

100 ANYS DE FERROCARRIL ENTRE ALACANT I DÉNIA. LA POSSIBILITAT DE TINDRE UNA ESTACIÓ A PEDREGUER QUE NO VA PODER SER

Josep Durà Caselles

Aquesta línia de ferrocarril es va inaugurar entre Alacant i Altea el 28 d'octubre de 1914, i entre Altea i Dénia l'11 de juliol de 1915.

Enguany se celebra el centenari de l'arribada del tren d'Alacant a Dénia, una efemèride important perquè va suposar comunicar per ferrocarril la comarca i enllaçar-la amb l'altre tram el de Dénia-Gandia-Carcaixent. No vaig a detindre'm en una història que està molt estudiada i àmpliament difosa, però sí en un fet que va poder canviar la història de Pedreguer relacionat amb les comunicacions ferroviàries, i és que va tindre possibilitats que el tren passara pel aquest poble, però no es va dur a terme, per un costat per la defensa política, econòmica i mediàtica que va fer des de Benissa el Capità Cabrera des d' "El Centinela" i per alguna part de la premsa de Dénia; i pel costat de Pedreguer, probablement pel silenci, problemes financers o per no disposar d'aliats suficients. Del que em referisc sobre Pedreguer, en la seua vessant dels poders polítics-econòmics, no he trobat documentació de l'època, això no vol dir que no l'haja, sinó que hauria d'investigar-se a fons aquest assumpte, sols he disposat de la tradició oral al respecte.

Si ens fixem en el mapa del terme de Pedreguer veurem que, geogràficament es troba entre dos rius, el Girona i el Gorgos, els seus barrancs són afluents dels dos, excepte l'Alberca. Comente açò perquè ens serveix d'analogia en l'assumpte ferroviari, ja que pareix que va passar el mateix en el tren de Carcaixent a Dénia; aquest passava pel Verger igual que el Girona, i el tren d'Alacant Dénia per Gata, igual que el Gorgos, i Pedreguer es quedava fora del pas del ferrocarril i d'una possible estació.

Si ens fixem en el seu traçat actual, vegem que la via per a arribar a Dénia des de Gata, intenta no entrar en el terme municipal de Pedreguer, en la mesura que fora possible, el voreja, és com si el traçat fora per damunt la ratlla que separa els dits termes. No obstant això, sí que voldria reproduir dos articles de la premsa de l'època, on es reflecteixen aquestes inquietuds i la defensa que fa el Capità Cabrera de Benissa en el seu periòdic *El Centinela*.

Qui era el Capità Cabrera?. Francisco d'Asís Cabrera, conegut com a

Capità Cabrera, va arribar a Benissa des de Cuba, després d'haver passat molt de temps en contacte amb el pensament americà. Fruit de les seues experiències en el continent americà va crear el diari *El Centinela*, amb un clar ideari modern.

Què va passar amb el traçat de la via cap a Dénia? Acabats els treballs de la via Alacant-la Vila Joiosa, al febrer de 1911 el rei Alfons XIII col·loca la primera pedra del següent tram, la Vila Joiosa-Dénia del qual només es completa fins a la veïna Altea, que queda obert a l'octubre de 1914.

Però, abans de seguir avant, vegem una sèrie de documents i opinions d'alguns personatges de l'època. El periòdic *El Centinela*, en la seua edició del 15 de març de 1902, argumenta sobre els dos traçats que tenen en la ment els enginyers de la companyia senyors Carbonell i Ripoll. Un d'ells, per Callosa, vall de Xaló, Pedreguer a Dénia i l'altra, la defensada pel dit periòdic (no oblidem que la seua seu està a la vila de Benissa i el seu director és l'inefable Capità Francisco d'Assís Cabrera) i que argumenta que «per Benissa, vida, i que per Callosa-Pedreguer, anèmia i mort»:

Diu el Capità Cabrera en *El Centinela*:

Los ingenieros plantean dos trazados, uno por el valle de Jalón, Pedreguer a Denia, otro, el natural, la del verdadero litoral, el que pasa por Benisa.

Mas de una vez hemos estado en relación con el Sr. Lafora, enviándole planos y demostrando la conveniencia de que la línea se construya por Benisa. En apoyo de cuanto dijimos sobre este particular, léase lo que dice nuestro El “Amigo del Pueblo, de Denia”:

Incalculables son los beneficios que a esta comarca reportaría la indicada línea y su importancia que nuestro puerto adquiriría con su explotación; tenemos algunos estudios hechos sobre la importancia de los arrastres desde Benisa a Denia, y no cabe duda que la empresa que los ha de tener muy en cuenta para la rapidez de la construcción de la línea hasta llegar a esta nuestra ciudad, pues no han de ser notables las ventajas de la explotación mientras no entre en ella la sección comprendida entre las dos poblaciones citadas.

¿Qué diría “El Amigo del Pueblo” si supiera que hay quien piensa que esa vía no pasará por Benisa? Conocedor como nosotros de la importancia de este pueblo, sin duda diría que tal pensamiento es un desatino, que traerá en pós un tardío arrepentimiento.

Tres objetivos hay que tener en consideración para toda empresa ferrocarrilera y son:

1º Menor trayecto de recorrido.

2º Menor coste de construcción.

3º Mayor rendimiento en la explotación.

El proyecto por Callosa-Pedreguer no hay duda que lo abona el objetivo primero, aunque no en muchos kilómetros.

El objetivo segundo vendrá a ser casi igual, rectificando, por donde podremos indicar, el trazado ya estudiado por Benisa.

Del objetivo tercero no es menester hablar. Por Benisa, vida. Por Callosa y Pedreguer, anemia y muerte.

La elección pues a nuestro entender no es dudosa.

Cabe sin embargo un trazado mixto que se aproximara a los dos trazados estudiados o en estudio, que aún cuando tuviera unos kilómetros más de recorrido, los gastos de una vez serían recompensados andando el tiempo.

Francisco de Asis Cabrera

En aquest traçat mixte planteja recorreguts que arpleguen altres aspiracions sense renunciar a Benissa, que per a ell és el més important, i és la solució més correcta i eficient.

En altre escrit dirigit al Director d'*El Liberal*, titulat «El Ferrocarril», Francisco d'Assís Cabrera diu:

El ferrocarril

Como nuestro periódico es quincenal y en asuntos de palpitante e inmediato interés no deseamos las demoras, apelamos a la amabilidad del director de El Liberal para tratar aquellas cuestiones que estimamos urgentes. Por eso dirigimos a dicho diario con fecha 23 del pasado la siguiente carta:

Sr. Director de EL Liberal.

Mi querido amigo: En mi periódico "EL CENTINELA", en el "Clarín" de Denia y otros periódicos de la Marina, en discutir el trazado que debe llevar el proyectado ferrocarril Alicante a Denia. Y yo, que soy de los primeros, desde hace años, en ocuparme de esta mejora, no debo permanecer mudo en la prensa diaria de esa capital, que debiera ocuparse más de lo que se ocupa de un progreso que interesa a Alicante en primer lugar.

Soy hijo de Benisa y es natural que mi cariño a la tierra que me vio nacer me haga desear que la proyectada vía pase por esta localidad; pero prescindiendo del amor á mi pueblo para decir con entera imparcialidad lo que estimo verdad y mejor para la provincia y para la empresa ferrocarrilera.

Dos son los trazados en estudio, uno por Altea-Benisa, Gata y otro por Callosa, Jalón, Pedreguer.

Defiendo y estoy dispuesto a defender sobre el terreno que la línea por Altea-Altea La Vieja, estrecho de Cardos, Solana, Rafalet, Benisa, garganta de Senija, Gata, Falda del Mongó á Denia, es más económica en su construcción que la que pudiera construirse por Callosa, Jalón-Pedreguer y que atravesaría una zona más rica, más poblada y de mayor importación y exportación.

Las comisiones que vinieron un día á estudiar el trazado del ferrocarril por Benisa fueron mal informadas o no se tomaron el trabajo de observar bien el terreno, pues la vía no debe construirse por donde se estudió, sino por los lugares que dejo nombrados en el párrafo anterior. No tengo inconveniente en montar á caballo y acompañar a los actuales ingenieros para demostrarles sobre el terreno la verdad de lo que digo.

Esto en cuanto á economía de la construcción, si es este el fin que busca la empresa ferroviaria de la Marina; pero si lo que se propone es que el ferrocarril tenga vida, es decir, que su explotación corresponda al capital empleado, lo mejor sería que se construyese de los Altos de Altea en semicírculo á buscar las proximidades posibles de Callosa hasta Altea la Vieja; desde allí por Cardos, Pinos, Solana, Rafalet á Benisa por Teulada a corta distancia de Benitachell y Jávea a Jesús Pobre; y desde allí con estación mutua Pedreguer y Ondara a Denia.

Benisa, sin contar que la mayor parte de sus campos aún están sin explotar, exportan cada año, un término medio unos 60.000 quintales de pasa, unas 20.000 arrobas de almendrón e incalculables algarrobos y otros frutos, pero lo que más exportaría, si tuviese facilidad, sería la uva, inmejorable entre todas las de España, que podría conservar hasta Navidad, dada la índole de su terreno y su topografía.

La población de Benisa, Teulada y Jávea solamente es mucho mayor que la de todos los pueblos del tránsito y limítrofes de Callosa, Jalón, Pedreguer.

Si el ferrocarril se construyese para transportar piedra, votaríamos por la construcción por Callosa, Jalón, Pedreguer; pero no siendo este su objeto, esa vía es el mayor de los absurdos, la ruina de la compañía constructora.

Es incuestionable que pasando la vía por Callosa, Jalón, Pedreguer, las poblaciones de Gata, Jávea, Teulada, Benitachell, Benisa, Senija y Calpe prescindirían del ferrocarril por la distancia y seguirían haciendo uso de la carretera Silla á Alicante.

Haciendo el ferrocarril por Benisa, los pueblos de las montañas no tienen

mas remedio por falta de carreteras que bajar en busca de la vía.

Sentiré que algunos de mis amigos de los pueblos de las montañas se incomodan conmigo por lo que he dicho; pero no puedo dejar de decir lo que digo, porque la verdad debe decirse aunque amargue y antes está el bien de los más que la conveniencia de los menos.

Suplico, amigo director, la inserción de estas líneas y que se ocupe de un asunto tan vital para la provincia como la construcción del ferrocarril de la Marina, se reitera de usted su afectísimo seguro servidor q.s.m.b.

Francisco d'Assís Cabrera.

Al final es va construir el ferrocarril pel traçat que tots coneixem i que contínuia a dia de hui. No obstant, van nàixer altres projectes i línies: Un d'ells era el **El ferrocarril Alcoi-Pego i Port de Dénia. 1882**. Aquest seria un altre dels fracassats projectes ferroviaris a la nostra comarca.

El ferrocarril Gata a Gandia per Pedreguer i Ondara. 1890. A l'anomenat «període de normalització» pertany aquest projecte de ferrocarril.

Igualment, i tractant de justificar la major longitud d'aquest ferrocarril, s'expressa el ponent en els següents termes: Si se hubiese separado de la dirección actual aproximándose a Pego y pasando junto a Ondara, hubiera llenado perfectamente el objeto que indicamos sin alterar las condiciones de la línea". Cobrir aquesta deficiència era el que es proposaven els promotors d'aquesta línia fèrria. També manifestaven que una sèrie de poblacions concorrerien a aquest nou ferrocarril. Amb relació al seu traçat, transcorria en els seus inicis quasi paral·lel a la carretera comarcal de Gata a Pedreguer, per anar després cap a Ondara, on, efectuant un gir, anava cap a Pego. Malgrat tan bones disposicions, de tractar de justificar la major longitud que el ja existent Carcaixent-Dénia i de ser aprovat per R.O. de 24 de març de 1891, no arribaria sinó a ser el quart projecte ferroviari de la comarca de la Marina que no veuria la llum.

El tramvia a vapor, Dénia a Xàbia. 1891. però com tantes altres demandes no passaria de ser un simple projecte més.

El ferrocarril Alacant a Dénia. 1915. Aquest va influir per iniciar una sèrie de ramals com:

A) El ramal Gata a Xàbia, 1912. Contava amb la influència del president Canalejas, aprovada la concessió, però no es va executar mai.

B) El ramal Benissa a Pego, 1916. Travessaria la Vall de Xaló i la Rectoria. Malgrat una sèrie de contactes amb els municipis afectats i la bona predisposició de Pego, no s'arribaria a cap resultat.

C) El ramal Gata a Cullera, per Pego, 1922. la Companyia E.S.A. presentaria un altre projecte. Aquesta vegada era la construcció d'un altre ramal que partia de Gata i passava per Pego i arribava fins a Cullera per donar eixida als productes d'aquesta rica zona. Va tindre encara menys èxit que l'anterior.

També hem de recordar que els primers intents i estudis de transformació en - la via ampla del ferrocarril de Carcaixent a Dénia es poden situar a mitjans dels anys 20. Així com el de l'Alacant-Dénia ja pel any 1882 va ser plantejat com a ferrocarril de via ampla. Aquest projecte no es va dur a terme i, després amb els anys, va ser projecte de via estreta.

La nostra comarca, (des de fa anys i des del tancament de la línia Gandia-Dénia, 1974) està esperant el tren de via ampla des de Gandia, al mateix temps que es parla de una connexió València-Alacant per la costa, amb via internacional. Esperem que aquesta volta no perdem el tren, mai millor dit, i el nostre poble entre en el mapa de les futures línies ferroviàries, se'l mereix, per la seua economia, la seua història, el seu tarannà i guanyar un futur per a tots amb una comarca millor comunicada amb la resta del territori.

Bibliografia

FERRER I HERMENEGILDO, VICENT, 1984: *El trenet de Carcaixent a Dénia 1884/1984*. Dénia: Ajuntament de Dénia.

-----, 1993: *El trenet de La Marina*. Dénia: Ajuntament de Dénia.

-----, 1990: «Breu història del ferrocarril de La Marina» en *Revista Aguaitis*, 5.

-----, 1991: «Projectes ferroviaris i ferrocarrils a la comarca de la Marina Alta» en *Revista Aguaitis*, Número 7.

ORTOLÁ TOMÁS, ANDRÉS. Blog de internet *Historia de Calpe, El Trenet de las Marinas*.

CABRERAS, CAPITÁN FRANCISCO DE ASÍS (ed. del 15 de març de 1902) en el periódico *El Centinela*.

LAS PROVINCIAS “Especial 150 años. Comarcas” 28 març 2015.