

“TRANVIA DE VAPOR DE DENIA A ONDARA, PEDREGUER, GATA Y JÁVEA DE 24 KILÓMETROS. Aprobado por Reales Ordenes de 21 de Julio de 1892 y 5 de Enero de 1893”, Gabriel Moreno Campo, 11 d’abril de 1911.¹ (Museu Provincial del Comerç de Novelda)

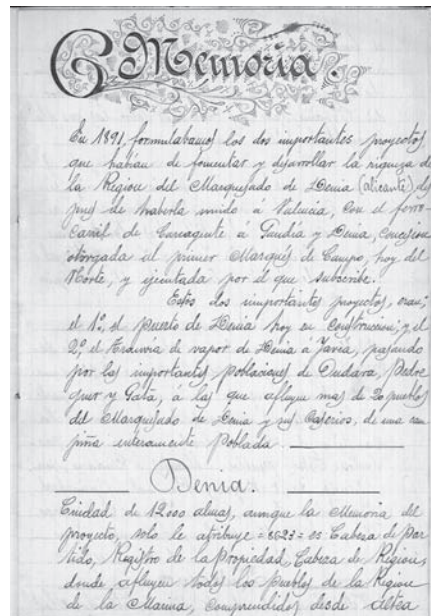
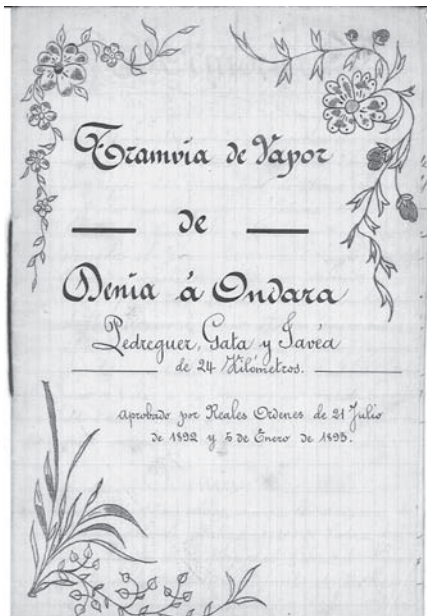
Antoni Espinós i Quero

Enguany es commemora el centenari de la inauguració del darrer tram ferroviari de la línia Alacant-Dénia. En relació a aquesta efemèride, cal recordar les dades i circumstàncies que impediren l’enllaç de Xàbia a aquesta línia des de Gata. El 13 d’abril del 1891 la Gaceta de Madrid publicava un projecte, presentat al Ministeri de Foment per Gabriel Moreno Campo, “solicitando la construcción de un tranvía con motor de vapor desde la villa de Denia a Jávea por Ondara y Gata, utilizando para el emplazamiento de la línea calles de las citadas poblaciones y parte de las carreteras del Estado de tercer orden de Cocentaina a Dénia por Ondara, de segundo orden de Silla a Alicante y de tercero de Gata a Jávea.....”.

El projecte, aprovat per R. O. de 21 de juliol de 1892 i 5 de gener de 1893, pretenia unir les poblacions al voltant del Montgó –de Dénia a Xàbia- enllaçant-les amb el ferrocarril Carcaixent-Dénia en funcionament des del 1884 i propietat del marquès de Campo. Però les circumstàncies econòmiques i personals del marquès i del seu gestor i nebot Gabriel Moreno Campo impediren materialitzar aquest projecte.

L’avançada edat del marquès –morí el 19 d’agost de 1889-, el plet (1888) amb l’Estat per la legalització del tram Gandia-Dénia, els problemes econòmics amb el banc Hispano Colonial i les dificultats de la construcció de la línia Alcoi-Xàtiva, motivaren la venda de la companyia Almansa-Valencia-Tarragona (A.V.T.), que incloïa les línies Carcaixent-Dénia i Alcoi-Xàtiva, a la Cia. Norte, gerenciada pel seu amic Cánovas del Castillo.

¹ Antoni Espinós Quero ha publicat també aquest document en la Revista de Festes Patronals, Duanes de la Mar, Xàbia, 2015.



Mentrestant, la construcció dels trams Alacant-La Vila-Joiosa, La Vila-Altea i Altea-Dénia patiren també diverses complicacions administratives, manca de capitals, reivindicacions municipals, etc. que obligaren i a canviar de promotors des de l'any 1901 fins al 1910, quan l'Estat s'incautà de les obres i els materials de la línia.

El manuscrit² que hui presentem és una còpia del vell projecte presentat l'any 1891, amb les dades demogràfiques i econòmiques actualitzades.

No sabem per quin motiu Gabriel Moreno Campo, que no va intervenir en cap del negocis dels trams d'Alacant fins a Dénia, signa³ en 1904 aquest escrit, quan les circumstàncies econòmiques dels pobles esmentats ja no eren tan positives com abans. Potser que fóra per algun interès relacionat amb la nova llei de ferrocarrils promulgada aquell mateix any de 1904, o amb la construcció del port de Dénia. Sigui com sigui, el contingut d'aquest document té l'interès de mostrar-nos els moments immediats del nou segle, previs a la inauguració del ferrocarril Alacant-Dénia. I pel que fa a Xàbia ens confirma també l'aïllament geogràfic patit per la societat local.

2 Original existent al Museu Provincial del Comerç de Novelda. Agraïm al seu propietari i director, David Beltrá Torregrosa, la cesió d'una còpia i el permís per a la seua publicació.

3 La comprovació i verificació de la signatura del manuscrit amb altres existents a l'Arxiu Històric de Dénia ha estat a càrrec de la seua directora Rosa Seser, a qui agraïm la seua tasca al servei de la investigació històrica comarcal.

[1r] TRANVÍA DE VAPOR DE DENIA A ONDARA, PEDREGUER, GATA Y JÁVEA DE 24 KILÓMETROS.

Aprobado por Reales Ordenes de 21 de Julio de 1892 y 5 de Enero de 1893.

[2n] MEMORIA.

En 1891 formulábamos los dos importantes proyectos que habían de fomentar y desarrollar la riqueza de la Región del Marquesado de Dénia (Alicante), después de haberla unido a Valencia con el ferrocarril de Carcagente a Gandía y Dénia, concesión otorgada al primer Marqués de Campo, hoy del Norte, y ejecutada por el que suscribe.

Estos dos importantes proyectos eran: el 1º el puerto de Dénia, hoy en construcción, y el 2º el tranvía de vapor de Dénia a Jávea, pasando por las importantes poblaciones de Ondara, Pedreguer y Gata a las que afluyen más de 20 pueblos del Marquesado de Dénia y sus caseríos, de una campiña enteramente poblada.

Denia.

Ciudad de 12000 almas, aunque la memoria del proyecto solo le atribuye 8623, es cabeza de Partido, Registro de la Propiedad, Cabeza de Región, donde afluyen todos los pueblos de la Región de la Marina, comprendidos desde Altea [2v] al límite de la provincia de Valencia, tiene un activo comercio sostenido con todo el mundo por medio de su puerto, y con el interior de España por las carreteras sobre las que está proyectado este tranvía.

De Dénia a Ondara el trazado es una recta perfecta atravesando una riquísima campiña, con muchísimos caseríos, en una extensión de ocho kilómetros, donde están los poblados de La Jara y Jesús Pobre, alcaldías de barrio dependientes del Municipio de Denia

Ondara.

Población de más de 6000 almas, aunque la memoria del proyecto solo le atribuye 3093, es una villa de gran riqueza, donde afluyen gran parte de los pueblos del Marquesado para tomar la carretera de Dénia donde conducen sus productos. Estos pueblos afluentes de Ondara son: Pamis, Sanet, Negrals, Benimeli, Beniarbech, Benidoleig, Tormo, Orva, Laguar, Evo, Pego, Vergel, Mirafior, Setla y Mirarosa, con una población reunida de 25000 almas.

Pedreguer.

Villa comercial, donde están establecidos los [3r] Bancos o Societades llamados de Cosecheros, es población de más de 6000 almas, aunque la Memoria del proyecto solo le atribuye 4184, y sus pueblos afluyentes del Marquesado son Jalon, Parcent, Alcalalí, Senija, Llíver y Tárvena, con una población reunida de 18000 almas.

Gata.

Población de 5000 almas, aunque la Memoria solo le atribuye 3007. Afluyen a la misma las villas y pueblos de Teulada, Benisa, Calpe, Moraira,, Altea y pueblos del rio de La Algar, con una población de 20000 almas.

Jávea.

Importante villa, término de este trazado. Le atribuye la Memoria 6331 habitantes; su aumento ha sido poco más. Tiene por afluentes a Benitachel con más de 3000 almas incluyendo la población de los caseríos. Su riqueza en pasa es grande, poseyendo además unas canteras llamadas de piedra tosca que por su facilidad y economía en la labra así como por su resistencia a la intemperie, están llamadas a adquirir gran desarrollo con la facilidad de transporte por este tranvía.

La cifra pues de población [3v] afluyente, más la propia de este tranvía, debe considerarse de más de 70000 habitantes y, por consiguiente, el tráfico de viajeros calculado en 52.320 pesetas, podrá duplicarse y aunque para ello rebajáramos las tarifas en un 25% nos quedaría un ingreso de más de 75.000 pesetas por dicho concepto.

En cuanto a las mercancías solo el aumento de las canteras de Jávea, cuya piedra tosca es conducida hoy por carros a Gandía y otras poblaciones distantes de Jávea más de 50 kilómetros, no es aventurado suponer que los vagones cargados con esta mercancía puedan circular por las vías económicas hasta más de 100 kilómetros, y por lo tanto solo 500 vagones de 6 toneladas recorriendo los 24 kilómetros, término medio de esta vía, nos daría un aumento de 9.000 pesetas en la 3ª clase, y siendo el cálculo de 10.500 pesetas el tráfico de mercancías será el doble del presupuestado en la Memoria.

Así los productos probables serán de 125.640 pesetas, y deduciendo de ellas, no las 31.200 pesetas calculadas de gasto de conservación y explotación, sino el doble de esta suma [4r] que son 62.400 pesetas, nos quedará un remanente líquido de 63.240 pesetas que representan más de un 12% al capital

de pesetas 550.000 a que asciende el total gasto de establecimiento.

Encontrándose el puerto de Dénia a mitad de su construcción, acumulados todos los elementos necesarios para terminarlo, empezado el dragado que facilita la entrada en Dársena a los buques de mayor porte que a él concurren, es llegado el momento de proceder al establecimiento de este tranvía cuyo proyecto fue aprobado por R.O. del 21 de julio de 1892 y cuyo coste actual del negocio es el siguiente:

	Pesetas	Pesetas
Valor del proyecto según tasación		
Aprobada por R.O. de enero de 1893.....	12.875	
Intereses concedidos por R.O. desde		
El día en que se garantizó el proyecto.....	13.285	
Terrenos adquiridos para la variación		
de Gata.....	3.615	
	-----	29.775
La concesión de estos tranvías se hace		
Por 60 años, y el derecho de tanteo con-		
Cedido por la Ley al que garantizó el		
Proyecto lo apreciamos en.....	25.000	25.000
	Total pesetas:	54.775

[4v] Para que se pueda formar concepto de la riqueza del país bastará hacer constar que en la Región se producen 500000 quintales de pasa, que en el año actual se han cotizado a 30 schelins quintal en bordo, o sea una riqueza anual de libras 750.000, que en su mayoría es de los propietarios residentes en el mismo, y que reducida a moneda nacional representa un cambio de 30%, 22.000.000 de pesetas que anualmente entran en el país o Región del Marquesado de Dénia, donde el negocio va a desarrollarse.

La Sociedad de “Cuenta en Participación” autorizada por el Código de Comercio, sin perjuicio de la emisión parcial de valores representativos del capital de la empresa en su día, nos parece la forma más adecuada a su desarrollo, empezando por las participaciones del fundador.

Madrid, 11 de abril de 1904.

