

EL FERROCARRIL ESTRATÈGIC I SECUNDARI D'ALACANT E.S.A. I LA CIA. "CEMENTOS DEL MEDITERRÁNEO S.A. (CEMESA)"

Vicente Ferrer Hermenegildo i Josep Ronda i Crespo

In memoriam Francisco Mut Argudo

RESUM: El ferrocarril Alacant-Dénia també va servir a la Compañía de Cementos del Mediterráneo (CEMESA) en les instal·lacions que la empresa tenia a Dénia. El combustible necessari per a la factoria era subministrada per CAMPSA i transportat amb vagons per ferrocarril fins al tancament de la companyia.

PARAULES CLAU: Ciment, pedra calcària, caolí, Portland, Ferrocarril Alacant-Dénia, Compañía de Cementos del Mediterráneo (CEMESA), CAMPSA.

Història del ciment

Els primers indicis relatius al ciment apareixen en la cultura etrusca, on uns -650 a -700 anys s'utilitzava una mescla de calç i putzolana¹ per tal d'obtenir una espècie de morter.

Fou l'Imperi Romà qui en -100 milloraren aquesta mescla obtenint ja un ciment d'una extraordinària duresa. El pas següent que donaria Roma seria la consecució d'un ciment el forjat del qual es feia dins de l'aigua. Mescles semblants van ser utilitzades per egipcis, grecs i fins i tot per asteques. D'aquesta forma seguiria el ciment fins 1800, ja que és a partir d'aquí quan noves investigacions fan que, en lloc de tenir un morter amb calç i putzolana (terra de diatomees), es partisca d'una mescla d'argiles i calcàries.

¹ Roca volcànica que es troba a Pozzuoli (Nàpols) i mesclada amb calç es converteix en morter hidràulic.

El pare d'allò que es coneix com a ciment va ser Vicat, qui a 1817 va disposar el sistema de fabricació de ciment que se segueix usant en l'actualitat. Va ser un gran investigador i divulgador marcant en els seus treballs les pautes a seguir en les mescles de calcàries i argiles dosificant les seues proporcions. El sistema emprat per aquest visionari fou el que es coneix en l'actualitat com a "via humida".

No seria fins l'any 1824 quan un obrer anglés anomenat Joseph Aspdin patentaria un producte que ell denominaria Portland, el qual en endurir-se adquiria el to d'una pedra de l'illa de Portland, de la qual prendria el seu nom.

Un dels primers usos fou en la construcció d'un dels túnels que es van fer sota el riu Tàmesi a 1838, per Brunel. Per una altra banda, seria un tècnic nord-americà, David Saylor, qui va aconseguir la primera realització industrial a Nord-Amèrica, a l'any 1850. Però qui va aconseguir la realització a escala industrial del ciment va ser Isaac Johnson el qual a 1845 va aconseguir la temperatura necessària per tal de cinqueritzar² la mescla d'argila calcària utilitzada com a matèria primera.

Des d'aleshores l'ús del ciment Portland s'estendria per tot el món, sent en l'actualitat el producte bàsic de la construcció. Va ser a partir de 1900 quan els ciments Portland es van imposar, començant un descens molt ràpid l'ús de ciments naturals.

La fabricació del ciment a Espanya

A Europa les primeres fàbriques van aparèixer entre els anys 1825 i 1870, a llocs com Anglaterra, França, Alemanya, etc. Amb la finalitat de millorar la producció cap a finals de 1800 s'estudien les propietats hidràuliques de les escòries dels alts forns.

Al nostre país no seria fins l'any 1890 quan apareixerien les primeres fàbriques de ciment. Seria, doncs, a Astúries i més concretament a l'any 1898 quan s'inauguraria la primera fàbrica. La següent no seria inaugurada fins vint-i-quatre anys després més tard i ho seria a Bunyol, per l'empresa "Compañia Valenciana de Cementos Portland" (1922). Fins l'arribada de la Dictadura de Primo de Rivera, es va mantenir aquesta situació, però amb l'aprovació de l'anomenat Plan Guadalhorce³ es dispararia la construcció d'obres públiques,

² Calcinació de calcària i argila utilitzada per a la fabricació de ciments.

³ El Plan Guadalhorce rep el seu nom de Rafael Benjumea y Burín, I Comte de Guadalhorce. Va ser un enginyer de camins i polític espanyol de família acomodada. Es va interessar

especialment ferrocarrils, carreteres i embassaments. Això va propiciar l'aparició de noves fàbriques cimenteres com la de Sant Vicent del Raspeig (Alacant, 1927), però en no resultar suficients s'hagué d'importar ciment. Amb l'arribada de la II República s'estancaren les obres públiques, amb la qual cosa es va donar la paradoxa de tenir una sobreproducció. Amb la finalització de la Guerra Civil va començar l'anomenat període de reconstrucció nacional. La producció de ciment es va tornar a manifestar insuficient, ja que a més calia sumar la manca de carbó i de fuel-oil, elements que entraven en la seua producció i dels quals no disposaven les fàbriques.

Cal afegir a més l'agreujant de la manca de divises que impedia la importació tant de fuel-oil com de ciment, per la qual cosa la construcció estava totalment paralytzada. És una època 1939-1950 marcada per l'autarquisme, que es va manifestar en totes les parts de la societat espanyola. Això no obstant, a l'any 1949 es va crear l'Instituto Técnico de la Construcción del Cemento (Instituto Eduardo Torroja). No seria fins l'any 1952 quan començaria la construcció de nous centres de producció entre els qual cal destacar València, amb fàbriques com: Cementos Turia, a Burjassot (1941); Cementos Asland a Sagunt (1951); Cementos del Mediterráneo a Dénia (1956), Cementos Peyró, a Riba-Roja de Túria (1958) i Cementos Portolés al Port de Contreras (1958). D'aquesta forma, Espanya i en concret València, als anys 60 del passat segle, era exportadora de ciment i el port de València es va constituir en una terminal especialitzada en la càrrega de ciment al detall.

En aquests anys i següents (1970) es va produir el llançament econòmic del país impulsat per una nova i desconeguda indústria: El Turisme. Això va fer que el ciment experimentara un nou boom ja que tant la producció com el consum es multiplicaria per quatre. A títol informatiu, entre l'any 1960 i el 1964 el creixement en consum va ser superior al de la producció, havent-se de tornar a importar ciment, tot i la instal·lació de noves fàbriques i d'un important esforç inversor, accions aquestes que donarien com a resultat l'augment de la producció en un 23 %. La venda de ciment al detall es va generalitzar en part

ben prompte per les obres públiques, treballant especialment a la comarca de Guadalhorce (Màlaga) realitzant entre altres obres el cèlebre pantà del Chorro, fet que li va valdre el títol de Comte. Amb l'arribada al poder del general Primo de Rivera, qui coneixia la disposició favorable de Rafael Benjumea a l'intervencionisme estatal, el va anomenar a 1926 Ministre d'Obres Públiques. Durant el seu mandat cal destacar en especial l'anomenat Plan de Firmes Especiales destinat a la reparació, manteniment i creació de noves carreteres, la creació de les Confederacions Hidrogràfiques i pel que es refereix a nosaltres, l'anomenat Plan Preferente de Ferrocarrils de Urgente Construcción, amb l'objectiu de donar coherència a la xarxa radial ferroviària mitjançant la creació d'una malla. Va ser president de Renfe l'any 1947.

gràcies a la construcció de sitges per les pròpies empreses, arribant el detall a suposar un 15 % de les vendes totals a 1967.

El ciment Portland

Sense entrar en la part més tècnica, es donen a continuació les bases per a diferenciar els anomenats ciments Portland gris i blanc.

El primer és conegut també com a Portland fèrric, en ser un ciment molt ric en ferro. Per a la seua elaboració es parteix de cendres de pirita o minerals de ferro en pols. Són ciments especialment indicats per a països amb climes càlids, sent els millors els que tenen un mòdul calcari baix.

Ciment Portland Blanc (el de Dénia). A diferència dels fèrrics, aquestos tenen un mòdul de fundents molt alt, contenen per tant un percentatge molt baix de ferro; la manca d'aquest mineral origina el seu color blanc. Normalment la seua producció, així com la seua utilitat, sol ser menor que la del ciment gris.

CEMESA, els seus inicis; projecte inicial, la seua ubicació definitiva

Els antecedents comencen a mitjans de 1880 quan Juan Cosmelli adquirí una pedrera d'excel·lent pedra calcària situada a la falda del Montgó i inicià el seu aprofitament. Així mateix, va adquirir un solar al port on es pensaven instal·lar els futurs molls comercials. Persona emprenedora, va buscar els capitals necessaris per a tractar de formar una empresa amb la finalitat de poder aconseguir l'explotació de l'esmentada pedrera. Tot i que va aconseguir formar una empresa amb la denominació de S.A. Cementos Portland de Dénia, l'aparició de traves administratives durant el mandat de Primo de Rivera, no li va permetre dur el projecte a cap. Una altra iniciativa de l'any 1932, originada en plena crisi econòmica mundial, no va seguir millor camí⁴.

L'empresa Cementos del Mediterráneo SA va presentar projecte davant la direcció de ferrocarrils ja que es pensava comptar amb aquest important mitjà de transport, estant ubicada la futura fàbrica al final del que hui és Avgda. de Joan Fuster i hi estava previst un ramal ferroviari que girant cap a l'esquerra entrara al port per la part frontal de l'antic varador⁵.

⁴ Costa Mas, José: *El Marquesat de Dénia*, 1974.

⁵ Proyecto Fábrica Cemesa F.F.E.

D'aquesta obra inicial es conservaven encara fins no fa massa anys les restes d'allò que havia d'haver sigut les oficines (encara hui es poden veure davall d'un jardí, encara que minvats de grandària). Aquestes obres no van continuar ja que la fàbrica amb el seu conjunt s'instal·laria a la partida de Santa Paula.

Amb data 12 de setembre de 1952⁶ el Ministeri d'Indústria, a través de la Direcció General i de Mines, autoritzava D. Vicente Muñoz Pomer per a instal·lar una fàbrica de ciments artificials Portland blanc a Dénia. Entre altres consideracions podem esmentar que l'autorització és vàlida exclusivament per a l'interessat i que el combustible usat serà fuel-oil no subjecte a quota.

Quant a les matèries primeres necessàries per a l'elaboració del ciment, calcàries, calcàries pètries, margues, feldespat i altres, totes elles existien i en gran quantitat en la Plana de Gavilà, segons les prospeccions efectuades. Quant als caolins, malgrat no estar localitzats, no presentaven cap problema atesa la baixa proporció de la seua utilització, i quant als algeps, estava previst transportar-los des de Soneja. Per a totes es matèries primeres esmentades que distaven des de l'origen a la fàbrica entre 2,5 i 4 kms. es pensava utilitzar el ferrocarril⁷.

Quant al transport del fuel-oil necessari per al funcionament del forn, estava previst que fóra en moto-veler des de la refinèria a Escombreras (Cartagena), fins el port de Dénia, des d'on seria bombejat directament als dipòsits existents a la pròpia fàbrica, atesa la seua proximitat⁸.

També estava previst que en cas necessari es posara en explotació una pedrera existent al municipi de Simat de la Vall d'igna, que havia adquirit l'empresa, estant previst el seu transport mitjançant tremuges a ferrocarril de Carcaixent a Dénia⁹.

Quant als tipus de ciment, hi havia previstos tres forns: el Super Blanc internacional, dedicat a l'exportació, el Blanc normal i el Gris. De tots ells, únicament es va elaborar el primer, que va tenir reconeixement internacional per la seua qualitat.

Encara que, com s'ha dit, tot el conjunt industrial de la fàbrica, a més de les instal·lacions ferroviàries inicials previstes per al seu funcionament, estava pensat per a la seua ubicació a la zona de la Parreta, és ben cert que, a excepció de l'obra esmentada, no va arribar a ser una realitat.

Podem citar com a possibles causes que l'Ajuntament de l'època, vist el

6 Arxiu Històric del Ferrocarril. Fundación Ferrocarriles Españoles.

7 Memoria Fàbrica de Cementos en Dénia. Fundación Ferrocarriles Españoles.

8 Ibídem.

9 Ibídem.

projecte, iniciara alguna negociació per al seu canvi, cosa que podria ser certa o no, ja que no s'ha trobat al seu arxiu de moment cap notícia al respecte. També és possible que l'empresa veiera que el transport del producte (pedra calcària) des de la pedrera al centre de producció anava a gravar el costa final, ja que caldria sumar-hi els costos de transport, bé per carretera o via ferrocarril. Però el ben cert és que Vicente Muñoz Pomer va aportar a la societat CEMESA tretze finques de les setze que constituïrien el complex industrial, és adir, adquireix com a particular, aporta¹⁰ i cobra a càrrec de la societat.

D'aquesta forma a l'any 1955 per via marítima es va desembarcar a Dénia la maquinària d'origen suec que havia estat importada a través d'una empresa danesa. El muntatge va ser molt ràpid, ja que a l'any 1956 ja estava en producció la nostra fàbrica.

De la pedrera situada a la falda del Montgó s'extreien uns 30.000 m3 de pedra de gran qualitat, sent necessari per a obtenir un bon ciment afegir a aquesta calcària unes elements àcids, arena i caolí. La primera es va obtenir inicialment per extracció de la platja del Molinell i posteriorment mitjançant una draga dels baixos areners existents prop de Dénia. Quant al caolí, venia via marítima des d'Avilés (Astúries).

En general la producció es va destinar principalment al consum intern del país, atesa la gran demanda.

El transport per ferrocarril

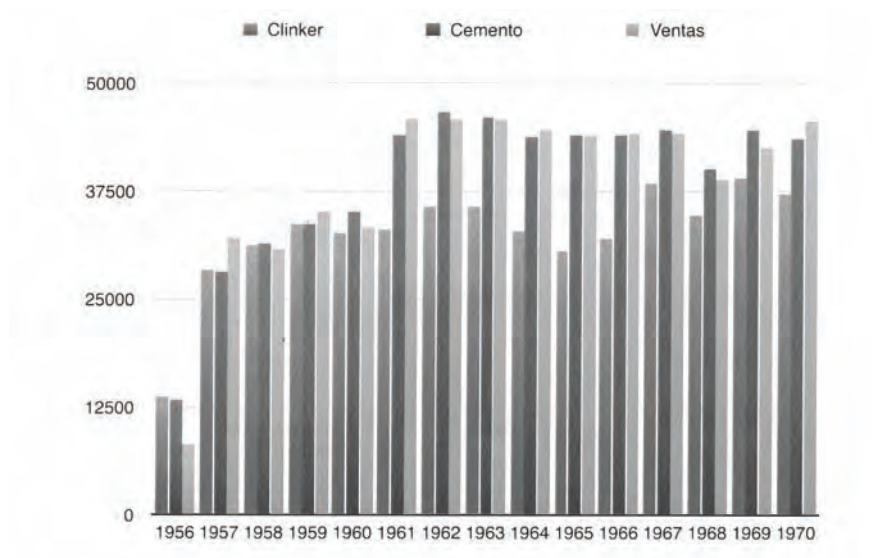
No cal dir que l'empresa Cemesa va generar tot un món al seu voltant, especialment en el sector el transport, fent ús del vaixell, el camió i, d'una forma molt especial, el ferrocarril, ja que en fer ús d'aquest rebia fuel-oil i expedia ciment; era, doncs, una tràfic complet amb origen i destinació, el preferit pel mateix ferrocarril.

El port de Dénia també es beneficiaria d'aquest tràfic, que va arribar a ser doble, ja que rebia caolí i argiles des d'Astúries que eren transportades per camió fins a la fàbrica, al temps que expedia vagons complets de ciment que eren estacionats a les vies del port per a ser carregats des d'allí als vaixells. La primera exportació per via marítima des de Dénia va tenir lloc el dia 5 de juliol de 1967, en el buc "Pico Negro" amb destinació a Egipte, de la qual es

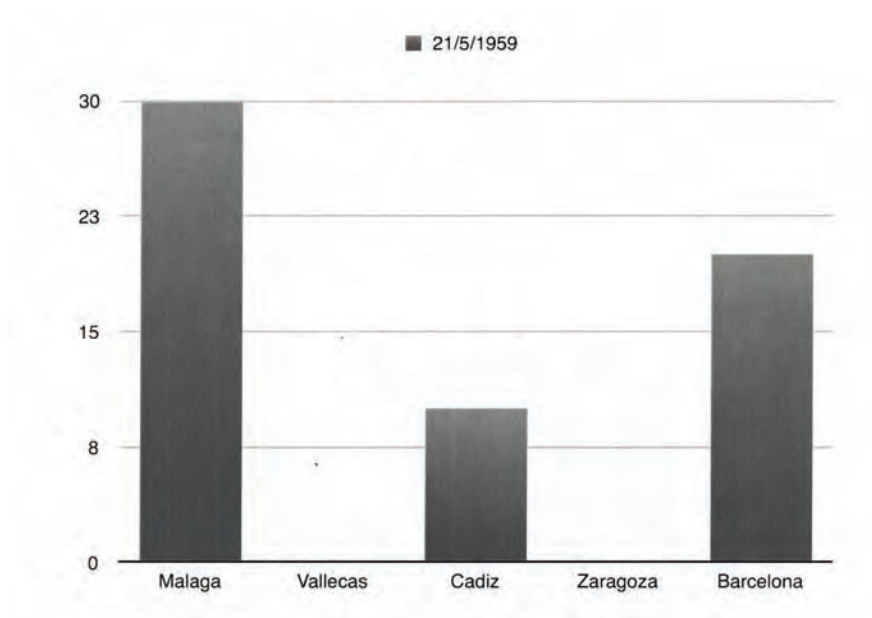
¹⁰ Aquesta figura de l'aportació resulta molt interessant, ja que el mateix modus operandi que tenia lloc en les concessions, mitjançant la qual el cessionari cobrava en accions, exercint després un alt càrrec, quan no la direcció de l'empresa.

Producció de la fàbrica Cemesa durant la seua època activa.

Font: Costa Mas, J. *El Marquesat de Dénia*, 1974.



Gràfica d'exportació via fèrria. Font: Registre d'expedicions. Elaboració pròpia.

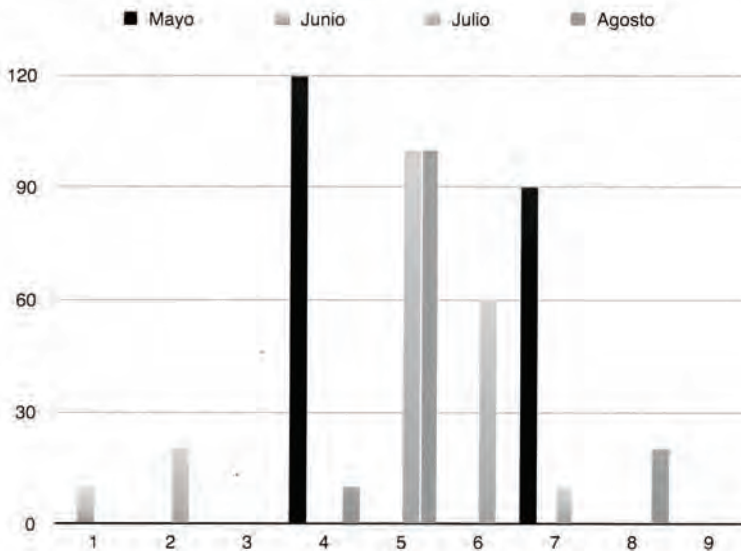


va fer eco la premsa de l'època mitjançant els elogis habituals¹¹.

Els primers trens amb origen Cemesa van tenir lloc a l'any 1959. Aquestos trens expedits en règim de vagó complet i petita velocitat, serien remolcats per una locomotora expressament portada a aquest ferrocarril per a dita comesa.

Unes altres destinacions amb menor tonatge de la mateixa expedició van ser: Vallecas, Avilés, Burgos, Gallur, etc. Aquest tipus d'expedició de vagó complet, via Carcaixent, on es feia el corresponent transbordament a la Xarxa Nacional, va acabar el dia 13 de març de 1960 amb l'expedició del vagó KP 116, carregat de 200 sacs (10.000 kgs.) i amb destinació a Ronda¹². No serà fins el dia 4 de maig de 1960 quan es restablisca aquest sistema d'expedició, però amb la diferència que a partir d'ara serà per ferrocarril, únicament entre CEMESA i Dénia Port, sent, per tant, les expedicions combinades a partir d'aquí.

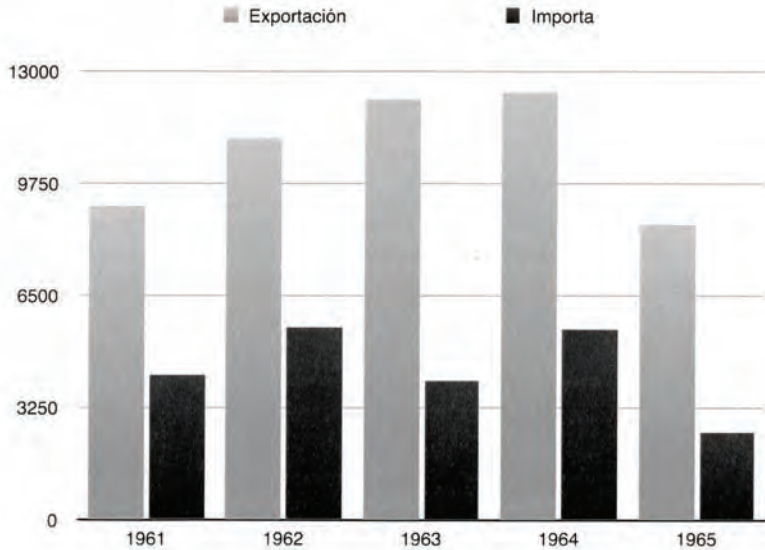
Relació de Tones expedides mensualment per CEMESA al port de Dénia per al seu embarcament marítim. Font: Registre d'expedicions. Elaboració pròpia.



¹¹ Registre d'expedicions entre ESA i ESTADO. Arxiu dels autors.

¹² Ferrer i Hermenegildo, Vicent: El Trenet de la Marina.

Gràfica relativa a l'exportació via marítima. Font: *El Puerto de Dénia*, Matilde Ruiz Gallego.



Entre les destinacions del ciment via marítima tenim:

Destinació	Tones
Màlaga	3000
Palma	1260
Vigo	1250
Sevilla	1040*
La Coruña	1000
El Ferrol	500
Huelva	200
Puerto de Sta. Maria	200
Resta	140

* A partir de maig per carretera

Això no obstant, els moviments per carretera queden molt reduïts respecte al ferrocarril, on en un sol dia es transportaven entre 120 i 140 tones.

Les instal·lacions ferroviàries

D'entre tot el conjunt de la fàbrica (Unitat Orgànica d'Explotació Industrial, segons la terminologia de l'època), instal·lació de trituració, sitges, forns, ximeneres, bassa de clíner, etc., tenim la instal·lació ferroviària que es va realitzar amb la finalitat inicial de subministrar-se el fuel-oil necessari per al funcionament del forn i d'afavorir l'explotació del ciment a tota Espanya.

Aquesta instal·lació fèrria (apartador industrial) va ser l'única amb la qual va comptar el ferrocarril d'Alacant a Dénia. Va ser concedida amb data 15 de febrer de 1955 a la citada empresa CEMESA per la "Jefatura de la División Inspector e Interventora de la Compañía de Ferrocarriles de Via Estrecha" a través del seu enginyer en cap, i venia a concedir el dret a utilitzar un apartador situat al km. 59,20 de la línia fèrria de La Vila Joiosa a Dénia, explotada per l'empresa ESA¹³.

Aquesta concessió indicava que la via en qüestió naixeria del Pk 59,200 en el qual es col·locaria la corresponent agulla amb una explanació de lleugera pendent cap al seu punt final. Aquest canvi estaria dotat de forrellat de seguretat i d'indicador de posició d'agulla format per un disc de color roig solidari a la marmita encarregada del seu funcionament. La seua posició normal és la de via directa, és a dir, el disc roig paral·lel a la via, estant en posició canviada quan presenta l'esmentat disc perpendicular a la via. Encara que tenia la possibilitat d'estar dotat de fanal, no existeix constància que el tinguera i fora usat¹⁴.

La clau del citat forrellat de seguretat estava en poder del Cap d'estació més proper al canvi, és a dir, l'estació de Dénia ESA. Amb la finalitat d'evitar que algun vagó o cisterna poguera accedir a la via principal, existia a l'eixida de la via desviada un palenque que creuava la via estant dotat del corresponent cademat. Aquestes claus, ambdues en possessió del cap d'estació no podien ser deixades a l'encarregat de l'explotació més que el temps mínimament necessari per a les maniobres (entrar i eixir); aquestes maniobres eren efectuades únicament pel personal de Estratégicos.

L'apartador va ser construït per persona d'ESA, sent pagat per CEMESA. Va tenir un cost de 200.000 pessetes i una duració de construcció de 12 mesos comptats des del dia 15 de febrer de 1957. Tenia una longitud de 200 metres

13 Registre de la Propietat de Dénia.

14 Aquí es produeix una confusió. La via d'ample normal és la que es coneix com via ampla al nostre país (1676 mm), sent la nostra d'1 metre i es coneix com a via mètrica o estreta.

de doble via d'ample normal (sic)¹⁵, dels quals 35 corresponien al desviament pròpiament dit, a més d'un canvi principal i 2 secundaris¹⁶.

El fuel-oil, origen de les cisternes

Podem dir sense risc d'error que el primer transport ferroviari va ser el del subministrament diari del fuel-oil necessari per al bon funcionament del forn. Sense aquest producte no haguera pogut funcionar ja que era necessari per a efectuar la cocció de les diferents argiles per tal d'obtenir el clíinker i a la volta el ciment Portland.

Per a l'abastiment i emmagatzemament del fuel-oil es va construir una instal·lació paral·lela al ferrocarril que estava constituïda per dos tancs de formigó armat de forma cilíndrica amb un diàmetre de 8 metres i una altura de 12 metres; això donava una capacitat de 500 tones a cada un. A més d'això, existia un altre dipòsit soterrat i cobert, anomenat de recepció, amb unes dimensions de 14 x 3 x 2 metres, amb una capacitat de 115 tones. Es completava la instal·lació amb caseta de bombes soterrades a 3 metres, canonades i vàlvules per a la seua distribució¹⁷.

Per al transport d'aquest producte s'hagué de recórrer a la construcció de 6 cisternes especials per a l'ocasió. Atès que el ferrocarril no tenia aquest tipus de vagons, però sí cotxes de segona classes inutilitzats, es va sol·licitar la corresponent autorització a la superioritat per a la seua transformació. Això donaria lloc a la sèrie KC 1 a 3 i KCf 1 a 3. Com que el bastidor era del ferrocarril i la cisterna de CEMESA, quan es va desballestar aquest material, les cisternes romangueren molt de temps a l'estació, mentre que els bastidors ja no existien en haver estat desballestats¹⁸.

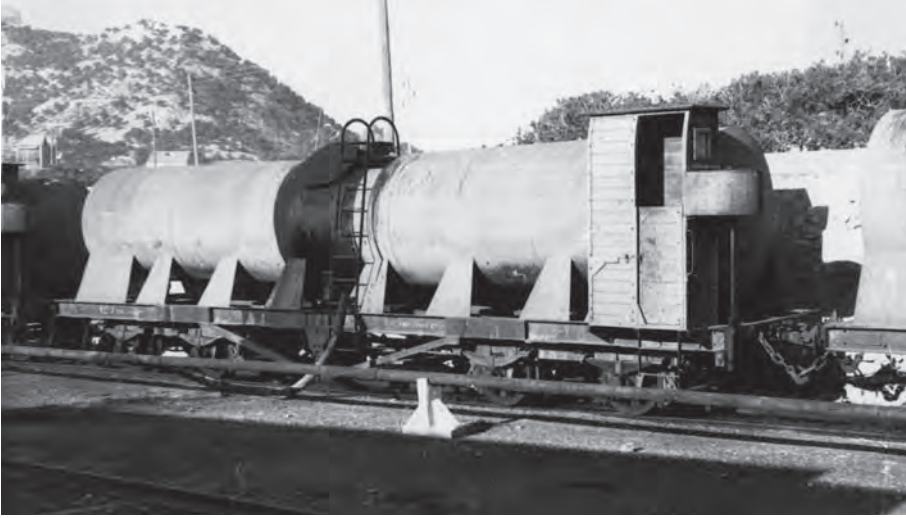
El primer tren correu que diàriament venia a Dénia portava en la seua composició un parell d'aquestes cisternes que eren conduïdes al poc de temps d'arribar a l'esmentada instal·lació on es procedia a estacionar-les per tal que a continuació personal de CEMESA procedira al seu buidatge.

15 Registre de la Propietat de Dénia, inscripció 1ª Finca 7614.

16 Ibidem.

17 Ferrer i Hermenegildo, Vicent: *El Tret de la Marina*.

18 Cuadernos de Horarios Ferrocarril Alicante a Carcagente.



Estació d'Alacant, una cisterna KCf a les instal·lacions d'emplenat. S'observa la garita on el guardafrens exercia la seua funció durant més de tres hores de servei. Col·lecció Vicente Ferrer.



El tren del fuel-oil camí d'Alacant amb les cisternes buides, prop de Gata, any 1970. Col·lecció Vicente Ferrer.



Tren correu amb cisternes de fuel-oil que espera l'encreuament amb el tren ascendent a l'estació de Benidorm. Col·lecció dels autors.

Poc abans de l'eixida del tren de la vesprada, la locomotora en viatge aïllat procedia a efectuar la recollida del material, ja buit, per a afegir-lo a continuació al tren per a la seua tornada a Alacant, on es procediria al seu ompliment de nou. Això era de forma diària, excepte els diumenges.

Així mateix existien en la via més llarga de l'apartador les corresponents boques de descàrrega, que s'efectuava a través de les bombes existents per a aquesta finalitat, així com la bàscula per al pesat del material rebut (fuel-oil) així com per als trens de ciment.

Aquest servei ferroviari era efectuat i facturat per la Companyia d'ESA i va durar fins a la fi de les activitats de l'empresa. Encara a l'any 1971 era possible veure les locomotores d'ESA efectuar aquest servei de forma diària. Encara que es va intentar modernitzar-lo amb l'ús d'una locomotora dièsel (Naval), la duresa del recorregut va impedir el seu ús de forma habitual. Realment era un tractor de maniobres, totalment impropï per al servei que se li demanava. El tren 1681 Alacant Dénia invertia 3 hores 14 minuts i el descendent Dénia a Alacant, 4 hores 19 minuts¹⁹.

¹⁹ Seguint una tradició ferroviària, va ser batejada amb el nom de "La Sarita" (ap. Ferrer Hermenegildo, Vicent: *Del Tramway al Ferrocarril*).



Tren correu a l'estació de Dénia fent la maniobra per a col·locar les cisternes a la part frontal, any 1964. Foto Marc Dalsthrom. Col·lecció Vicente Ferrer.

La locomotora CREOUSOT²⁰. Les composicions

Si bé el tràfic primigeni va ser el fuel-oil, no podem obviar el tràfic que durant un temps es va generar entre Cemesa Dénia i Carcaixent. Ens referim en termes ferroviaris a un transport d'importància que va arribar a aproximar-se a les 130 a 170 tones diàries.

Per tal d'atendre aquest tràfic, doncs, atès que les locomotores del ferrocarril d'ESA no ho anaven a fer, l'Explotació dels Ferrocarrils per l'Estat (EFE) va portar al ferrocarril de Carcaixent a Dénia, de la qual depenia, una locomotora dièsel (Creusot), tipus Bo-Bo, numerada 1159. Estava construïda per SFAC USINES SCHNEIDER; SCHNEIDER WESTINGHOUSE; S.E.D.C. NAVAL (Sestao) i CENEMESA²¹.

Era de funcionament dièsel elèctric que va tenir un millor rendiment que les seues germanes dièsel hidràuliques. Ostentava els clàssics colors dels ferrocarrils de E.F.E., és a dir, verd obscur en la seua part inferior mitjana i verd clar en la superior. Era una de les màquines més modernes i potents que aleshores l'Explotació de Ferrocarrils (EFE) tenia en servei com a conseqüència

²⁰ Ferrer i Hermenegildo, Vicent: *Del Tramway al Ferrocarril*.

²¹ Ferrer i Hermenegildo, Vicent: *Del Tramway al Ferrocarril*.

del Pla de millora dels ferrocarrils de via mètrica. Rebuda a Carcaixent per personal francès de la casa constructora, es va procedir a la seua posada a punt i proves en la línia amb la finalitat de fer trens purs de ciment entre Carcaixent i Cemesa Dénia.



Locomotora 1159 (Bo-Bo) fabricada per CREUSOT, portada al ferrocarril de Carcaixent-Dénia per a fer-se càrrec dels trens de CEMESA amb destinació a la resta del país. Col·lecció de Vicente Ferrer.

Aquestes proves van tenir un resultat favorable i a l'any 1958 es va procedir a efectuar el primer servei directe entre ambdues terminals. Amb la finalització d'aquests trens directes de ciment, l'ús d'aquesta locomotora va quedar restringit al correu diari. En no fer falta i en no haver ja un tràfic

de mercaderies tan important, l'exploració ferroviària estatal la traslladà al ferrocarril de la Robla, on acabaria la seua vida activa. La número 1158 es troba restaurada i totalment operativa al Museu Basc del Ferrocarril.

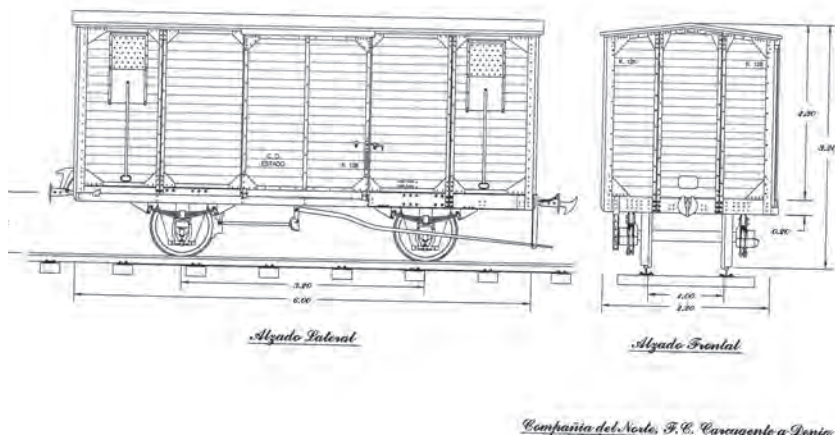
Unes altres locomotores que van remolcar aquestos trens de ciment van ser la 130T Hanomag i MTM del ferrocarril ESA, que feien el servei entre les instal·lacions de CEMESA i l'agulla d'entrada a l'estació de Dénia Nord, per a fer-se càrrec des d'aquí l'esmentada locomotora dièsel.

Quant al material mòbil o remolcat, estava format per vagonets de l'antiga companyia del Nord, matriculats en la sèrie K, és a dir, vagonets tancats construïts a mitjans des anys 1920 mitjançant les ajudes que la Caixa Ferroviària va concedir a les empreses de ferrocarrils per a millora i modernització. Entre els seus constructors podem esmentar Talleres de Irueta, Cia. Euskalduna de Bilbao o Construcciones Metálicas de Llobregat, tots ells amb un pes màxim autoritzat de 10.000 kg. Aquestos eren els vagonets que habitualment es van utilitzar per al transport de ciment a vagó complet (10.000 kgs)²².



Vagó cobert de la sèrie K (ex Norte) utilitzats habitualment per al transport de ciment. Imatge presa a Carcaixent al final de la seua vida activa. Foto Col·lecció dels autors.

²² Costa Mas, José: *El Marquesat de Dénia*, 1974.



Plànol d'un dels vagons per a l'expedició de ciment. Dibuix Juan Carlos Talavera.

Epíleg

La fàbrica de Cementos del Mediterráneo va ser, juntament amb les fàbriques de joguets, l'única mostra d'industrialització de la ciutat de Dénia, hui totalment desaparegudes. Encara que no és objecte d'aquestes línies, no quedarien completes si no es fera constar les circumstàncies que, vist amb el pas del temps, provocaren el seu tancament.

Podem considerar en primer lloc l'esgotament de la qualitat de la pedra de la pedrera des de la qual es nodria la nostra fàbrica, fet que ja havia portat als seus últims anys a dependre de les pedreres situades al paratge conegut com la Garganta. A aquest allunyament del focus productiu cal sumar els costos de transport. Així mateix, una plantilla de personal amb edat prou avançada i la disminució dels ingressos, eren tot un component que hauria fet predisposar a l'empresa al seu tancament. També podem citar la petitesa d'aquest indústria, dedicada en exclusiva al ciment Portland Blanc, el descens de les seues exportacions i, per contra, haver de portar el caolí via marítima per tal de millorar la producció.

L'elevat preu per metre de tota la superfície afectada per l'explotació (actual paratge conegut com la Marquesa) feia molt apetitosa la possibilitat de desafectar-lo de l'explotació minera i vendre'l per tal d'obtenir una gran

rendiment, vista la nova indústria del turisme.

Finalment, el plet establert al seu dia entre l'Ajuntament i la Cambra Sindical de Llauradors amb interessos de per mig, van fer que un tercer, en aquest cas, CEMESA, sofrira les conseqüències en ser acusada de contaminació per fums. Cal veure aquí igualment el transfons que la pol·lució plantejava a la promoció turística²³. Tot això ocorria en un moment en què els filtres per a evitar dita contaminació estaven sent muntats, a més les resolucions judicials van fer que l'empresa tancara, creant un dels primers problemes d'atur en la comarca.

No és fàcil per altra banda que un mitjà de transport, qualsevol que siga, i en el nostre cas una línia fèrria, arribe als 100 anys de vida. A tall d'exemple, tenim una gran quantitat de línies fèrries construïdes que s'han caigut pel camí, tant construïdes i explotades, com a mig acabar.

Alegrem-nos, doncs, que el nostre ferrocarril "Estratègic y Secundario de Alicante" (El Trenet de la Marina) haja arribat a ser centenari i que ho pugua ser per molts anys més, sent un element d'unió i vertebració entre les comarques d'Alacant, la Marina Baixa i la Marina Alta. Durant els anys en què va subministrar fuel-oil a Cemesa, aquesta col·laboració econòmica va fer que poguera sobreviure amb els ingressos derivats d'aquest transport.

Apèndix

CEMENTOS DEL MEDITERRANEO, S. A.		—	DENIA
Bto.	kg.	de
Tara <u>10</u>	kg.	Mat. <u>KC3</u>	
Neto	kg.	Cam. <u>KC3</u>	

Justificant de pesatge de la cisterna KC-3. Col·lecció dels autors.

²³ Gallega Ortega, Teófilo (1996): *Poetas Árabes de Xàtiva*. Xàtiva. Quatre Fulles p.104



Vagó cobert de la sèrie K (ex Norte) utilitzats habitualment per al transport de ciment. Imatge presa a Carcaixent al final de la seua vida activa. Foto Col·lecció dels autors.



El tren diari del fuel-oil inicia des d'Alacant el camí de prop de quatre hores cap a l'estació de Dénia. Col·lecció de Vicente Ferrer.

TREN NUM. 1680 -- MERCANCIAS DISCRECIONAL
De Dénia a Alicante

Tiempo empleado: 4 h. 10 m. en 92,650 kilómetros
Velocidad comercial: 22,22 kms. h. -- Velocidad media: 31,03 kms. h.

DISTANCIAS			ESTACIONES	HORAS DE			CRUCES pasos y alturas
Al origen	Intermedias	Voluntarias		Llegada	Partida	Salida	
			Dénia			18,00	
11,0	11,0	35	Gata de Gorgos	18,20	7	18,27	+ 1621
17,8	6,8	30	Teulada	18,41	1	18,42	
20,4	2,6	35	Bensa (apdo.)			18,47	
30,8	10,4	35	Caípe	19,06	1	19,07	
38,3	7,5	35	Olla de Altea (apdo.) ..			19,20	
41,7	3,4	35	Altea	19,26	5	19,31	
46,3	4,6	35	Alfaz del Pi (apdo.)			19,39	
50,9	4,6	35	Benidorm	19,47	33	20,20	+ 1669
62,0	11,1	35	Villajoyosa	20,40	23	21,03	+ 1671
70,1	8,1	30	Venta Lauza (apdo.) ..			21,20	
80,0	9,9	25	Campello	21,44	1	21,45	
83,8	3,8	35	San Juan (apdo.)			21,52	
92,6	8,8	35	Alicante	22,10			
		2,59				1,11	

Observaciones: Incompatible con tren 1666 y 1666 bis.

Horari del tren de mercaderies discrecional 1680 (tren de fuel-oil) de Dénia a Alacant. Col·lecció dels autors.



Conjunt de cisternes amb les instal·lacions annexes on es magatzemava el fuel-oil per al funcionament del forn de la fàbrica. Foto Vicente Ferrer.



Vista del conjunt de les sis sitges de magatzematge i la seua perillosa situació pràcticament de ruïna total. Foto. Vicente Ferrer.



Les instal·lacions de CEMESA hui. En primer plànol la via fèrria, a continuació la caseta de la bàscula, al fons les sitges de magatzematge del ciment en situació de degradació total, i a continuació la zona de càrrega dels vagons. Foto Vicente Ferrer.

FERROCARRILES		REGISTRO DE LAS EXPEDICIONES DE		Pequeña		velocidad	
Número de Expedición	Fecha	Número de Vagones	Número de Expedición	Estación de Embarque	Estación de Destino	Material	Observaciones
							1962 de 1962
577	13	1173	1173	Cuesca	San 91°		200 cemento
77	13	1173	1173	"	"		200 "
79	13	1173	1173	"	"		200 "
80	13	1173	1173	"	"		200 "
581	13	1379	1379	Huelva	San 18		100 "
82	13	1379	1379	Gata	Huelva		36 maderas
83	13	1379	1379	"	"		8 maderas
584	13	95	95	Huelva	San 14		52 "
585	13	3419	3419	Gata	San 18		17 maderas
586	13	3427	3427	Gata	San 18		7 maderas
587	13	1404	1404	Huelva	San 18		4 maderas
88	13	1689	1689	Cuesca	San 91°		200 cemento
89	13	40	40	"	"		200 "
90	13	41	41	"	"		200 "
91	13	42	42	"	"		200 "
92	13	43	43	"	"		200 "
93	13	44	44	"	"		200 "
94	13	45	45	"	"		200 "
95	13	46	46	"	"		200 "
96	13	47	47	"	"		200 "
597	13	2475	2475	Gata	San 21		25 maderas
598	13	2479	2479	Gata	San 21		3 maderas
599	13	2479	2479	"	"		1 maderas
600	13	2479	2479	"	"		1 maderas

Fulla registre de les expedicions des de la factoria CEMESA al port de Dénia. Col·lecció dels autors.

Bibliografia

COSTA MÁZ, J., 1977: *El Marquesat de Dénia. Estudio geográfico*, Universitat de València. p.490-492.

FERRER HERMENEGILDO, V., 2005: *Del Tramway al Ferrocarril. La línea de Carcaixent-Dénia*, Ajuntament de Dénia.

-----, 1993: *El Trenet de la Marina*, Ajuntament de Dénia.

REGISTRO de expediciones de pequeña velocidad ESA.

RUIZ GALLEGOS, M., 1967: *El Puerto de Dénia*. p. 240 i següents.

Institucions

Museo Vasco del Ferrocarril.

Archivo General de la Administración AGA. Alcalá de Henares.

Registro de la Propiedad de Dénia.

Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Hemeroteca digital del ABC

Archivo de los autores.