

***EL FERROCARRIL A XÀBIA:
CENTENARI D'UN PROJECTE FRUSTAT***¹

Antonio Espinós i Quero

Fundació Cirne

RESUM: A finals del segle XIX, en mig d'una greu crisi econòmica, comerciants i polítics de Xàbia denunciaren l'aïllament de la població. En abril de 1891, Gabriel Moreno Campo presentà al Ministeri de Foment el projecte de construcció d'un tramvia amb motor a vapor des de Dénia a Xàbia per Ondara i Gata. Un projecte que quedaria arraconat i prompte oblidat.

PARAULES CLAU: Tramvia a vapor, Xàbia, Dénia, Ondara, Gata, Gabriel Moreno Campo.

Entre les promeses polítiques no complides –i/o impossibles- una de les més velles, i ja històrica, és la del ferrocarril. Quan fa pocs anys un candidat a l'alcaldia de Xàbia prometia un ramal del ferrocarril fins ací, no proposava cap novetat: ja a finals del segle XIX ho prometeren polítics i ho intentaren capitalistes d'aleshores i, fins i tot, un projecte va ser aprovat pel govern central. Però ni aleshores ni ara ens aplegà cap tren.

La situació socioeconòmica de Xàbia a les primeries del segle XX era prou més crítica que ara. En 1910 Xàbia tenia 5866 habitants, exactament els mateixos que en 1860. La corba demogràfica que havia pujat fins als quasi 7500 habitants durant els anys 80 del segle XIX, abaixava dràsticament reflectint de manera inexorable la greu crisi del monocultiu i el comerç panser com a conseqüència de la concatenació internacional de fets econòmics, polítics i militars de fi de segle. Xàbia passava de ser la pionera d'aquest negoci i la major productora durant els anys 60 i 70 del segle XIX, a patir, de manera anticipada, la crisi més greu entre les poblacions de la Marina Alta. Per una

¹ Publicat en la Revista de Festes Patronales de Duanes de la Mar, Xàbia, 2014.

part, una minoria aburguesada benestant, decadent i polititzada, era incapaç d'evolucionar des de l'entramada estructura del negoci panser –monocultiu, magatzems, serrereries, tallers i ferreries, transports terrestres i marítims, exportació, etc.- cap a la diversificació de producció agrícola i industrial mitjançant noves inversions, i, per l'altra, la massa de treballadors sense cap qualificació, amb un elevat índex d'analfabetisme, que depenia totalment de l'escassa demanda laboral del comerç panser, no tenia altra opció que l'emigració al nord d'Àfrica.

L'activitat política, caracteritzada per les actituds i formes caciquils del govern local i les lluites entre si, estava dirigida a l'obtenció del poder municipal i, des d'aquest, del provincial a través dels posicionaments personals, pactes i baralles entre partits. Finiquitada la I República i “restaurada” la monarquia, apareix a Xàbia el periòdic de tendència zorrilista *El Progreso* (1885-1886), el qual segueix la tradició editorial de nàixer front la ideologia contrària en el poder, en aquest cas la conservadora de Cánovas. De *El Progreso* eixiran els polítics que protagonitzaran la política del primer terç del segle XX, ja des de posicions renovades cap al regeneracionisme canalejista, de caire liberal, representat per A. V. Bertomeu, cap de la Casa Bolufer. Mentrestant la ideologia conservadora en el poder lluitarà a la Marina per reunir les diverses tendències al voltant d'un sol personatge: Torres Orduña, mitjançant pactes de divisió del poder territorial. I entre uns i altres, un del intents de liderar des de Xàbia el corrent conservador va ser el de José Albi, el qual proposà un pacte de no agressió al líder dels liberals A. V. Bertomeu.

La crisi finisecular, agreujada a la Marina Alta amb la fil·loxera, va tindre a Xàbia greus conseqüències amb la suspensió governativa de l'ajuntament, al front del qual estava Antonio V. Bertomeu, per irregularitats i endarreriments en el pagament de la contribució. Les noves eleccions es feren entre denúncies d'irregularitats del cens electoral, d'incapacitats de regidors d'electors per deutes municipals i avalots populars en contra de la recaptació municipal². Així les coses, davant l'enfonsament econòmic, a l'ajuntament no li quedava més que demanar al govern central inversions que minvaren l'atur i que, en conseqüència, sanejaren l'eixuta economia municipal. Utilitzant les velles influències, els polítics xabiencs aconseguiren del govern central l'aprovació de diversos projectes. Cal recordar les relacions polítiques i d'amistat entre José A. Bolufer, cap del partit liberal i José Canalejas, diputat per Alcoi des

2 Imposición de la burguesía liberal sobre la conservadora en la Marina durante la Restauración (los sucesos de Xàbia del año 1904). – Polo Villaseñor, F. – 1er. Congrés d'Estudis de la Marina Alta, 1982.

del 1907 i president de l'Estat Espanyol des de 1910, any en què s'aprovaren els dos projectes més importants: un port de refugi³ i la nova legislació⁴ que desembussava la parada que havia tingut el projecte de ferrocarril Alacant-Dénia, la qual cosa va motivar la sol·licitud d'un tram de ferrocarril de Gata fins al port de Xàbia,.

Si a finals del segon terç del segle XIX la premsa donava veu a les queixes dels comerciants i els polítics xabiencs que denunciaven l'aïllament de Xàbia respecte de la comarca per la manca de comunicacions terrestres, no era menys cert que la situació era molt pitjor respecte de la capital i la resta de la província. En abril de 1891 Gabriel Moreno Campo presentava al Ministeri de Foment un projecte “solicitando la construcción de un tranvía con motor de vapor desde la villa de Dénia a Jávea por Ondara y Gata, utilizando para el emplazamiento de la linea calles de las citadas poblaciones y parte de las carreteras del Estado de tercer orden de Cocentaina a Dénia por Ondara, de segunda orden de Silla a Alicante y de tercera de Gata a Jávea...”⁵. El projecte del nebot del marquès de Campo no es portà a cap perquè justament un mes després la família venia tota la xarxa ferroviària de la AVT a la “Compañía Caminos de Hierro del Norte”.

Pel nord de la comarca la comunicació per ferrocarril havia quedat oberta des del 1884 amb la inauguració del tram Dénia-Gandia-Carcaixent i, a més a més, uns altres interessos econòmics, ara alacantins, projectaven la línia costanera Xàbia-Cullera per tal de connectar amb pobles com Pedreguer, Pego, Oliva, Bellreguart i Gandia⁶. Pel sud era molt més difícil. La comunicació terrestre –el carro i les cavalleries eren aleshores els únics vehicles de transport– amb els pobles més enllà del Mascarat va ser possible a partir de 1889, però el ferrocarril tardaria en aplegar a la comarca des del sud, tot i que ja el 1882, mentre el marquès de Campo ultimava la construcció del tram Carcaixent-Dénia, el banquer alacantí J. B. Lafora obtenia la concessió del tram de ferrocarril Alacant-La Vila Joiosa i posteriorment els trams fins a Altea i Dénia. Però les complicacions administratives i la manca de capitals l'obligaren a vendre l'any 1901 els drets d'explotació a l'enginyer alcoià José Carbonell Morand, el qual els va revendre un any després a un grup

3 La proposta del diputat comarcal Baldomero Vega Seoane d'un nou port va estar acceptada pel Ministeri de Foment mitjançant decret del 9 de juliol de 1908. Sobre el port vid: Espinós Quero, A. : *140 anys del port de Xàbia* ; rev. Fogueres 2011, p. 108.

4 R. O. De 8 de gener de 1909.

5 *Gaceta de Madrid* nº 103 de 13 d'abril de 1891, p. 137.

6 *Diari El Alicantino*, nº 101 de 5 de mayo, 1888.

de promotors format per banquers i industrials de Dénia i Alacant, els quals formaren la “Compañía de Ferrocarriles Alicante-Dénia”, ara ja per a un sol tram de via estreta entre Alacant i Dénia. Tot i això en plena crisi finisecular les dificultats en les expropiacions i les reivindicacions municipals retardaren les obres del tram Alacant-La Vila Joiosa, a penes encetades després de 8 anys, quan el 1910, complit el termini legal d’execució, l’Estat s’incautava de d’obres i els materials⁷.

Però mentre caducava la concessió, acollida a la llei de ferrocarrils del 1904, el 1908 una nova llei de ferrocarrils estratègics i secundaris permetia a l’enginyer Carbonell demanar que el tram La Vila Joiosa-Dénia fóra inclòs dins del pla d’estratègics contemplat en la nova llei, amb la garantia de l’Estat.

José Carbonell era professor de l’Escola de Mines, estava ben assabentat de tota la legislació relativa a ferrocarrils i com a intermediari de capital estranger estava ben relacionat amb l’interessat món financer i industrial que copava el florent negoci ferroviari. Ben prompte va constituir una societat per tal d’acudir a la subhasta del tram entre la Vila Joiosa i Dénia, adjudicada finalment a la Boffinet, Solms & Cia., la qual formà la “Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante, S. A.”⁸, i la que després de guanyar la subhasta del tram Alacant-La Vila Joiosa, guanyà també el tram fins a Dénia.

La R. O. De 8 de gener de 1909 aprovava el projecte de ferrocarril La Vila Joiosa-Dénia, per tal d’enllaçar amb el tram ja construït entre Dénia i Carcaixent. Immediatament l’Ajuntament de Xàbia es disposà a sol·licitar un ramal des de Gata fins al port de Xàbia trametent diversos escrits a l’administració central i a l’empresa concessionària.

L’informe i els escrits⁹ dirigits durant l’any 1910 al ministeri de la

7 Per a conèixer tot el procés vid. Martínez López, A. : *La última iniciativa francesa en los Ferrocarriles españoles: la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante, 1910-1920* ; V Congrès de Història Ferroviària, Palma, 2009.

8 A. Boffinet & Cie i Boffinet et Sons eren els principals socis fundadors de CFESA. Si bé el capital financer era francès, així com l’empresa constructora *Société Internationale des Travaux Públics*, el material fix –rails, grues, ponts metàl·lics, etc- i el mòbil –locomotores i cotxes de viatgers- foren adquirits, la major part, a fabricants espanyols en compliment de la legislació proteccionista d’aleshores.

9 Arxiu de la Fundació Cirne: *Informe del Ayuntamiento de Jávea en el Proyecto del ferrocarril extratético [sic] de Vilajoyosa a Denia. 1910*; vid. Annex 1. - *Informe que elevan a los Señores BOFFINET, SOLMS Y COMP^a. Concesionarios del ferrocarril extratético [sic] de Villajoyosa a Denia, interesando una enmienda*, 28 de octubre, 1910 [mecanoescrit; 4 planes]. - Escrit al Excmo Sr. Ministro de la Gobernación, de 9 de diciembre, 1910 [mecanoescrit; 4 planes]. - Escrit al Excmo Sr. Ministro de Fomento, de 9 de diciembre de 1910 [mecanoescrit; 4 planes]. Els tres darrers mecanoescrits són còpies sense signar.

Governació, al de Foment i al concessionari de la línia estan redactats amb el més pur estil xovinista, lloant per una part les condicions naturals geogràfiques i estratègiques de Xàbia i, per l'altra, la necessitat del ramal fins al port de Xàbia. Entre d'altres bondats locals, la badia no sols permetia "anclar junto a la costa los más grandes vapores", sinó que "pueden hallar abrigo las tres mayores escuadras del mundo"; "la industria de la pesca bastaría para surtir los mercados todos de la comarca....", i ... "Jávea posee una inmensa cantera de piedra sillería vulgarmente llamada tosca, inmejorable para construcción de edificios y extraordinariamente económica por la facilidad con que se corta. Esta piedra es además la preferida para la canalización de aguas y se consume en toda la comarca, calculándose que expide treinta toneladas diariamente a los pueblos de la región,.....".

Sembla que els escrits i les possibles pressions dels polítics locals sortiren efecte, perquè una R. O. Del 18 de gener de 1911 autoritzava, naturalment, l'enginyer de mines, José Carbonell, "para que pueda hacer, sin intervención del ramo de Guerra, los estudios de un ramal de ferrocarril de Javia [sic] a enlazar en Gata con el estratégico de Villajoyosa a Dénia....". Però la Junta de Defensa Nacional no ho tenia clar: la seua contestació del 5 d'octubre a la R. O. del Consell de Ministres del 18 d'agost de 1911 fou contundent: "Ni Jávea, ni su puerto, ni la ensenada que el cabo de San Antonio al N. y el de San Martín al S.E. forman son de importancia tal que exijan la declaración de estratégico del ramal de enlace de Jávea con Gata en el ferrocarril de Villajoyosa a Dénia, esto no obstante a juicio del Negociado, su construcción no podrá menos de favorecer los intereses de la defensa".¹⁰

Tot i això la decisió política estava presa i una R. O. de 27 de juny de 1912 anunciava que "...las condiciones militares que sirvieron de base en el concurso de proyectos para el ferrocarril estratégico de Villajoyosa a Dénia podían ser las mismas para el de Gata a Jávea...". A la vista d'aquesta conclusió la Junta de Defensa Nacional, el 7 de desembre de 1912 "... acordó manifestar a Fomento que procede anunciar el concurso de Proyecto para el ferrocarril estratégico de Gata a Jávea, imponiéndosele las condiciones que se señalan...".

Designat el capità d'enginyers, Enrique Rolandi, per part del "Ramo de guerra", redactà junt al ja esmentat José Carbonell l'informe següent:

"Reunidos en Jávea, provincia de Alicante, el día catorce de Mayo de mil

¹⁰ Archivo Militar de Segovia: Estado Mayor Central, Exp. Ferrocarril estratégico de Gata a Jávea.

novecientos trece, Don José Carbonell Morán, Ingeniero a quien por Real Orden se le concedió autorización para efectuar el estudio del ferrocarril estratégico de Gata a Jávea, y Don Enrique Rolandi y Pera, Capitán de Ingenieros nombrado por Real Orden de quince de marzo último, en representación del Ministerio de Guerra, en los trabajos del estudio del referido ferrocarril; después de haber recorrido el trazado propuesto, de comun acuerdo fijan las siguientes condiciones con que deberá cumplir su proyecto:

1º.- El trazado partirá de la estación de Gata en el ferrocarril estratégico en construcción de Villajoyosa a Denia, estableciendo con ella empalme, cruzará la carretera de Gata a Jávea a corta distancia del pueblo de Gata y proximamente por el mismo punto que la pasa el de Villajoyosa a Denia; se desarrollará por la falda del “Mongó”, 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 “Seniola” 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.

2º.- Yendo todo el trazado por la falda del “Mongó” y como consecuencia batido desde este, no se hace necesaria ninguna prescripción desde el punto de vista militar.

Y para que conste, con arreglo a lo dispuesto en el artículo diez y siete del Reglamento de zona militar aprobado por Real Decreto de diez y ocho de Marzo de mil novecientos tres, se extiende por duplicado y con fecha arriba indicada la presente acta firmada por ambos ingenieros.

[Signatures de José Carbonell i Enrique Rolandi]¹¹.

Traçada la línia del ramal, una R. O. de 24 d'abril de 1914 aprovava el projecte definitiu, el qual va estar taxat el 26 de juny del mateix any i inclòs en llista per a subhasta.

La longitud de la línia, de Gata fins al port de Xàbia, era de 10.816 m; una estació de 1^a classe estaria a Xàbia i un baixador al port, i no contemplava cap altra obra de fàbrica important ni túnels per estar traçada sobre terreny sense desnivells i relativament pla.

El pressupost¹² va ser de 2.007.509, 18 pts, desglossat en les partides següents:

¹¹ Archivo Militar de Segovia, id.

¹² Arxiu de la Fundació Cirne: *Ferrocarril estratégico de Gata a la bahía de Jávea* [un manuscrit amb diversos esborranys i un mecanoescrit de 6 planes]. Vid. Annex 2.

Expropiacions, explanació, obres, estacions i caselles.....	470.246,95pts.
Material fix i mòbil, passos de nivell, telègraf.....	1.198.543,35 “
Direcció i administració, assegurances obrers, escriptures, imprevistos.....	172.282,64 “
Interessos capital 9%.....	158.938,29 “
Projecte i taxació.....	7.500,-- “
Total	2.007.509,18 pts.

La partida d'expropiacions cobria l'ocupació de 8,423 Ha. de terres de vinya, horta i arbres, a més de dos casetes i tres corrals, l'import total ascendia a 126.485,70 pts.

Entre els materials cal especificar: les dos estacions, de Xàbia poble i Duanes i cinc caselles amb guarda (138.932 pts); un pas a nivell de carretera, deu de camins i desviacions (16.300pts); 10816 m lineals de rails, més 1630 m doblats i apartats a les estacions (636.580,20pts). El material mòbil constava de: tres locomotores, tres cotxes mixtos de 1^a i 2^a classe i sis de 3^a classe, dos furgons d'equipatges, deu vagons tancats, sis plataformes amb galga, tres de ramat, dos de mercaderies i un cotxe correu (499.200pts).

Però aquest enllaç de ferrocarril, aprovat, taxat i, com hem dit a la llista de subhastes, mai no es portà a cap. Dos dies després, el 28 de juny de 1914, era assassinat a Sarajevo l'arxiduc d'Àustria. Aquest fet encetà una greu crisi diplomàtica internacional i, en conseqüència, el posicionament de les grans potències en dos bàndols d'interessos contraposats. I pel que fa a l'Estat espanyol, en plena crisi econòmica i política, i aïllat internacionalment després del desastre del 98; amb un exèrcit delmat i envellit, i amb els problemes del nord d'Àfrica i Gibraltar, optà per la neutralitat.

Aquesta nova situació internacional afectà directament la indústria pesada i, en conseqüència, a les inversions de CFESA i la companyia constructora – Societè Internationale des Travaux Públics- , les dos de procedència francesa, endarrerint-se el termini d'execució del tram La Vila-Dènia i deixant-se a banda les inversions més o menys necessàries en noves infraestructures, com el projectat tram de Gata a Xàbia.

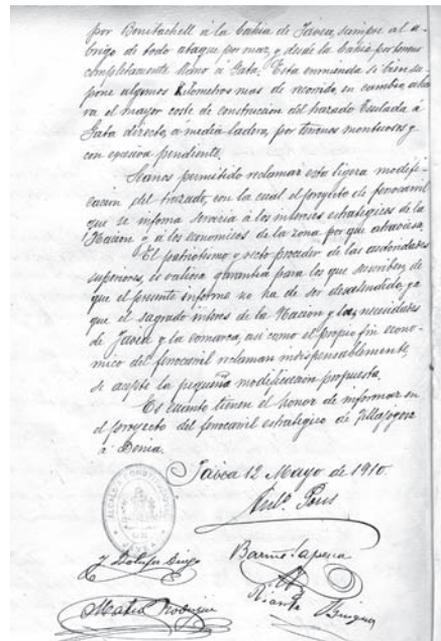
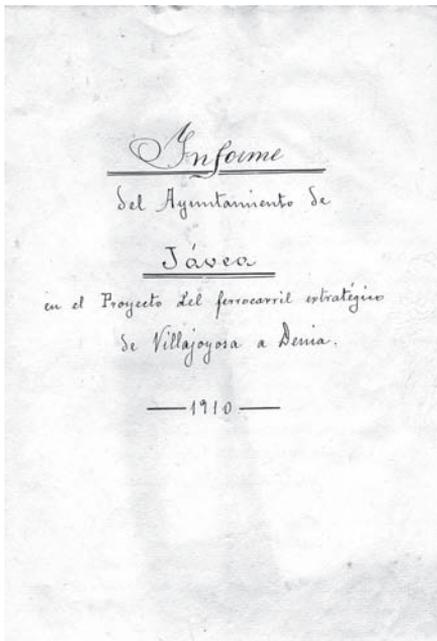
Mentres tant les obres del tram-La Vila-Dènia continuaren lentament a càrreg de l'esmentada constructora, sota la gestió de la promotora CFESA –Compañia de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante- la qual havia obtingut la concessió definitiva del tram La Vila-Dènia per R. O. de 7

de novembre de 1910, i el tram de ferrocarril secundari Alacant-La Vila per R. O. De 8 de juliol de 1911.

Finalitzades les obres amb retard, el tram Alacant-Altea va estar inaugurat el 28 d'octubre de 1914 i el tram fins a Dénia –que suposava un total de 92,725 km des d'Alacant- s'hi inaugura l'11 de juliol de 1915. Del ramal Gata-Xàbia no es va dir res més: sembla que, davant les circumstàncies tan negatives, mai no es portà a cap la subhasta i que el projecte quedà arraconat i prompte oblidat.

Annexes

Annex 1: Informe de l'Ajuntament de Xàbia.



Portada i pàgina final de l'Informe de l'Ajuntament de Xàbia en el Projecte Estratègic de Villajoyosa a Denia, 1910. 5 fulls de 32 x 22 cm, manuscrits d'una sola mà; marca d'aigua:

Sabater y Prats; plec cosit amb fil roig. Font: Arxiu de la Fundació Cirne.

“Ylustrísimo Señor:

Los que suscriben, Alcalde y Concejales que componen el Ayuntamiento de la villa de Jávea, en representación de los intereses de este municipio y ejecutando los deseos de las clases vivas de la población, tienen el honor de emitir el presente informe en el proyecto del ferrocarril estratégico de Villajoyosa a Dénia, expuesto al público según anuncio publicado en el Boletín Oficial de la Provincia número 93 correspondiente al día 28 de abril del corriente año, y comunicación del Señor Yngeniero Jefe Provincial de Fomento de igual fecha:

INFORME.

El proyecto de ferrocarril estratégico de Villajoyosa a Dénia, en su sección de Teulada a Gata, prescinde por completo de los pueblos de Benitachell y especialmente de Jávea, con lo cual pierde en este trozo todo valor estratégico nacional y abandona los intereses económicos de la comarca y del propio ferrocarril.

Que apartándose de Benitachell y de la bahía [2v] de Jávea no puede ser estratégico este ferrocarril se prueba con los siguientes hechos:

1º. La bahía de Jávea está reconocida por todos los Centros técnicos como el punto esencialmente estratégico militar de la costa de levante.

2º. Eminencias científico-militares han coincidido siempre en considerar la bahía de Jávea como la más propicia para un desembarque en caso de invasión extranjera y por consiguiente de forzosa protección militar.

3º. El carácter altamente estratégico de la bahía de Jávea dimana de las siguientes condiciones: se halla a la entrada del Golfo de Valencia, entre los cabos de Sn. Antonio y Sn. Martín que la protegen y en una prolongación avanzada de la península que, internándose en el mar, llega a la menor distancia de las islas Baleares, cuyo archipiélago puede admirarse desde la bahía a simple vista; tiene una extensión capaz de abrigar las tres mayores escuadras del mundo, con profundidad de aguas suficiente para los buques de mayor calado y limpieza absoluta de su fondo, condiciones extraordinarias que la hacen ofrecerse como un puerto casi natural inmejorable para toda clase de operaciones militares y de comercio. No debemos omitir que desde la bahía parten dos cables submarinos los cuales ponen en comunicación la Península con las islas Baleares.

Los Ministerios de Guerra y Marina y la [3r] Junta de Defensa Nacional tienen alto concepto del valor extratético militar de esta bahía, y tanto es así que durante la guerra de España con los Estados Unidos de América fuerzas considerables de Artillería e Infantería con laudable previsión, obedeciendo órdenes del Estado Mayor Central, se concentraron en la bahía de Jávea donde ocuparon posiciones y se fortificaron, permaneciendo en ella hasta la terminación de la guerra, para defender el territorio nacional de una posible invasión. También debemos citar el significativo hecho de que durante los criminales sucesos de Barcelona, en la llamada Semana trágica y meses sucesivos, fuerzas de la Guardia Civil, cumpliendo órdenes superiores tuvo a su cargo la custodia permanente del amarre de los cables, gracias a los que no quedó incomunicada en absoluto Barcelona.

Prestigiosas autoridades militares y científicas en concienzudos estudios y publicaciones, han encomiado el inmenso valor estratégico de la bahía de Jávea, tanto por su proximidad a las islas Baleares, como por su especial disposición propicia a todo género de operaciones militares; véase sinó los razonados artículos publicados en la prensa por el ilustre comandante de Ingenieros, Dn. Eusebio Jiménez de Lluésma, con motivo del proyecto del ferrocarril estratégico en cuestión.

Si pues el ferrocarril de Villajoyosa a Dénia no solo se aparta de la bahía esencialmente estratégica de la costa, sino que la deja completamente abandonada. Bien puede afirmarse que el proyecto por lo que se refiere al trozo de Teulada a Gata, no sirve a los intereses nacionales y por lo tanto no tiene el carácter de estratégico. [3v] Considerado el proyecto del ferrocarril bajo el aspecto económico hemos de consignar, en justa defensa de la villa de Jávea, los hechos siguientes:

Dejando aparte la población de Dénia, Jávea es el municipio de más vecindario de toda la comarca, la de mayor riqueza agrícola, la de más industria y comercio y la que más contribuye por todos los conceptos a las cargas del Estado. Su puerto registra el más importante movimiento de pasajeros, y es de suma importancia porque supera a los demás en movimiento comercial con el resto de España y con el extranjero. Finalmente, es el primer puerto de la provincia en la industria pesquera por la enorme cantidad de pescado que proporciona y que bastaría para surtir todas las plazas de la provincia por sí sola, si tuviera un ferrocarril.

La bahía de Jávea, por su situación estratégica, es la natural salida de los productos de la comarca y el punto de recalco de toda la navegación de levante, razones poderosísimas que han motivado la Ley de 9 de julio de 1908, inserta en la Gaceta de Madrid correspondiente al día 12 del mismo mes, para el estudio y construcción de un puerto de interés general y de refugio en dicha bahía.

Jávea es la población de España más propicia a las Baleares y a la Argelia Francesa; tiene servicio fijo y directo de vapores con Argel; posee una cantera de piedra sillería la más económica para edificaciones y canalización de aguas, que exporta cinco mil toneladas anuales a los pueblos co-[4r]marcanos, no obstante hacerse el arrastre en carros y resultar costosísimo, siendo lógico suponer que construido el ferrocarril se triplicaría la exportación.

Jávea posee, a más de dos cables a Baleares, estación telegráfica de servicio permanente, Aduana, Capitanía del puerto, Capitanía de carabineros con sus oficinas, Faro de 2º orden y semáforo en el Cabo de Sn. Antonio; este semáforo registra mayor número de despachos y es el demás servicio de España. Otro faro mandado construir en el Cabo de la Nao y, finalmente, el emplazamiento forzoso de una estación radiotelegráfica para comunicar con las islas Baleares y la navegación de altura.

Con lo espuesto queda evidenciada la importancia de Jávea, y que dejándola fuera del trazado se causan inmensos perjuicios al municipio y a todas las poblaciones que de aquel y su puerto dependen, así como también se priva al ferrocarril de la importantísima, y quizá principal, fuente de ingresos que sin duda habían de proporcionarle las grandes cantidades de pescado y las miles de toneladas de la cantera que diariamente se facturarían a más de las mercancías de su puerto.

El hecho de no haberse incluido en el trazado Jávea y su bahía solo puede abedecer al objeto de acortar el recorrido en unos seis kilómetros toda vez que la topografía del terreno favorece notablemente el desarrollo del ferrocarril desde Teulada en suavísima pendiente [4v] por Benitachell a la bahía de Jávea, siempre al abrigo de todo a taque por mar, y desde la bahía por terreno completamente llano a Gata. Esta enmienda, si bien supone algunos kilómetros más de recorrido, en cambio ahorrará el mayor coste de construcción del trazado de teulada a Gata directo, a media ladera por terrenos montuosos y con excesiva pendiente.

Séanos permitido reclamar esta ligera modificación del trazado, con la cual el proyecto de ferrocarril que se informa serviría a los intereses estratégicos de la Nación y a las economías de la zona por que atraviesa.

El patriotismo y recto proceder de las autoridades superiores es valiosa garantía para los que suscriben de que el presente informe no ha de ser desatendido, y de que el sagrado interés de la Nación y las necesidades de Jávea y la comarca, así como el propio fin económico del ferrocarril, reclaman indispensablemente, se acepte la pequeña modificación propuesta.

Es cuanto tienen el honor de informar en el proyecto de ferrocarril estratégico de Villajoyosa a Dénia.

Jávea, 12 Mayo de 1910.

Signen el document:

Antonio Pons / J. Bolufer Diego, Bartolomé Sapena / Mateo Rodríguez, Vicente Buigues / [5r] [segell] Gregorio Gual, José Bolufer / José Catalá, J. Guardiola / Martín Gasent, Guillermo Diego / Felipe Guardiola, José Chorro / Felipe Guardiola, Secr[etario].

Annex 2: Pressupost Econòmic.

[2 fulls dobles solts, mecanoscrits, dels quals el primer en blanc. Sense data ni signatures]

“FERROCARRIL ESTRATÉGICO DE GATA A LA BAHÍA DE JÁVEA

Este ferrocarril ha sido declarado extratético [sic] y disfrutará la subvención del 5 p% concedido por el Estado. Partirá de la estación de Gata con el ferrocarril Villajoyosa-Dénia, cuya estación ya construída será común; pasará por Jávea, con estación de 1ª clase y terminará en la bahía con apeadero.

La longitud de la línea, o sea desde la estación de Gata a la bahía de Jávea, son 10.816 metros poco más o menos.

Este ferrocarril es de muy fácil construcción, sin ninguna obra de fábrica importante, ni túneles.

El ingeniero de obras públicas Sr. Miró perteneciendo al Consejo de Obras públicas, informó que al salir a concurso este ferrocarril debía fijarse la

condición de que el costo no debía exceder de 70.000 pts. por kilómetro, pero se desestimó el informe, fue valorado en la suma de 197.000 pts. por kilómetro aproximadamente, o sea en 2.000.000 pts. en total.

El Estado pues, garantiza el 5 p% de 2.000.000 pts abonando la diferencia de la suma que se recaude deducidos los gastos, hasta completar el 5p% líquido.

Los gastos que habrán de deducirse de la recaudación se computará con sugestión a la fórmula de explotación, fijada por el Gobierno para todos los ferrocarriles de esta clase.

Fórmula de explotación.- $G = 2000 + 0'30 R + 0'68 K$.

Nota. G quiere decir los gastos, igual a 2.000 pts, más R el producto bruto kilométrico, más K número total de kilómetros recorridos por los trenes al año. Entiéndase que la forma de explotación dicha se refiere a un kilómetro.

El Estado abonará en concepto de intereses intercalarios, o sea intereses correspondientes al tiempo invertido durante la construcción del ferrocarril, el 9 (nueve) por % del capital total de 2.000.000 pts de una vez sin atender a la duración de las obras, de lo que resulta que, considerando que este ferrocarril puede construirse facilmente en seis meses, según el parecer de los técnicos, se obtendrá un 9 p.% del capital total, en seis meses.

Esta línea está exceptuada del impuesto del Estado del 25 p.% sobre el importe de los billetes de viajeros durante diez años primeros.

Los precios unitarios de los materiales todos que han de servir para la construcción del ferrocarril, como atobones, cal, yeso, cemento, sillares, ráils [sic], máquinas, etc., son los mismos que han sido fijados para el ferrocarril Alicante-Villajoyosa y Villajoyosa-Dénia.

El expediente del ferrocarril Gata-Jávea, aprobado por el gobierno y hecha ya la tasación, se halla dispuesto para subastarse tan pronto se quiera. El autor del estudio el ingeniero de minas Don José Carbonell Morand, residente en la calle de Serrano 23, principal, derecha, Madrid.

Datos del ramal de ferrocarril extratético con subvención del 5p.% del Estado, de Gata al puerto de Jávea.

Resumen general de los gastos de establecimiento del ferrocarril:

<i>Expropiación.....</i>	<i>pts</i>	<i>126.485,70</i>
<i>Esplanción.....</i>	<i>”</i>	<i>123.150,23</i>
<i>Obras de fàbrica.....</i>	<i>”</i>	<i>61.679,02</i>
<i>Estaciones y casillas.....</i>	<i>”</i>	<i>158.932,00</i>
<i>Material fijo.....</i>	<i>”</i>	<i>638.143,88</i>
<i>Telégrafo.....</i>	<i>”</i>	<i>13.938,00</i>
<i>Accesorios generales.....</i>	<i>”</i>	<i>30.929,00</i>
<i>Imprevistos 1 %.....</i>	<i>”</i>	
<i>Seguro de obreros 1 %.....</i>	<i>”</i>	
<i>Dirección y administración 5 %.....</i>	<i>”</i>	
<i>Gastos de escritura, concesión, de constitución de Socie- dad, etc. 3 %.....</i>	<i>”</i>	
<i>Intereses del capital adelantado 9 %.....</i>	<i>”</i>	
<i>Proyecto, confrontación y tasación.....</i>	<i>”</i>	<i>7.500,00</i>
	<i>Suma total</i>	<i>2.007.509,18</i>

[Segueix el desglossament de les partides econòmiques mencionades, i conclou:]

Aprobado el trazado por acta militar en catorce de Mayo de 1913.

Proyecto aprobado por R. O. de 24 de abril de 1914.

Hecha la tasación en 26 de Junio de 1914.

Incluido en lista para subasta”.