

EL CONTEXT FERROVIARI ESPANYOL I LA CONSTRUCCIÓ DEL TREN DE LA MARINA

José Álvarez Cobelas

A Manuel Pérez Ledesma, mestre de mestres.

RESUM: L'article analitza les principals transformacions en l'economia, la societat i la política espanyoles degudes a la construcció de les principals línies de ferrocarril i intenta comprovar si estes mateixes condicions, situacions, problemes i costos constructius, canvis polítics i financers, es compleixen amb la construcció de la línia des d'Altea fins a Dénia.

PARAULES CLAU: ferrocarril, financiació, política, orografia.

L'estat vuitcentista espanyol es pot reduir a dues paraules: exèrcit i lleis. És una societat que, amb l'excepció d'unes poques ciutats, gira al voltant de la vida rural, circumscrita a la comarca, a vegades al poble, amb intercanvis limitats, i on les elits locals controlen els ressorts del poder.

L'arribada del ferrocarril va acabar amb aquesta situació i va introduir a Espanya en la modernitat, representant per a l'economia, per a la indústria i per als negocis, l'altra cara del que representava la construcció de l'estat liberal en el polític.

Aquest nou estat va ser el resultat de dues guerres: la d'Independència, o com deien abans del triomf liberal, la guerra contra el francès, que va destruir l'economia peninsular, va permetre als sectors criolls sud-americans emancipar-se, amb la decisiva ajuda britànica, i va endeutar sense remei a l'estat, que, amb lleugeres adaptacions, podia haver sobreviscut, doncs els liberals no tenien suports suficients; i sobretot, la I Guerra Carlina, la més cruel i mortífera que ha patit Espanya en els últims quatre segles.

Va ser aquesta guerra la que va obligar a l'estat a iniciar un sistema

provincial que és el que va trobar Javier de Burgos quan va accedir al seu Ministeri. Les províncies estaven dirigides pels caps polítics nomenats pel Govern, definitori nom del càrrec que canviaran pel de governador civil quan comença a comprendre's el valor de la paraula. Tal governador civil se situava en la nova capital provincial des d'on dirigia una força militar que a brida abatuda en una jornada podia sufocar qualsevol motí. Aquesta divisió provincial i de diputacions potser no haguera sigut necessària si s'haguera construït el ferrocarril en 1833, ja que les comunicacions hagueren sigut més ràpides.

Aquesta guerra també va accelerar, al marge de criteris ideològics, el procés de desamortització, ja que “al finalizar la guerra, el estado liberal había gastado cerca de 4.377 millones de reales: es decir, más o menos los recursos obtenidos con la venta de los bienes eclesiásticos desamortizados por Mendizabal y Espartero” (segons MORAL RONCAL 2010: 47-48).

Per tant, el tímid inici del desenvolupament del ferrocarril, set anys després de finalitzada la guerra, es va trobar amb una falta de capitals per a la seva construcció, ja que, anteriorment, la burgesia i l'aristocràcia havien invertit els seus diners en deute públic i l'estat només va poder pagar-los amb la venda de les terres de la desamortització.

Al marge del debat de si això només va beneficiar grans potentats o en llocs com Castella la Vella, també ho va fer a la naixent classe mitjana, és evident que els estalvis, en qualsevol de les seves formes, es van encaminar cap a la compra de terres, en detriment de la indústria, del comerç i del tema que ara ens ocupa: el ferrocarril.

Però podia haver sigut d'una altra manera? Seria entrar en la ucronia. Si bé els burgesos i els aristòcrates entenien bé el valor de la propietat de la terra, al fi i a la fi la font de riquesa de l'Antic Règim, és dubtós que la majoria d'ells invertira els seus estalvis en un negoci nou, que amb el temps no va resultar massa beneficiós per als seus accionistes.

Restava l'Estat, però aquest era, com hem vist, exèrcit i lleis, només cal recordar que va haver-hi anys en què la despesa militar va absorbir el 75% del pressupost estatal. Això va impedir que seguint a altres països, com Bèlgica, fóra l'Estat qui s'encarregara de la construcció i disseny de la xarxa ferroviària.

Al començament del segle XX, l'Estat només comptava amb uns milers de funcionaris que no estigueren lligats a les forces armades.

Però tot això és plantejar una entelèquia, perquè sense guerra carlina el

triomf del règim liberal s'haguera retardat dècades i, amb això, la seva idea de progrés.

És una mostra de les dificultats per a acabar amb l'Antic Règim que només al setembre de 1836, quan la guerra encara es trobava sense un clar guanyador, es van abolir les proves de noblesa per a ingressar en els establiments i acadèmies militars.

Després, no podem deslligar el triomf del ferrocarril de l'arribada al poder de l'Estat liberal, que va ser el que va acabar amb les duanes interiors i va desenvolupar el lliure comerç amb una sèrie de mesures legislatives, algunes de les quals, com la desaparició dels béns propis i comunals, van ser en detriment de sectors populars que es van trobar indefensos, o com la desaparició dels gremis i mentre els ordes religiosos perden poder, la qual cosa els impedia complir amb l'obligació de realitzar obres caritatives. Així i tot, a la llarga la situació va millorar i s'abaratirien els aliments i el vestit.

Tot això explica que passaren set anys des de la finalització de la guerra fins que s'inaugura la primera línia de ferrocarril entre Mataró i Barcelona, malgrat que, "el ferrocarril aparece como un elemento de homogeneidad y un instrumento del poder central y los representantes del Estado y de las Comunidades (las élites locales) consideran su realización como imprescindible para el reforzamiento de la unidad nacional después de los acontecimientos de la primera mitad de siglo y por la necesidad de un funcionamiento homogéneo de la nación" (BRODER, ALBERT, 2012 :21).

És des d'aquesta perspectiva des d'on es pot entendre que un sistema dirigit des del centre, és a dir, radial tinga sentit. La seva raó de ser és d'Estat i no sols econòmica, "sino también entre otras cosas instrumento de integración política y administrativa, un activo estratégico desde el punto de vista militar, una herramienta de política regional, avant la lettre, un medio de captación de votos de uso frecuente y una forma de favorecer los intereses de los grupos de presión locales y regionales" (HERRANZ LONCAN, 2008: 208). Ell ho aplica a les infraestructures en general, però la més important era el ferrocarril.

Que fóra un actiu estratègic no va suposar que fóra un gran negoci. Des d'un plantejament empíric, per a que ho fóra calia tindre en compte dues grans variables: el cost de construcció i els elements a transportar, ja fossen persones o mercaderies.

La primera d'elles havia de veure, en primer lloc, amb la geografia, Espanya és el segon país més muntanyós d'Europa, amb materials geològics molt distints, nombroses fractures i amb un clima amb grans amplituds tèrmiques

i fortes variacions en les precipitacions. Tot això redundava en l'augment de costos, quan a més, les primeres investigacions no es van realitzar a Espanya, sinó en Gran Bretanya, per la qual cosa després va caldre fer adaptacions sobre el terreny.

Inicialment, açò no va ser tingut en compte ja que no es realitzaven estudis de costos de construcció, incloses les grans empreses financeres com els Rothschild, quan van invertir en la línia Madrid-Saragossa, sinó que els calculaven per analogia dels costos d'altres línies europees.

Quant al transport de persones, Espanya comptava amb el desavantatge, en comparació amb França, Anglaterra o Bèlgica, de la baixa densitat de població, atribuïda comunament a la baixa productivitat agrària.

Les dades són incontestables, la població que actualment es correspon amb el territori d'Espanya era, en 1833, de 12.286.941, abans d'iniciar-se la I Guerra Carlina, i en 1846 de 12.146.872 (INE) És a dir, sis anys després de finalitzada la guerra Espanya comptava amb menor població que tretze anys abans.

Des d'eixe moment, coincidint amb una certa pau, es va produir un augment espectacular del nombre d'habitants, que en termes relatius, va superar àmpliament als països de l'entorn. Així, en 1857, quan es realitza el primer cens, més o menys fiable, la població era de 15.464.340, malgrat la gran epidèmia còlera que va patir el país entre els anys 1855 i 1856.

Per tant, quan va començar el gran període de desenvolupament del tren, de 1855 a 1865, també va haver-hi un gran augment demogràfic i no hi havia aparences que demostraren que aquest no continuaria, encara que el ritme va ser molt inferior al que es va donar en els països europeus, 16.622.175 en 1887, 18.616.630 en 1900 i 19.990.669 en 1910. I un cop conclòs el període 1855-65, la construcció de noves línies es va ralentitzar d'acord amb el creixement poblacional.

La construcció del ferrocarril era un projecte car, i els diners dels que el tenien s'utilitzava a comprar terres. Per la seva banda, l'Estat estava endeutat i no podia invertir, al marge que per la seva ideologia no estiguera disposat a fer-ho, encara que sí a prestar-ho si ho haguera tingut.

Però hi havia quelcom que transportar? Teòricament sí, Espanya era un país agrícola, per tant, d'exportació, encara que la situació de monopoli i els costos feien que el transport fóra car, per la qual cosa les crisis de subsistència no van desaparèixer, encara que, progressivament, sí es van reduir, si no, no s'hagueren tirat les muralles de les ciutats ni s'hagueren clausurat els alfòndecs.

En la pràctica, els aliments van continuar sent cars, no sols pels costos de producció, sinó també pels del transport. Excepte el curs baix de l'Ebre, el baix Guadalquivir i el Canal de Castella per al blat, no hi havia vies fluvials navegables, d'ací la importància del ferrocarril, però també ho eren els camins secundaris de carro o de ferradura que arribaven fins a ell.

Només cal comparar la densitat de les xarxes ferroviàries europees, (HERRANZ LONCÁN, ALFONSO, 2008: 49):

	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920
Bèlgica	58,70	93,35	139,6	177,62	216,67	283,25	303,32
G. Bretaña	63,53	93,78	93,78	109,02	130,85	140,01	142,29
Francia	17,8	33,43	48,21	69,38	81,02	93,45	99,76
Italia	8,39	21,94	21,94	29,69	45,70	55,28	58,71
Portugal	0,72	7,7	12,34	20,84	23,38	26,40	35,25
Espanya	3,8	10,85	14,76	19,78	26,17	28,96	30,94

(Les dades estan en km per cada 10.000 km quadrats de superfície).

Aquestes dades ens ajuden a entendre la dependència dels camins i de la navegació de cabotatge, encara que aquesta es trobava amb el problema de la manca de ports d'abric.

I les mercaderies manufacturades? El ferrocarril va transportar poc volum, o bé, pel seu elevat cost, o bé, perquè no hi havia res que transportar. Comptat i debatut, va ser un motor de creixement o va retraure capitals per a la industrialització, retardant el creixement econòmic a Espanya o, dit d'una altra forma, coadjuvant a l'endarreriment relatiu de l'economia? La qüestió que porta gravitant més de quaranta anys és important, perquè el que era un debat capital entre historiadors econòmics, representava l'antesala de la pregunta més rellevant sobre la història d'Espanya: com era possible que Espanya, un país a Europa occidental, no haguera aconseguit després de quatre guerres civils la democràcia.

Verbalitzat en altres paraules Espanya era diferent i per què? Els primers historiadors, que sent estudiants i professors, s'estaven enfrontant al franquisme, partien de la premissa que per a que triomfara la democràcia, era necessari (encara que és discutible que suficient) que es fera la revolució industrial, és a dir, que es modernitzara. L'esmentada modernització no es podria produir sense noves infraestructures aplicades als mitjans de transport, sent el ferrocarril el fonamental en el segle XIX.

Cal fer un breu resum, i com ja és tradicional, s'inicia amb l'anàlisi de Gabriel Tortella (1973) que en el seu ja clàssic llibre defenia que l'endarreriment en el creixement i la seva convergència amb Europa, venia determinat pel fracàs de les empreses ferroviàries i això, òbviament, havia redundat en la reducció del creixement econòmic.

En síntesi, un govern progressista (1854-56) va apostar pel creixement accelerat d'una xarxa ferroviària, per a això va elaborar lleis bancàries (que pocs entenien i menys d'ells van discutir) subordinades al finançament del ferrocarril, però sense tindre en compte que el possible tràfic a males penes era prou per a cobrir els costos variables. Quan les principals línies estaven construïdes, el sistema bancari va entrar en crisi i amb ell tot el sistema polític, paralitzant-se a partir de 1866 les noves línies. A més, escudant-se en la necessitat urgent de ferro, es van establir exempcions aranzelàries de material ferroviari i de pas "es van colar" altres que no pertanyien a aquesta categoria. Açò va privar a la indústria espanyola d'una demanda que accelerara el desenvolupament dels alts forns i de la indústria metal·lúrgica.

Tortella sistematitzava i ordenava arguments que ja havien defès polígrafs del segle XIX. Però va ser Jordi Nadal qui en una data representativa com 1975 (crisi del petroli i defunció del dictador) amb títol que faria fortuna el "Fracàs de la revolució industrial a Espanya", encara que matisava algunes opinions de Tortella sobre el procés d'acceleració de construcció i la utilització de capitals, en el fons se sumava a la visió pessimista, baste el títol, al defensar la mateixa opinió sobre la franquícia aranzelària i ser contrari al sistema radial construït, que s'havia desenvolupat, més per qüestions polítiques i interessos financers internacionals, que per raons econòmiques.

El que en cap cas posaven en dubte era la importància del tren en el seu doble àmbit: per a "tirar" de la indústria i com a element de comunicació i abaratiment del transport. Segons ells, aquestes disfuncions van influir decisivament en l'endarreriment econòmic espanyol.

A mesura que es produïa la transició, que al triomfar, es va plantejar com a model d'arribada a la democràcia i a l'estat de benestar, per fi, amb escassos vessaments de sang, comparativament, la visió es va fer més optimista.

Ja Sánchez Albornoz, va proposar que sense línies de ferrocarrils haguera sigut impossible la integració dels mercats i Garrabón y Sanz (1985) va posar en evidència que va ser el ferrocarril el que va permetre, malgrat el seu caràcter monopolístic, acabar amb les crisis de subsistències. La seva prova més evident és que les muralles de les ciutats, que ja només tenien

caràcter fiscal i per a arreplegar els aliments que després es depositaven en els alfòndecs, els únics llocs on no desapareixeran, serà on arribe tardanament el “chemin de fer”.

En anys més recents i des d'una perspectiva política, Álvarez Junco, replantejaria la qüestió negant tal fracàs i afirmant que la realitat del sistema era que, amb totes les seves limitacions, a Espanya sí s'havia produït una revolució industrial i que el model d'Estat, controlat per unes elits, no havia sigut molt diferent del d'altres països occidentals.

La inversió francesa i la classe política espanyola

El bienni progressista, amb la seva política lliurecanvista, va permetre la introducció de capitals forans per a la construcció de la xarxa ferroviària i aquests van ser fonamentalment d'origen belga, britànic i francès.

S'ha discutit, sobretot pel que fa a les mines, menys en el cas del ferrocarril, que les lleis van implicar posar el subsòl espanyol, les xàrcies de comunicacions i la capacitat per a la importació de productes manufacturats en mans estrangeres, però fa la impressió que no hi havia una altra possibilitat, Espanya no comptava amb diners suficients, ni amb tècnics, ni amb bancs. Com sol ser habitual, una crisi de subsistència, provocada per males collites va permetre als progressistes, una amalgama de militars, funcionaris cessants, professionals liberals i alguns industrials i terratinents que s'havien fet amb terres desamortitzades, decantar en benefici propi aquesta fam canina i malestar, i fer-se amb el poder que va tindre com a conseqüència una política lliurecanvista relativa. En la pràctica, els beneficis per a Espanya de la Guerra de Crimea, al no tindre que competir amb el blat ucraïnès, i per tant el preu es mantinguera alt, i que l'estés ferroviari no es construïra en pocs mesos, van fer que no acabaren les fams canines, però sí que van permetre assentar les bases del gran creixement del període governamental de la Unió Liberal.

Això també explicaria per què el model de construcció empresarial no fóra tan estatalitzat com el belga o el prussià i se semblara més al francès o al britànic.

Per què capitals francesos? Encara que resulte una obvietat, perquè en la borsa de París els hi havia, i també, perquè la borsa de Londres estava tancada a la contractació del deute espanyol, i això, posava més dificultats per a l'emissió d'accions per a altres productes.

A més a més, és veritat que els britànics estaven més interessats en les inversions mineres i en les línies per a transportar els seus minerals cap als ports, que en els grans traçats ferroviaris. Dominaven els mars.

Al contrari, els francesos comptaven amb tres variables que els van motivar per a la inversió: una tradició llunyana, però existent de desenvolupament constructiu viari, una dependència en la política exterior espanyola de la política colonial francesa i mitjans tant econòmics com tècnics.

Havien sigut enginyers francesos, com Lemaur, els que van construir part dels camins reials espanyols, amb un desnivell no superior al 6% i grans ponts de pedra per als Borbó i eixa tradició es mantenia acrescudada, perquè París era la gran capital dels exiliats espanyols, abans o després, una àmplia representació de polítics i militars.

Però, a més, les anomenades expedicions militars de prestigi, Mèxic, Cotxinxina i el Marroc, anomenada ressonantment guerra d'Àfrica, només demostraven la dependència exterior d'Espanya respecte a França.

Quan la premsa i els polítics de l'època escrivien l'eix ferroviari París-Alacant per a arribar al port d'Orà a 378 km, el que en realitat estaven proposant era que Espanya, a través del seu eix mediterrani acostara la metròpolis francesa a la seva colònia a Algèria, la conquesta de la qual s'havia iniciat a penes trenta anys abans.

Fins a quin punt aquests capitals eren realment francesos importa poc; els principals inversors eren els Rothschild, una família originària de Fráncfort en l'antic i dividit imperi germànic, que es va traslladar a Gran Bretanya i es va fer immensament rica, invertint en les distintes guerres contra Napoleó, inversions profitoses gràcies a la consecució de dades privilegiades aconseguides amb una xàrcia d'informadors, molts d'ells familiars, per tot Europa, a un gran coneixement del mercat financer, a la prudència i a les dosis necessàries de fortuna.

Els cinc germans es van situar en les places europees més importants després de la derrota de Napoleó, Fráncfort, Londres, Viena, París i Nàpols i, encara que el lideratge informal es va iniciar a Londres amb James, passaria a París amb un rei Lluís XVIII que s'havia refermat gràcies a un préstec de la casa.

La desorganització de l'administració ferrandina no va animar als Rothschild a arriscar-se a Espanya, però la I Guerra Carlina i els nous governs liberals, sí ho van fer. Al cap i a la fi Juan Álvarez Mendizabal, l'home fort liberal, havia sigut durant els anys de la Guerra del Francés un empleat

important del valencià Vicente Bertrán de Lis, que era l'intermediari de la família a Espanya.

En resum, els negocis es van concretar en la compra de deute públic i, amb ella, l'especulació monetària i els préstecs al govern. També van invertir en l'activitat minera, sobretot de mines de plata amb les seves corresponents foneries en el sud-est, el corresponsal del qual a Alacant era Àngel Campos; i en les mines de mercuri d'Almadén, vitals per a separar la plata d'impureses, la qual cosa es coneixia com l'amalgamació.

Però no van participar en el projecte ferroviari de María Cristina, Madrid-Alacant que va fracassar en 1844, quedant-se el marquès de Salamanca amb la concessió.

Per tant, els Rothschild, no van veure que el ferrocarril espanyol fóra un gran negoci, malgrat que en l'imaginari de les classes benestants sí ho era. D'ací els successius escàndols financers de les concessions ferroviàries com la que el general Nàrvaez va protagonitzar en benefici del marquès de Salamanca per a la línia Madrid-Aranjuez ampliable fins a Almansa. Tot això, en un moment en què ja s'havien construït milers de quilòmetres a Europa, mentre que a Espanya peninsular només en 1848, es va finalitzar la línia de Barcelona-Mataró, poc després la Madrid-Aranjuez i fins a 1855 a males penes hi havia concessions per a la construcció de 1478 km de via ampla i 39 de via estreta malgrat els nombrosos projectes.

La llei de ferrocarrils del 3 de juny de 1855 va ser condició necessària, però no suficient per a "desembossar" la situació i possibilitar que en a penes una dècada els grans traçats ferroviaris peninsulars pogueren concloure's.

La llei assentava les bases d'un ampli programa de subvencions a la construcció, amb concessions de línia per noranta-nou anys (el sentit màgic de la numerologia es mantenia) Encara que d'aquesta manera no s'asseguraven prèviament que els promotors tingueren prou capital. També es concedien amplis privilegis d'importació de material, amb les conegudes corrupteles, ja que aquests, en molts casos, sembla que s'utilitzaven per a altres funcions. Finalment, es donava un avantatge per a l'expropiació dels terrenys adjacents.

Entre altres beneficis per als financers que constituïen les empreses, es permetia l'emissió d'obligacions, no per un terç (com la llei anterior) sinó per la meitat del capital a desembossar.

Però encara que les noves condicions estaven donades, inicialment no va haver-hi grans canvis, malgrat que hi havia projectes per a construir més de 6000 km de via fèrria. Senzillament a Espanya no hi havia capitals suficients

disposats a embarcar-se en els projectes, encara que sí molts disposats a beneficiar-se d'ells.

No va ser fins que va acabar la crisi europea d'eixos anys, que els capitals van aflorar, singularment en la borsa de París i el negoci va consistir a captar-los en benefici dels Consells d'Administració. D'ací la importància del prestigi i de la solvència de qui estava darrere de cada projecte, i els Rothschild eren els més fiables del moment. Però també havien de comptar amb l'aval del govern de torn, que era qui adjudicava les línies i no sempre ho van aconseguir. Per tant, els capitals obtinguts en la borsa de París, no sempre francesos, van permetre la construcció de la majoria de les línies de via ampla.

Les línies fonamentals eren:

Madrid-Saragossa-Alacant que, teòricament enllaçaria, a través dels Pirineus i el Midi francès amb París i arribaria, com hem vist, per via marítima fins a Orà. Però per a això era necessari travessar els Pirineus i financers dirigits per Girona s'havien quedat amb la concessió de les línies de Catalunya. Si triaven el centre, travessant el Pirineu aragonés, era econòmicament prohibitiu constructivament. I si optaven per anar cap al País Basc els germans Pereire, amb el banc que controlaven el Credit Mobiliare, s'havien fet amb la línia.

A més, el discurs colonialista no era majoritari, encara que sí molt influent a França, coincidia amb la seva casta militar, encara que amb el vaixell de vapor i sense pirateria, els costos de transport des de Marsella eren inferiors.

Doncs el discurs patriòtic encobria l'interès per fer-se amb el negoci de la construcció.

Des d'aquesta posició de força, es quedaria amb la línia Albacete-Múrcia-Cartagena, que els va ser traspasada pel marquès de Salamanca, i l'entrada a Andalusia, Alcázar-Ciudad Real-Manzanares-Còrdova, on competiria en la licitació amb José Campo, al que s'estaria a punt de comprar la línia Almansa-València, trencant-se l'acord en l'últim moment.

Anys després, els Rothschild i els seus col·laboradors van acabar per fer-se amb el control de la línia de Saragossa-Barcelona i d'ací cap a la frontera, però no la van integrar en la xàrcia francesa.

Els seus oponents, els Pereire, forjadors del Crédit Mobiliare i antics empleats dels Rothschild, d'origen familiar ibèric, tampoc van arribar a crear la xàrcia que anhelaven de l'Havre per la Île de France i que no van aconseguir, travessant el Midi i, passant pel País Basc i Santander, desviar-se en tres direccions: per la vall de l'Ebre cap a Barcelona, en direcció a Lisboa i cap al sud per a arribar a Andalusia, que mantenia en l'imaginari francès

fama d'ubèrrima. No van aconseguir cap d'aquests tres objectius, en gran manera per una manca de liquiditat, però sí que van controlar el nord-oest i la submeseta nord, ja que mantenien bones relacions amb els distints bàndols que durant la III Guerra Carlina van permetre, amb els consegüents impostos, el trasbals de trens.

La tercera gran empresa francesa, i holandesa, en la península ibèrica, també serà una entitat financera i no un banc industrial, el Banque de Paris et des Pays Bas (Paribas), creada a partir del Banc de Paris, que canviaria el nom i les condicions en 1872. Va formalitzar la Companyia de Ferrocarrils Andalusos unint distintes concessions individuals, que ni soles ni integrades eren viables, encara que d'aquesta manera ho eren un poc més. En aquesta situació la participació francesa va ser important des del principi, en aliança amb Jorge Loring, el "gran diputat andalús", i amb els Larios, terratinents i empresaris malaguenys. I per descomptat, l'ubic Salamanca.

Dotze concessions de línies, la majoria en el període 1877-82, amb la finalització de la guerra dels 10 anys en Cuba i amb l'inici de la Restauració, més la d'Alacant-Múrcia, que els més imaginatius van pensar que continuaria fins a Dènia, van constituir la Companyia de Ferrocarrils Andalusos, que amb materials rodadors i infraestructures molt diverses, mai va ser una empresa pròspera i alguns anys deficitària.

Comptat i debatut, pràcticament la gran xàrcia de via ampla espanyola es va trobar en mans franceses, ja que la inversió britànica o belga va ser molt limitada.

La qüestió és per què el capital francès va invertir en el negoci ferroviari espanyol. Com hem vist hi havia una tradició del cos d'enginyers francès i una evident pressió per a això, per la qual cosa les inversions es van generalitzar. Existia una visió massa optimista sobre els recursos espanyols i França considerava a Espanya un aliat preferent, i dependent. A més, els estudis de viabilitat, en general, menystenien els costos de construcció, els que els feien tenien interès en què es construïren. Es realitzaven per comparació, mentre que l'absència de rius navegables i d'altres mitjans de transport, impulsaven el tren.

Però la majoria dels recursos miners que s'exportaven estaven pròxims a la costa (amb excepcions com Peñarroya). Després de 1857, Espanya va comptar amb el primer cens fiable que demostrava que la densitat de població era baixa i amb reduït poder adquisitiu, la qual cosa feia que en algunes línies, els viatgers de 3a foren aproximadament el 80%.

També cal tindre en compte que les inversions eren fonamentalment financeres i no industrials, per la qual cosa, encara que es va importar material rodador i viari francès, no és comparable a altres inversions com la belga.

Els que van guanyar diners van ser els tècnics i els financers, i ho van fer de dues formes, la primera apropiant-se, per mitjà de l'emissió d'obligacions, dels diners dels petits, i no tan petits, estalviadors; i la segona amb la intermediació financera. Si a això unim els beneficis obtinguts per la importació de productes amb aranzels reduïts, quan no de contraban, els anomenats insubmisos, que a vegades procedien d'empreses el capital de les quals el detenien els mateixos consells d'administració i que es controlaven els punts per a l'embarcament de matèries primeres i minerals cap a les zones d'origen, tenim l'explicació que almenys fins a 1913 les inversions franceses es continuaren produint.

Però en el negoci ferroviari l'altra part fonamente era aquells que realitzaven les concessions administratives, eixa burgesia que és la gran triomfadora de la Restauració, però que, ja abans, s'havia apropiat dels ressorts de l'Estat, desplaçant els militars com casta, i integrant en el seu si a aquells més capaços, poderosos o sense escrúpols. Són uns pocs centenars (Prieto dirà que 40 o 50 persones controlen els consells d'administració en els anys 30) connectats entre si per llaços matrimonials i de negocis, on la pertinença als partits, en el fons grups clientelars de notables coordinats per un líder de poder, compte menys que les relacions familiars i, per descomptat, que l'obtenció de beneficis.

Es casen, a més d'entre ells, amb els fills dels representants de les empreses estrangeres a Espanya, que normalment gaudixen de gran autonomia i acaben per tindre, a més, negocis propis. Aproven concessions i, també, subvencions a la construcció per km de via, les lleis i normes d'exempció aranzelària i altres mesures coadjuvants. Per descomptat, des dels governs, les tarifes de les companyies, la qual cosa, a vegades, els portava a situacions contradictòries: si acontentaven els accionistes, no ho feien amb els electors.

Molts d'ells eren advocats, encara que també hi havia enginyers de camins, les dues professions dels capitans d'indústria en el segle XIX.

Totes aquestes decisions es prenen a Madrid, d'ací que els principals grups de capitalistes, si no tenien casa allí, col·locaven un apoderat, amb contactes i diners, que amb el temps esdevenia en poderós.

El cas de Cánovas del Castillo és paradigmàtic. Cánovas era historiador, per tant pessimista. Tenia relació d'amistat amb Loring i freqüentava molt a Larios i a Heredia, el creador dels primers Altos Hornos de Marbella. Els tres eren diputats, per la qual cosa tenien poder, però el que no tenien era liquiditat.

Van ser ells els que van promoure la majoria de les línies a Andalusia, però es van veure obligats a acceptar el capital de Paribas, quan van depositar els estatuts davant del notari Lastra en 1877, entrant Francisco Silvela en el consell d'administració.

El mateix Cánovas, que ja era subgovernador del Banc Hipotecari d'Espanya-Paribas, va entrar en el consell dels trens andalusos quan es va ampliar capital i es va reorganitzar en 1881. Jorge Loring es va casar amb una filla de Numa Guillou, important banquer francès. Francisco Silvela, fill d'un jutge del Tribunal Suprem, es va casar amb una Loring-Heredia, arribant a ser dues vegades president del Consell de ministres.

Aquest gran grup de pressió i de poder politicoempresarial, que a vegades estava aliat amb la companyia del nord, al tindre el suport, la col·laboració i, a vegades sembla que el lideratge de Cánovas, políticament estava millor situat, però comptava amb un handicap: l'altre grup al tindre els Rothschild, i a alguns banquers que s'havien iniciat en contactes comercials amb ells, com els Urquijo, tenien major liquiditat, o a polítics liberals com Camacho, que va ser ministre d'Hisenda. Mentre van pesar més les decisions polítiques van guanyar els aliats de Cánovas, però quan la qüestió última era qui podia invertir, i aguantar més, cas del negoci ferroviari, els altres eren els triats.

Cánovas no era l'únic polític liberal que unia interessos polítics i econòmics. En 1916, el comte de Romanones, aleshores president del govern i del consell de les mines de Peñarroya controlades pels Rothschild, va destituir en poques hores a Ángel Urzaiz, el seu ministre d'Hisenda, quan aquest va pretendre augmentar els aranzels i disminuir el tonatge de l'exportació de les mines de Río Tinto, és possible que per interessos també espuris.

El Parlament i el Govern estaven a Madrid i per això era indispensable estar allí. Política, economia i societat estaven imbricades i "en essència" existia un mosaic de famílies que concentraven les relacions de poder en les grans empreses, l'agricultura i la propietat urbana, les rendes de les quals eren fonamentals, doncs el lloguer estava estés (ARTOLA BLANCO, MIGUEL 2015: 47-49) També es va convertir en centre financer i de negocis.

Finalment, estava la Cort, la qual cosa explica que les grans cases aristocràtiques absentistes mantingueren palaus en la capital, passaren allí llargues temporades, influint amb els seus gustos i estil de vida sobre les famílies que, paradoxalment s'estaven fent amb el control del país.

No obstant això, serà la burgesia la que imposarà el nou model de vivenda, "el hotelito", palauets que unien les característiques de centre social, vivenda

i despatx amb un cert toc aristocràtic i de retorn a la naturalesa (ordenada), que amb el temps, i lleugeres adaptacions, es va traslladar als gustos de les oligarquies provincials.

Però en la segona etapa de la Restauració la situació començava a canviar.

Al contrari que en la situació actual, els dos grans partits no era sinó un conglomerat de grups dirigits per notables que controlaven faccions, ben sovint enfrontades entre si, dins d'un mateix partit.

Açò feia que amb "frecuencia legislar en las Cortes no era tanto una de fuerza, de aritmética parlamentaria, como de consenso y capacidad negociadora" (MARTORELL LINARES, MIGUEL 2015:118) En les sessions el més important era interpel·lar el govern i no legislar, la qual cosa en molts casos consistia a sol·licitar algun benefici o prebenda per a la seva circumscripció, el que implica que per a tota concessió ferroviària fora imprescindible l'aval polític, tenint en compte que "los asuntos económicos no pueden se asuntos de dogma, no son cuestiones fundamentales del partido" (MARTORELL LINARES; MIGUEL 2015, 1994: 138) el que donava lloc a tot tipus de barates. Encara més, quan els "districtes propis", és a dir, els controlats per un individu, a qui no podien desplaçar, les pressions des dels governs de torn augmentaven considerablement.

En síntesi, aquesta era la situació al començament del segle XX respecte a la relació poder-negocis i inversions franceses.

És quan es produïx un intent de regeneració, com a conseqüència de la desfeta del 98, que té efectes beneficiosos en la reestructuració de la Hisenda Pública, amb l'arribada de capitals i empresaris des de les Antilles, invertits en la indústria i en els negocis, en un intent de fer més net el sistema electoral, suprimint la corrupció, per aquells que, en la pràctica quotidiana es veien obligats a falsejar-lo, com va ser la llei electoral de 1907, en l'etapa de govern del conservador Antonio Maura, i en una nova legislació per a impulsar la construcció de ferrocarrils secundaris, que partia del principi de la subsidiarietat; les línies de via ampla es correspondrien amb els grans eixos de tràfic de passatgers i mercaderies i les secundàries enllaçarien amb aquestes per a connectar comarques de menor importància econòmica, en un període en què l'impacte de l'automòbil a penes s'estava iniciant. Per exemple, en 1918 només s'havien matriculat 300 automòbils a Madrid (ARTOLA BLANCO, 2015: 145)

Aquesta bateria de lleis (30 de juliol, 26 de març de 1908 de ferrocarrils secundaris i la del 23 de febrer de 1912 de ferrocarrils secundaris i estratègics

amb reglaments del 12 d'agost) intentava impulsar aquestes línies, d'una banda, abaratint costos, ja que el seu ample de via era d'un metre i, amb excepcions menor, la qual cosa a més, reduïa la distància en les corbes, i per un altre, garantint l'interés dels capitals invertits, (OLMEDO GAYA, ANA 2005: 748-49)

El terme estratègic era considerat "cuando atienden directamente a necesidades o conveniencias de la defensa nacional", art. 1 de la llei del 26 de març de 1908, el que permetia tot tipus d'interpretacions. Així i tot, només va haver-hi concessions per 471 km de ferrocarrils secundaris i 330 de vies estratègiques, sobre un total de 3.525 construïts de via estreta i 11.378 de via ampla. La raó era senzilla, quasi tot el territori amb població o recursos ja comptava amb una línia.

Entre els que no, estava la zona sud de la Marina Alta i, adequant-se a aquesta legislació, es construirà la línia Alacant-Dénia, de 99,6km.

El Ferrocarril de la Marina

Amb les naturals diferències, la construcció i viabilitat d'aquesta línia, complirà les característiques generals del ferrocarril a Espanya: construïda amb capital francès, amb intervenció d'espanyols en el consell (com era preceptiu que hi haguera), amb la intervenció de polítics, elevats gastos de construcció, probablement sobredimensionats, donada l'orografia, tècnicament ben resolta, encara que per a reduir traçat i amb això costos, es van fer massa tancades, el que va tindre com a conseqüència l'augment dels accidents. Els possibles beneficis els obtenen els que mitjancen i el consell d'administració, i no per explotació, ja que en una primera fase serà fonamentalment un tren de viatgers. També va transportar mercaderies, però no va poder fer-se amb el monopoli de l'exportació de la pansa.

El que actualment coneixem com la comarca de la Marina Alta es correspon geogràficament amb "el extremo oriental de las estribaciones béticas peninsulares, el prebético peninsular, siendo un producto de la orogénesis alpina y de reajustes tectónicos posteriores, con plegamientos béticos recientes y con relieve joven y vigoroso" (COSTA MAS, 1999). Està travessada per dues serres direcció sud-oest-nord-est i oest-est, la qual cosa representa un inconvenient, doncs les vies de comunicació tindran una direcció nord-sud i, per tant, han de travessar les esmentades serres.

A més, les calcàries sobre les quals actuaven les pluges torrencials de tardor i en menor grau primavera, junt amb l'alternança de temperatures (amb hiverns més freds que els actuals) havien modelat un paisatge de valls entre serres i profundes goles que miren al mar, l'eixida natural.

Només el nord de la comarca s'obri cap al Golf de València, és veritat que travessant zones que ben sovint es convertien en pantanoses, terreny abonat per a mosquits i, conseqüentment, de malalties, però que elevant-lo, feia possible la construcció d'una via de comunicació.

A l'altura de 1875 hi havia una carretera de primer orde per a diligències, que des de Silla, per Ondara, Gata, Benissa i Calp, enllaçava amb Alacant, “en 12-14 horas desde Dénia (ZURITA ALDEGUER, 1999: 508). Els arriars i les seves carretes, que anaven més lentament, tardaven sobre dos dies a l'estiu i una miqueta més a l'hivern.

La construcció, en 1862, d'un tramvia, mogut per tracció animal, de Carcaixent a Gandia, que havia de prolongar-se fins a Dénia, va suposar un important avanç en les comunicacions, encara que va fracassar econòmicament. En la dècada dels 80, Gabriel Moreno y Campo, nebot preferit de José Pérez Campo, i que pràcticament va intervindre en tots els intents de concessió ferroviària en l'est peninsular, es va fer amb l'adjudicació, transformant-la en un ferrocarril a vapor de via estreta d'1 m entre vies (FERRER Y HERMENEGILDO, 2005)

La línia va ser un èxit ja que l'estés es realitzava per terreny pla, per tant, de costos reduïts. Connectava Dénia amb un territori en expansió, en uns moments en què s'estava gestant una burgesia comercial gràcies a l'exportació de la pansa, que ha passat al “imaginari col·lectiu” de la ciutat com el període d'esplendor, la seva edat d'or. A partir de 1890 va començar la crisi en l'exportació de la pansa a causa de diversos factors: augment d'aranzels, arribada de la fil·loxera, competència de Corint i Califòrnia. Tot això va coincidir, no per casualitat, amb la venda de la companyia el 25 de maig de 1891 a Caminos del Hierro del Norte. Poc abans, a l'agost de 1889, hi havia mort José Pérez Campo.

Aquesta nova burgesia, que demandava nous i beneficiosos avanços tècnics, va ser la que va aconseguir que en 1864 arribara el telègraf a Xàbia, des d'Alacant, que es construïra un moll en 1879 i que a Dénia hi haguera telèfon en 1887. Poc després, en 1890 es va construir la pomposament denominada carretera València-Alacant per la costa.

No obstant, Dénia no es va beneficiar tant com haguera sigut possible, ja

que el derrocament de les muralles no comptava amb un projecte de ciutat. Les corporacions, que en general només atenien als seus interessos privats i de grup, i amb un port les obres del qual a penes es van iniciar amb uns dics en 1898 i que es va quedar inconclús durant anys al mig d'afers de corrupció va beneficiar al port de Gandia .

El 25 de maig de 1891 es va vendre la Compañía de Caminos del Hierro del Norte, que aleshores s'estava convertint en la principal beneficiària del turisme termal i de banys d'onada freda. Encara no s'havia plantejat per a les classes benestants un turisme de mars càlids, la qual cosa es retardarà entre els espanyols fins als anys seixanta. Al contrari, sí que existirà un turisme d'onada càlida, de menor poder adquisitiu, les companyies van disposar trens especials amb bitllets de 2a i 3a, els anomenats “ botijos “, que arribaran a València, a Alacant i a Cartagena, però no hi ha constància que ho feren a la Marina (BARQUIN, RAFAEL, 2013: 129).

El desenvolupament en la construcció del ferrocarril Alacant-Dénia respon a un model que malauradament es va fer comú en aquests projectes, només el retardament i la intervenció política pública ho faran original.

Un primer projecte, més en la imaginació que en la realitat, de 1845 es dilata en el temps fins al 30-1-1882, quan es traspasa la concessió a Juan Bautista Lafora y Caturla, que farà un estudi la principal diferència del qual serà que en compte de recórrer la gola de Teulada passava pel Poble Nou i girava a la Partida Julians. Hi hauria una sola estació Gata-Xàbia i es desviaria a Jesús Pobre.

Totes les estacions, a excepció de la d'Alacant i la d'Altea, se situaven allunyades dels nuclis de població, una mostra més que interessava més transportar mercaderies que viatgers.

En 1901 es venen els drets a José Carbonell Morand, enginyer de mines, empresari i representant de la burgesia deniera, la família del qual enllaçarà amb terratinents oliverers i un any després, per Reial Orde, se li concedeix el projecte.

Les obres a penes iniciades es paraitzaran per l'enfrontament jurídic amb els regants de la Vila i, al final, es liquida l'empresa el 29 de març de 1911, se subhasta, encara que en realitat va ser una negociació, de nou, entre polítics, financers i tècnics empresaris.

El nivell de tràfic esperat d'un sistema de transport depén fonamentalment de dues variables: la densitat demogràfica i la capacitat productiva de la població servida pel sistema, de la que la renda per capita, suposa una primera

aproximació, com s'ha observat (HERRANZ LONCAN, 2008: 50)

La renda era baixa, la prova és que l'emigració serà una constant, i la població reduïda, el sud de la comarca (Calp, Benissa, Teulada, Líber, Senija) que aconseguia els 13.000 habitants, es va reduir a 12.259 en 1910 i va augmentar a 13.044 en 1920 (INE).

Si a això afegim la resta de la comarca, el total seria 74428 en 1900, 70810 en 1910 i 71240 en 1920. (INE. Series históricas).

Però part, ja connectaven amb l'altra línia, o com Pego, no estaven connectats.

Per tant quedava la producció de la pansa per a transportar, la qual cosa porta a la discussió del preu real entre el transport per carretera (BARQUIN, 2009: 37-55), paraula optimista que s'utilitzava per a camins de carros, en comparació amb el cost del ferrocarril. Encara que els especialistes no es posen d'acord, i no conec les dades separades de mercaderies per a la línia, tot sembla indicar que aquesta es transportava en carros des dels riurats fins als ports d'embarcament, el preu del tren no ho feia interessant.

Sí ho seran productes pesats com la fusta per a mobles a Benissa i Teulada, els fràgils com la llata de palma i el vimen en Gata, a partir de 1919, i fins i tot, raïm moscatell fresc que enllaçant trens anirà en vint-i-quatre hores des de les estacions de la línia, passant per València, fins a Madrid.

Doncs, de nou, els interessos no són d'explotació. Ens trobem amb uns financers francesos que obtenen els diners de banquers d'eixe mateix país, els Henrotte & Muller, amb l'excepció que quan aquests fallisquen, serà Luis Dreyfus i Cia qui reprenga el projecte, un grup de polítics i enginyers que estan en el consell d'administració perquè ho marca la llei i per a salvar, agilitzar i resoldre els tràmits, no són hòmens de palla, sinó grups de pressió i uns cacics que en "aras del progrès" estan interessats en les obres del ministeri de Foment, amb l'objectiu, entre altres coses d'emportar-se part de les subvencions. (MARTÍNEZ LÓPEZ, 2009: 63-68), (BRODER, 2012: 376-378).

Els cacics havien sigut Antonio Torres Orduña (1848-1918) i el seu gendre Pedro Sala, mentre que a Altea Juan Tous havia aconseguit els primers ponts sobre el riu Algar i els túnels del Mascarat.

No obstant, la crisi del partit liberal, després de la mort de Sagasta, havia tret a la llum les distintes faccions i, a poc a poc, José Canalejas havia aconseguit fer-se amb la secció majoritària ja que segons (CALVO PUIG, 2006: 160) "Canalejas, por el contrario, tiene en la región de la Marina como en el resto de la península, vida floreciente, de regeneración".

Canalejas, el pare del qual havia sigut enginyer i havia participat activament en el desenvolupament del ferrocarril a Andalusia, sí que tenia un pla de modernització per a Espanya, encara que el seu magnicidi en 1912 ho va truncar. Havia sigut diputat per Alcoi, aleshores la gran ciutat industrial valenciana, i era amic, entre altres, de José Bolufer el cacic de Xàbia.

Però quan mor, les obres de construcció, ja portaven més de dos anys. Després també hi ha interès polític.

El 28 d'octubre de 1914 s'inaugurava oficialment el tram d'Alacant-Altea, quasi tres mesos després de l'inici de la I Guerra Mundial, la qual cosa encariria en gran manera, mesos després, els materials utilitzats.

I l'11 de juliol de 1915 el tram Altea-Dénia. La línia en la seva totalitat constava de 92.643 m, als que calia afegir 7.215 m d'apartadors i vies secundàries. En total 99.858m.

Fent un resum del recorregut de la línia, aquesta s'iniciava a Altea, estació de 2a amb intercanviador i cotxeres, que va suposar el desplaçament de part del poble, que va créixer cap al nou barri, en la contornada de l'estació. Continuava fins un pont, per a salvar el riu Algar, de gran amplitud per a evitar les seves possibles avingudes, fins a l'estació de 3a de Foia d'Altea, antigament Callosa, que al trobar-se a 8 km no va tindre gran acceptació.

Des d'allí i en una rampa de 3.500m, ascendia fins a la cota 105, salvant el pont del Mascarat i dos túnels que donaven entrada a la Marina Alta, amb un tauler recte i via en corba, alçant-se directament sobre la roca per a arribar a Calp, estació de 3a i que aleshores es trobava a 4 km de la població.

L'ascensió continuava passant per dos ponts emblemàtics: el de Ferrandet, que juga amb la pedra en els pilars sostenint l'estructura de ferro; i el viaducte de Quisi o Santa Anna, de ferro, amb uns 120m de longitud i 35m d'altura, que tècnicament és més audaç que el del Mascarat.

Per fi s'arriba l'estació de Benissa, a 2 km del poble i amb la cota més alta 190,47 m, per tant, tenia un dipòsit d'aigua per a la locomotora de vapor.

D'ací descendia fins a Teulada, estació de 3a, amb una corba de ràdio reduït de 120m (no era l'única) el que va suposar més d'un accident. Continuava per la gola de Teulada amb tres túnels a mitja vessant per a salvar, per un pont de fàbrica, el riu Gorgos i arribar a l'estació de Gata, de 2a categoria, perquè es va projectar amb un ramal fins a Xàbia, la qual cosa probablement no es va realitzar per la negativa de les elits locals que controlaven el tràfic portuari i veien amenaçats el seu interessos.

A l'estar pròxima al poble, Gata va créixer cap a l'estació. D'ací per la

Xara, amb baixador, es dirigia fins a Dénia, l'entrada de la qual va caldre variar per a no tapar un dels fanals del port.

L'estació de la categoria i igual que la d'Alacant, es trobava uns metres més al nord que l'actual i va haver de ser derruïda per problemes de fonamentació (resum del traçat a partir de FERRER Y HERMENEGILDO, VICENT: 1993)

Dóna que pensar que s'haguera construït bé el traçat i, no obstant això, no es tinguera en compte el terreny pantanós en què es va ubicar l'estació.

En la construcció, en la que sembla que van arribar a participar en moments concrets prop de 2000 treballadors (RONDA I CRESPO, 2015), es va intentar reduir costos utilitzant pendents, terraplens i corbes reduïdes de 120 m de ràdio (que inicialment no van acceptar els enginyers de l'Estat i després es van plegar) en la que, donat l'ample de la via, 1 m, es van utilitzar travesses de roure, fusta molt resistent, enfront de les de pi que es van usar en els trams rectes.

L'elevat nombre de treballadors contractats, i la rapidesa amb què es van intentar concloure les obres, van donar lloc a una falta transitòria de pedrapiquers a Benissa que van abandonar la construcció de la nova església, els pagaven menys, per a anar-se'n a treballar a les obres del ferrocarril.

També es van produir els habituals guanys d'abastiment: "el tio Diego del Quisi" va guanyar molts diners, venent aigua de la seva séquia, als que construïen el pont.

I Mentrestant, esclatava algun petard de pólvora, material molt comú en les obres, per desacords salarials amb les subcontractes (CRESPO MAS, 2015: 14-16).

I per descomptat, va haver-hi els rumors, no demostrats feiaentment, sobre petits canvis en el traçat per a beneficiar, o no perjudicar, als uns i els altres.

Un cop més es va demostrar que l'autèntic negoci estava en tot allò relacionat amb la construcció. Com a Altos Hornos de Vizcaya no va complir els terminis previstos per la companyia de 7.300 tones de rails, els van adquirir en l'exterior (Casa belga d'Angleur) També, amb diversos subterfugis, es va aconseguir que la Maquinista Terrestre y Marítima no poguera entregar quatre locomotores i, així, comprar-les en l'estranger.

Cal destacar que oficialment hi havia més màquines que les reals, a les que se li anaven canviant les matrícules perquè el seu nombre quadrara amb l'oficial.

Arquitectònicament, les estacions es construïxen segons el model del Midi francès, amb vegetació, el que, paradoxalment, no desentona.

Malgrat la seva gran influència social, cultural i urbanística, la línia mai va ser un negoci important, perquè les mercaderies transportades a penes van arribar a 27.000 tones en 1916, encara que van anar creixent fins a les 70.000 aproximadament, en 1929, per a iniciar un descens progressiu. Al contrari, els viatgers van superar els 236.000 fins a arribar a quasi 330.000 en 1920, per a començar a descendir fins a 180.000 en 1928, segons (FERRER Y HERMENEGILDO, 1993: 198)

Una de les causes d'aquesta situació, va ser la manca d'enteniment entre les companyies. És veritat que el 20 de juny de 1917 el ferrocarril a Alacant enllaça per mitjà de via mixta amb les dues companyies més importants: la dels andalusos cap a Múrcia i amb la de Madrid-Saragossa, cap a Madrid i cap a València per l'interior, que arribava abans, ja que per la costa els viatgers havien de fer dos transbords. Resultava ridícul que a Dénia hi haguera dues estacions a menys de 100 metres i encara en 1922 s'haguera de transbordar.

L'altra qüestió que explica la reducció del nombre de viatgers, és la creació d'una línia d'autobusos en els anys 20. L'esmentada línia es posa en funcionament, almenys en part, amb capital de la mateixa empresa, el que suposa una competència deslleial, ja que com hem vist moltes estacions es trobaven allunyades del nucli urbà, exceptuant Altea, Gata, Teulada i Dénia. Això ve a confirmar que el negoci era financer i constructiu, però no l'explotació de la infraestructura.

La Companyia tenia la sensació que la gent només utilitzava el tren quan era imprescindible, d'ací que intentara abaratir el manteniment, per a obtenir més beneficis, ja que les tarifes estaven regulades pel Govern. Aquesta idea de mercat captiu no era del tot exacta, doncs per a petites distàncies, competia amb la carreta i per a llargues, amb el navili i, posteriorment, amb l'autobús.

Açò explica que la companyia llevara dels vagons els frens de buit, la qual cosa reduïa la velocitat, en contra dels criteris de la Direcció de Ferrocarrils, que la va advertir, però que no va prendre més mesures respecte d'això (FERRER Y HERMENEGILDO, 1993: 142 i següents)

La causa era que costava més el manteniment del sistema i les reparacions que utilitzar els frens d'eixos, encara que, probablement, açò va augmentar el nombre d'accidents, una mostra més que en l'Espanya de la Restauració, els viatgers continuaven sent súbdits i no ciutadans, l'Estat no defenia els seus drets.

Aproximadament dos terços de la recaptació procedien de la venda de bitllets de passatgers (encara que açò canviarà en els anys 20). Aquesta és una

altra de les similituds amb les línies peninsulars. Al contrari dels estudis previs que s'havien fet sobre mercaderies, sobretot, es van transportar viatgers, amb les naturals diferències segons les línies.

Encara que les companyies es van queixar davant del govern per les tarifes, el bitllet era car. En 1915 anar d'Alacant a Dénia costava 7,5 ptes en 1a, 5,6 en 2a i 3,75 en 3a. El preu estava per damunt del jornal d'un treballador no especialitzat, quan, actualment, se situa en una hora de treball.

Existien tres tipus de trens correu, mixt i discrecional, la velocitat dels quals feia que el recorregut durara entre tres i cinc hores. Per a l'època era un tren ràpid, si no patia retards ja que només hi havia una via. No obstant, en un segle no es va reduir la durada del trajecte. Quan açò s'ha aconseguit i s'ha augmentat la freqüència dels combois, el tren li ha guanyat la partida a l'automòbil.

En poc de temps la línia es va convertir en una "finestra a l'exterior" per on es podia connectar amb la nova societat i explica que el sud de la comarca mirara cap a Alacant. A vegades, era l'única via que integrava al poble en la modernitat i amb la resta del país. Les estacions tenien telègraf, per la qual cosa es rebien les notícies, en els trens correu arribaven els periòdics que es fullejaven en els casinos i es va convertir en un costum anar a l'estació, quan estava pròxima, per a veure arribar o eixir els trens i comentar sobre el que arribava de fora, persones, vestimentes.

Comptaven amb cantines on els hòmens, es prenien un refrigeri. I també amb un element que va fer molt per l'augment de la higiene en els pobles, i del que no es parlava, i sí es va copiar: l'excusat.

El primer viatge era iniciàtic i es recordava indeleble per a la resta de la vida. Encara hui dia un il·lustre intel·lectual, amb més anys de què volgueren els seus ossos, va recordar com de bon matí, va agafar el tren amb sa mare per a anar a comprar el tratge de primera comunió a Alacant, la capital.

Era la primera vegada que anava tan lluny.

El ferrocarril va connectar Espanya amb Europa i amb la modernitat i la línia de la Marina va fer el propi amb aquesta comarca i la resta d'Espanya i amb el progrés. Només per això mereix el nostre homenatge i agraïment.

Bibliografia

Nota: a excepció d' algun llibre, que tracte de la comarca, citaré llibres recents.

ALCAIDE GONZÁLEZ, R.: «Los ferrocarriles de vía estrecha en el Levante español: una red inacabada». (1998) en *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España. Volumen I*, Madrid, pp 363-404.

ARTOLA BLANCO, M., 2015: *El fin de la clase ociosa. De Romanones al estraperlo. 1900-1950*. Madrid Alianza Editorial.

BARQUÍN, R., 2009: «Una revisión del cálculo del coste del transporte terrestre de Gómez Mendoza». Madrid. *Revista Transportes Servicios y Telecomunicaciones 17*, pp 36-57.

-----, 2013: «El turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900)». Madrid, en *Revista Transportes, Servicios y Telecomunicaciones 24*, pp 110-136.

BRODER, A., 2012: *Los ferrocarriles españoles (1854-1913): el gran negocio de los franceses*. Madrid. Fundación de Ferrocarriles Españoles.

CALVO PUIG, J., 2006: *Documentos para la historia de Dénia en el siglo XIX (I)*. Dénia . Edición del Autor.

CALVO PUIG, J., 2004: *Evolución política de Dénia a lo largo del siglo XIX y el inicio del siglo XX*. Publicaciones de la Universidad de Alicante.

COSTA MAS, J., 1977: *El Marquesat de Dénia. Estudio geográfico*. València. Edición de la Universidad de Valencia.

-----, 1999: «El Medio Físico» en *Historia de la Marina Alta*. Alacant. Levante- IECMA. Tomo I, pp 1-13.

FERRER I HERMENEGILDO, V. ,1989: «Breu història del Ferrocarril de la Marina». Dénia . *Revista Aguait*s 5, pp 15-28.

-----, 1991: «Projectes ferroviaris i ferrocarrils a la comarca de la Marina Alta». Dénia . *Revista Aguait*s 7, pp 9-25.

-----, 2005: *Del Tranway al ferrocarril. La linea Carcaixent-Dénia*. Ajuntament de Denia.

-----, 1993: *El trenet de la Marina*. Dénia Ajuntament de Dénia. Diputació d' Alacant.

HERRANZLONCÁN, A., 2008: *Infraestructuras y crecimiento económico en España (1850-1935)*. Madrid. Fundación de Ferrocarriles Españoles.

LÓPEZ MORELL, M.A., 2015: *Rothschild. Una historia de poder e influencia en España*. Madrid. Editorial Marcial Pons.

MARTÍNEZ LÓPEZ, A., 2009: «La última iniciativa francesa en los ferrocarriles españoles: la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante. 1910-1920». Madrid. *Revista Transportes, Servicios y Telecomunicaciones* 17. Pp 58-83.

-----, 1999: «Las inversiones extranjeras de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España 1872-1946» en *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España. Volumen II*, Madrid, pp 769-791.

OLMEDO GAYA, A., 1999: «Historía Legislativa de los ferrocarriles de vía estrecha» en *Historia de los Ferrocarriles de Vía Estrecha en España. Volumen II*, pp 737-768.

MARTORELL LINARES M., 2015: «La acción gubernativa se ahoga en un diluvio de palabras» dins de MORENO LUZÓN J., TAVARES DE ALMEIDA, P. *De las urnas al hemiciclo*. Madrid Editorial Marcial Pons

MORAL RONCAL, A., 2010: *Las guerras carlistas*. Madrid. Editorial Sílex.

ZURITA ALDEGUER, R., 1999: «Política y caciquismo en el siglo XIX. La implantación del liberalismo» en *Historia de la Marina Alta. Alacant Levante-IECMA*. Tomo II pp 503-514.