 332, i, actualment, amb l'autopista A-7.

Darrerament, i especialment en els últims exercicis econòmics del ferrocarril de la Marina (inicis de 1980), es nota un augment considerable en l'afluència de públic, aug-

ment que es creia impossible. Tot aquest revifallament és degut al centre turístic de Benidorm, que aporta en l'actualitat el 80% de viatgers. Tots els estrangers jubilats que

prefereixen aquest mitjà de locomoció, ja que entre Alacant i Benidorm hi ha més de 24 circulacions diàries, cosa que el converteix en un servei atractiu de cara al possible usuari per la seua cadència horària.

Durant l'època de FEVE es presentaren diverses solucions per a tractar de rendibilitzar al màxim aquesta línia de ferrocarril, ja que visqué moments de possible tancament en totes les línies. Entre aquestes solucions, i pel caràcter de primícia que tingué aleshores per ser un dels pocs projectes on es pensava en aquest tipus de ferrocarril "no convencional", cal destacar el projecte presentat en l'estudi sòcio-econòmic que realitzaven una sèrie d'ajuntaments de la comarca de la Marina. Es proposava de substituir-lo pel Tren Vertebrat Espanyol, creant una espècie de 8 amb el nus situat a Benidorm. Però, malgrat que aquest projecte interessà molta gent, que tingué bona premsa i fins i tot que el donaven per realitzat, no passaria, una vegada més, de ser un altre somni.

Dins d'aquest tipus de projectes, encara tindria el ferrocarril de la Marina la possibilitat de conéixer-ne un altre. Fou el Monorail Trans-Unión S-21. Aquest projecte motivat perquè estaven estudiant la possibilitat d'elevar el tram que circulava per la costa des del baixador del Palmeral fins el de Salesians. Igual que els anteriors, aquest també fou un altre intent en va, en aquest cas d'un projecte curiós.

Els darrers signes de modernització els portaria FEVE amb la incorporació de 10 unitats motores dobles MAN, que reemplaçaren les veteranes Billard.

El 10 de novembre de 1986, es crea l'entitat de dret públic "Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana", que, d'acord amb les competencies de l'Estatut d'Autonomia, es fa càrrec dels Ferrocarrils de Via Estreta de la Comunitat Valenciana.

Bibliografia

– Memòries de F.G.V., anys 1986, 1987 i 1988.

– Dossier "El Trensnochador" confeccionat per la delegació d'Alacant.

– Dossier elaborat amb motiu de l'opció al premi "Turismo Costa Blanca".

– Estratégicos y Secundarios de Alicante,Vicent Ferrer "Carril"

– El trenet de la Marina. Canfali Marina Alta de 3-9-1988 A.A.F.F. de la Marina.

– Els trens Blaus del Trenet de la Marina, Canfali, A.A.F.F. de la Marina.

– Memòria de la Compañía E.S.A., anys 1911 a 1964.

– Butlletins provincials, diversos anys i números.

– Información d'Alacant.

– Estudi Sòcio-econòmic de la Marina, 1972.

– Geografia General del Reino de Valencia, Provincia de Alicante, Frco. Figueras Pacheco. Barcelona, 1912.

– Enciclopédia Espasa-Calpe.

– Reglaments ferroviaris diversos.

– El Marquesat de Dénia.

– Vapor en la Sierra, Petedr Allen i Robert Wheeler, Ed. Aldaba, Madrid.

– Arxiu personal de l'autor.

ENTITATS:

– Arxiu general de l'Administració, Alcalá de Henares.

– Ministeri de Transports i Comunicacions, Arxiu, Biblioteca.

– Arxiu de la Vila

– Arxiu Municipal de Dénia.

– Arxiu Municipal d'Altea.

– Hemeroteca d'Alacant.

XARXA COMARCAL I DE CONNEXIONS DE L'ANTIC FERROCARRIL
ALACANT-DÉNIA E.S.A.

