

LA INAUGURACIÓ DEL FERROCARRIL ALACANT-DÉNIA. HISTÒRIA D'UNA TENSA TROBADA

Josep Ronda i Crespo

RESUM: Al començament del segle XX, la comarca de la Marina Alta travessava una dramàtica situació social per la manca de treball, encara més acusada a la ciutat de Dénia. La construcció del ferrocarril Alacant-Dénia pogué paliar en part el problema, ja que els tallers de reparació oferien treball estable a un gran nombre d'obriers. Finalment, les males relacions entre l'Ajuntament i el Consell d'Administració del ferrocarril frustraren aquesta possibilitat en un temps d'extrema necessitat .

PARAULES CLAU: Ferrocarril Alacant-Dénia, atur, conflictes socials.

Antecedents

En els transcurs del segle XIX la indústria pansera va aconseguir un extraordinari auge en gran part de la Marina Alta, situant la ciutat de Dénia com el seu màxim exponent. Ací el producte era seleccionat, envasat, comercialitzat i distribuït quasi en la seua totalitat en els mercats estrangers. Paral·lelament es va anar creant una important indústria auxiliar, imprescindible per abastir la demana de tota classe de serveis que l'activitat de la pansa requeria. Les comunicacions entre la comarca i fora d'ella augmentaren de manera significativa. Així, el transport carreter i el marítim costaner es va veure incrementat en una quantitat important. Tancava el capítol de comunicacions un ferrocarril que des de Dénia discorria fins Carcaixent, on enllaçava amb la resta de l'estat. Aquesta febril activitat a Dénia i la seua comarca creava una forta demanda de mà d'obra, imprescindible per atendre adequadament tant les feines del camp com les de la resta d'activitats.

Però a finals de segle la mortal aparició per aquestes terres de la fil·loxera desaccelerava greument totes les activitats esmentades i, en conseqüència, el benestar econòmic i social aconseguit fins aquell moment.

Les primeres víctimes a patir els seus efectes van ser les classes més desafavorides que, desproveïdes dels jornals bàsics, ben aviat van ser preses de la fam, la misèria i les malalties¹, sense cap tipus de cobertura sanitària que alleugerira la situació. Davant aquest panorama, el camí a seguir era clar: una subsistència miserable o iniciar la diàspora migratòria.

Per agreujar encara més, si fos possible, aquesta patètica situació hauria que afegir la reticència de la burgesia agrícola i de la gran majoria de propietaris minifundistes a la introducció d'altres conreus alternatius. Continuaven obcecats en la monoproducció pansera que, dit siga de pas, ja havia perdut una part important de la quota de mercat en favor d'altres països amb una producció emergent i més competitiva.

Durant el primer decenni del segle XX la situació social i econòmica, lluny de millorar, s'agreuja. Els obrers deniers, enquadrats la majoria dels quals en agrupacions o societats amb la finalitat de defensar els seus interessos, pressionaven als consistoris de torn², demanant activitat laboral. Els ajuntaments, privats de tota capacitat de maniobra, poc o res podien fer amb una endèmica situació econòmica a la vora de la fallida tècnica, i sense possibilitat de destinar cap partida pressupostària per al manteniment bàsic de les infraestructures locals i del seu terme municipal. A aquesta situació cal afegir els fiascos del Port³, el tramvia de vapor de Dénia a Xàbia per Ondara, Pedreguer i Gata de Gorgos⁴,—ambdós projectes de Gabriel Moreno—, i el primer intent d'unió Alacant-Dénia per ferrocarril, empresa escomesa per l'enginyer José Carbonell i associats⁵.

1 Sobre la pobresa, malnutrició i diverses epidèmies veure:

Perdiguero, Enrique, i Bernabéu, Josep. "Sanidad en la provincia de Alicante". CAM.

Esplugues, Josep Xavier. "La lluita per la vida a la Dénia contemporània", Ajuntament de Dénia. Arxiu Municipal de Dénia, en avant AMD. Naixements i decessos 1904-1910 B.O.P.

2 Durant els quinze primers anys del segle XX se succeiran 22 consistoris i onze alcaldes (Nota de l'autor).

3 Gabriel Moreno era el concessionari de les obres de remodelació del Port. Les obres van ser confiscades el 1904 amb escàndol polític inclòs i plets entre la concessionària i l'ajuntament (Nota de l'autor).

4 Arxiu Municipal de Dénia, en avant AMD. Acta sessió plenària 11/10/1891.

5 L'enginyer Carbonell compra els drets de construcció i explotació del ferrocarril de via estreta d'Alacant a la Vila Joiosa, amb la prolongació per Altea fins Dénia, a Juan Bta. Lafora el 1901. Diversos avatars històrics van fer fracassar el projecte, que va ser reprès més tard, el 1910, per Carbonell i financers estrangers, creant la Compañía de los Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante (Vicent Ferrer: "El trenet de la Marina").

Cap d'aquests projectes va arribar a bon terme, fet que va acabar per desmoralitzar més encara la classe obrera local⁶.

Només la incipient indústria del joguet apuntava un creixement que es desenvoluparia plenament al llarg del segle XX.

El Ferrocarril: naixement i construcció

Estem a l'any 1910. La corporació municipal de Dénia, presidida per Juan Serrano Martí, junt amb les forces vives de la localitat, conscients que aquesta vegada el projecte ferroviari anava a ser una realitat a curt termini⁷, acudeixen en demanda d'ajuda a l'enginyer redactor, que no n'era un altre que José Carbonell i Morand⁸. Aquest, que coneixia la problemàtica local, havia previst junt amb les demés instal·lacions, uns edificis destinats a la reparació de tot el material remolcat⁹, activitat que oferiria treball estable a una important xifra d'operaris¹⁰.

El consistori es posa en marxa, promou reunions amb les societats obreres per informar de les gestions, i a la vegada reivindica la urgència del començament de les obres, prèvia subhasta, ja que la situació laboral és insostenible¹¹.

6 La desesperada situació laboral va originar diferents enfrontaments violents entre 1904 i 1912. El 1904 l'enfrontament entre obrers de distintes societats fou bastant greu (AMD: Sessió plenària 26/11/1904).

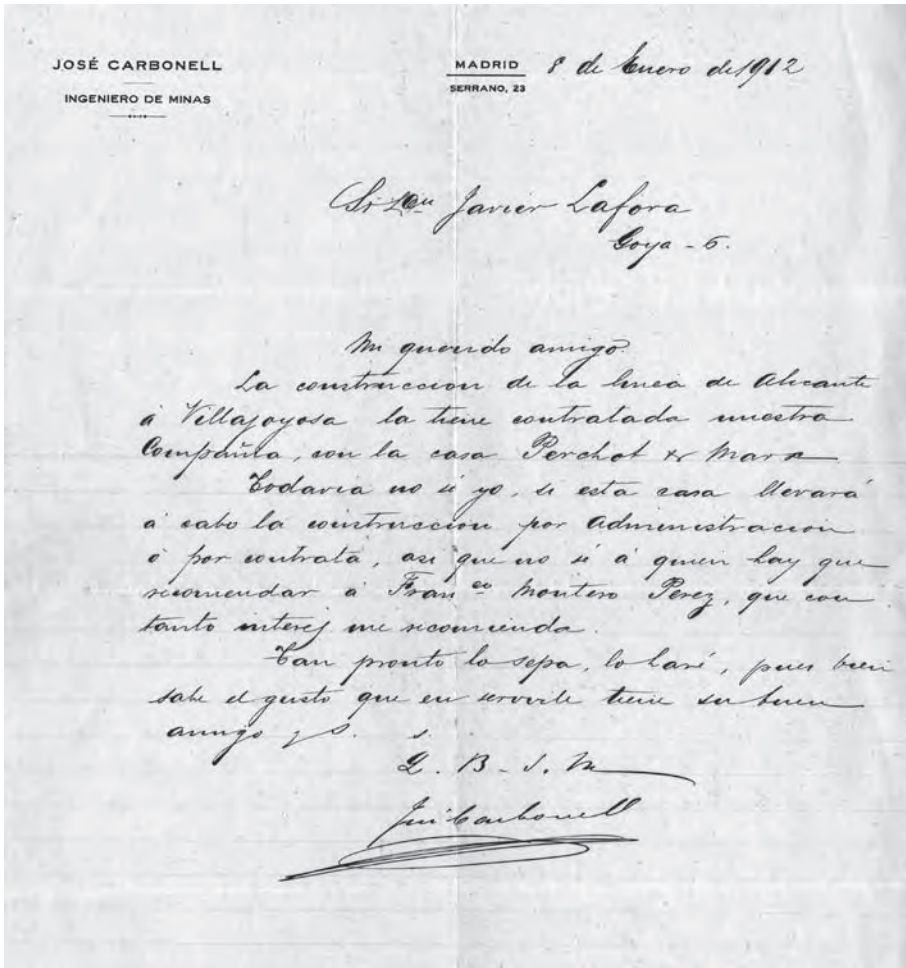
7 L'enginyer Carbonell mantenia informat al consistori de totes les gestions que es portaven a cap a la capital de l'Estat (Nota de l'autor).

8 L'enginyer Carbonell, d'ascendència alcoiana, estava fortament vinculat a la ciutat per llaços familiars. Sa mare era Cándida Morand Bordehore, membre d'una de les famílies de la més alta burgesia local. Les seues germanes, Cándida i Maria, residien a Dénia per llaços matrimonials (Font: Nicolás Merle Suay).

9 Es refereix a tot el material que no tracciona per ell mateix: cotxes de viatgers i vagonets de mercaderies, a més de grues mòbils i altres vehicles de servei de la companyia.

10 En els anys 1914-1915 la dotació dels tallers alacantins ascendia a 64 operaris (Arxiu autor), descomptant el personal dedicat al servei de manteniment i reparació de les locomotores, 24 persones aproximadament. Els tallers deniers haurien contractat al voltant de 40 operaris, als quals hi hauria de afegir els serveis externs i proveïdors (sobre 20 persones). Si afegim la mitjana familiar en base a tres persones, tindrem un total aproximat de 180 persones dependents directa i indirectament dels esmentats tallers, xifra molt important per a l'època i més si tenim a compte la depressiva situació laboral d'aquells temps (Nota de l'autor).

11 AMD. Acta del 17/04/1910. El consistori proposa crear una comissió junt amb les forces vives de la localitat i dels pobles per on ha de discórrer el traçat i donar suport a la immediata subhasta de les obres "por exigirlo imperiosamente el estado de este país y la crisis por que viene arrastrando la clase jornalera".



Carta de José Carbonell a Javier Lafora, per a informar sobre les obres. Font: Arxiu de l'autor

Al mes de març es presenta a exposició pública el projecte de la concessió Vila Joiosa-Dénia¹². La corporació municipal s'apressa a facilitar, d'acord amb els propietaris, la futura cessió del sòl necessari per a la ubicació de les instal·lacions ferroviàries, però això causa un problema afegit: sacrificar en part el futur eixample de la ciutat¹³.

12 AMD. Acta 07/08/1910. El projecte va estar exposat en el negociat de Foment d'Alacant. Cap poble va al·legar inconvenients. A Dénia tot eren facilitats perquè les obres comencen ben aviat "si se quiere evitar la total ruina y despoblación de toda esta comarca".

13 Exportación de Pasa Valenciana nº 2.044, 15/07/1915. Institut Juan Gil Albert, Alacant.

Les gestions a la capital de l'estat avancen amb rapidesa. Carbonell informa al consistori de la pròxima aparició a la Gaceta de la immediata subhasta del Ferrocarril Vila Joiosa-Dénia. A proposta del regidor Jaime Llobell es demana un reconeixement de gratitud per part de la corporació a l'indicat enginyer, que és vist com un gran benefactor¹⁴.

27 d'octubre del 1910, dia de joia per a tots els estaments socials de la ciutat. Tres dies abans a Madrid, davant el notari Camilo Álvarez y Fernández de Hinestrosa, i sota la fórmula de Societat Anònima, es constitueix oficialment la Compañía de Ferrocarriles Estratégicos y Secundarios de Alicante (F.E.S.A.)¹⁵, figurant l'enginyer Carbonell amb la doble funció de director del projecte i gerent en el primer Consell d'Administració, càrrec aquest segon compartit amb el polític liberal José Francos Rodríguez.

A partir d'aquell moment, els esdeveniments s'acceleren: s'aprova per R.O. la transferència de la concessió Vila Joiosa-Dénia, en poder de Boffinet, Solms i Cia., a la recent creada companyia ferroviària. Era el 7 de novembre del 1910.

Per a donar el realç necessari a tan important fet, les augustes mans de S. M. Alfons XIII, davant el més granat de la classe política de l'estat i del Consell d'Administració de la companyia ferroviària, col·locava la primera pedra de la futura estació de la Vila Joiosa el 13 de febrer del 1911. Les obres de la concessió Vila Joiosa-Dénia començaven a rodar poc després.

L'adjudicació de tan important obra s'havia fet a l'empresa Perchot y Marx, de París, que comptava amb el suport econòmic dels banquers Henrotte & Muller. El director de la constructora francesa era Mr. Masson, persona d'actituds insultants que en un curt període de temps es va guanyar nombroses enemistats¹⁶. La més important va ser la de l'enginyer de la direcció de les obres José María Serra y Alonso del Real¹⁷, que ben aviat convertien la seua relació personal en inexistent. Mentrestant, tal i com era d'esperar, la mà d'obra era contractada enllà per on discorria el traçat¹⁸, excepció feta del personal

14 AMD. Acta 28/06/1910.

15 RMA, fulla 2.785, ff. 101-110.

16 Persona de caràcter superb, introduïa variants sense estudis previs amb la finalitat d'accelerar les obres. Això generava angoixa en els contractistes afectats, als quals desequilibrava pressupostos, i desaccelerava el ritme laboral. L'enginyer director de la construcció, José María Serra, protagonitzà alguns desacords amb el Sr. Masson, creant un clima de desafecció mútua. (Arxiu autor)

17 Personatge clau per denegar l'activitat dels tallers de Dénia (Arxiu autor).

18 Al voltant de 900 persones. Quatre mesos més tard la xifra va descendir a 719 persones

especialitzat, que procedia de diferents punts de l'Estat.

Uns mesos més tard i ja en poder de la companyia ferroviària la concessió Alacant-Vila Joiosa, començaven les obres en aquell tram, completant el projecte d'unió directa d'Alacant a Dénia.

El Ferrocarril: els tallers

L'enginyer Carbonell havia projectat unes modernes instal·lacions, aptes per escometre tota classe de reparacions del material remolcat. Constaven de dos naus unides per un dels extrems. El primer edifici tenia 86 metres de longitud i 11 d'amplària, murs de càrrega de 70 cm. de grossor, construïts completament de maçoneria, amb aglutinant de calç i arena; 13 grans finestres simètriques en ambdós laterals garantien una excel·lent lluminositat. Les cintres de pi melis (mobila) subjectaven tot l'entramat de bigues, enfilalls i canyís que donaven forma a la coberta a dos aigües, amb teula plana o francesa (marsellesa), també coneguda com teula plana tipus Alacant.

Aquesta nau estava destinada essencialment a la caixa dels vehicles, ço és: fusteria interior-exterior, ebenisteria, entapissats, sostres, pintura, enllumenament i petites revisions d'actuació ràpida. Una via interior, amb dos fosses i una reduïda plaza giratòria situada al centre de la nau, per la qual s'accedia al dipòsit de màquines, completava la dotació interior.

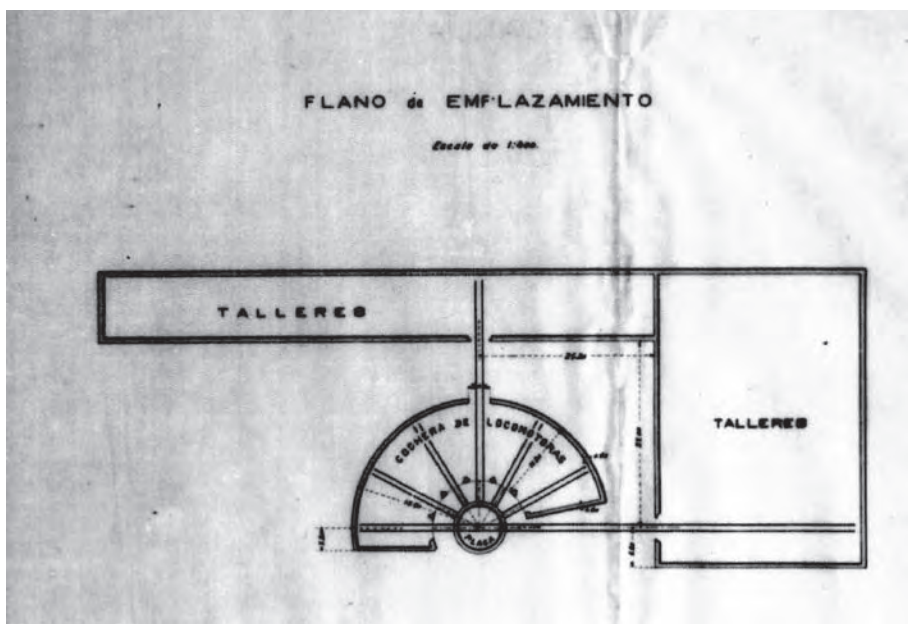
La segona nau, de 45 x 31'5 metres, presentava idèntiques característiques constructives, excepte en la coberta, plana a una aigua, amb una inclinació de major a menor i amb una aparença visual semblant a unes dents de serra. Els paraments verticals estaven totalment acristallats, per dotar de més lluminositat l'interior, tot i que la llum ja estava assegurada per cinc grans finestrons simètrics als dos murs de càrrega, i quatre més grans encara els altres dos murs. Hi havia tres vies amb les seues fosses i una quarta per la qual s'accedia directament a la placa giratòria de les locomotores. En aquest espai anaven a tractar-se totes les parts mecàniques dels vehicles: alçaments generals, soldadura, torns, rodes, carros giratoris dels cotxes de viatgers, frens... Estaven dotats de tota classe d'utillatge per escometre tota classe de reparacions¹⁹. Completaven aquestes instal·lacions una rotonda per a cinc locomotores i una sisena via per accedir als tallers per la vessant nord.

(Arxiu autor).

¹⁹ Quasi tot l'utillatge va viatjar fins a Dénia, però no es va instal·lar. De fet, dels tres torns previstos, només es va comptabilitzar un, que no arribà a instal·lar-se (Arxiu autor).



Entrada nord del tallers de Dénia, any 1947. Font: Arxiu de l'autor



Plànol de la planta del conjunt de tallers i depòsits de màquines. Font: Arxiu de l'autor

Les obres: el conflicte

Les obres avançaven a bon ritme i amb elles també els inconvenients de major o menor importància, segons els casos. Els més importants van ser els talls de caminals i conduccions d'aigua en molts punts del traçat, i particularment en termes municipals com els de Gata de Gorgos, Pedreguer i Dénia. Això va obligar a intervenir als ajuntaments per al seu ràpid restabliment, ja que impedièren feines diàries en el camp i es ralentitzaven els seus treballs. En els termes municipals de Calp i Benissa es van donar casos que, per accedir a un punt distant uns 300 metres de la via, s'obligava a fer una volta per altres camins o senderoles amb un recorregut de més de 4.000 metres del punt de destinació²⁰.

Excepte els inconvenients que qualsevol obra d'aquesta envergadura planteja, el ritme dels treballs transcorria segons el que estava previst. Però a finals del 1911 la fallida dels banquers Henrotte & Muller²¹ va generar un neguit en la companyia ferroviària, que temia la total paralització de les obres. Davant la gravetat de la situació, es negocia a París, sota la direcció de Willy I. Solms, el suport financer de les societats de A. Boffinet & Cia i Boffinet et Solms. La primera conseqüència era la liquidació de la constructora Perchot y Marx i del seu director Mr. Masson²² i la introducció de la també constructora francesa Société Internationale des Travaux Publics, a l'hora que la Banca Louis Dreyfus avalava econòmicament les operacions de la companyia. Les obres fins aquell moment s'havien ralentitzat, i a partir d'ara, amb la nova constructora, experimentaven un gran impuls, arribant a un total aproximat de 2.000 persones contractades²³.

Però no acabaven ací els sobresalts. Es feia una modificació del traçat original en el tram Teulada-Xàbia-Gata per Benitatxell, que era eliminat en favor de la variant Teulada-Gata pel pas conegut com "la Garganta", tal i com discorre actualment²⁴. La reacció a aquest canvi no es fa esperar. El consistori denier

20 Arxiu de l'autor.

21 Confirmada oficialment el gener del 1911 (Broder, 1991; 482) .

22 La companyia va al·legar falta de diligència per a justificar el cessament (Memòria CFESA, 1911, pag.3, 5 i 10).

23 Arxiu de l'autor.

24 La variant introduïda era, clarament, més coherent que la primitiva:

1º.-Les inicialment previstes instal·lacions situades en la partida rural deniera de Benitzaina estaven en mig del no res, sota la denominació genèrica de Xàbia-Gata (Arxiu autor).

2º.-Per accedir a aquelles instal·lacions hi havia que desplaçar-se 4.200 metres des de Gata de Gorgos i 4.900 metres des de Xàbia, per dificultosos camins carreters, sense servir amb efica-

ix en irada oposició a la variant introduïda i amenaça amb portar l'assumpte davant el ministre de Foment²⁵. No es compren aquesta inusitada reacció, perquè el canvi no afectava en cap aspecte a Dénia, a no ser que l'ajuntament defensara algun interès per part de tercers. Els municipis de Xàbia i Benitatxell no van emetre cap comunicat oficial.

Arran d'aquest incident l'Ajuntament de Dénia i l'enginyer Serra es van ignorar mútuament. El consistori va endurir la seua posició respecte a la vigilància de les obres, enviant personal competent a la inspecció diària²⁶. Era tanta la pressió que en una d'elles (al Pou de la Muntanya) el responsable de la constructora Perchot y Marx, encara en actiu, Mr. Masson, que residia temporalment a Dénia, va tindre un altercat verbal amb un tècnic agrícola de l'ajuntament que no va arribar a més perquè va intervenir el responsable de l'execució de les contractes D. Saturnino Montes²⁷.

El mes d'abril el consistori és informat a través del governador civil de la denegació al retorn del projecte inicial (Teulada-Gata-Xàbia), la Direcció d'Obres Públiques ni tan sols es va molestar en contestar directament. Quedava clar que la qüestió no anava a acabar així²⁸. Arribada la tardor comença una campanya en contra de la via ferroviària. En principi foren rumors en

cia ni a una ni a l'altra població en la captació de mercaderies i persones (Arxiu autor).

3º José María Serra, enginyer de camins i autor de la variant, en els darrers temps de la constructora Perchot y Marx, va fer saber al Consell d'Administració de la companyia ferroviària que aquesta nova variant era més convenient per enllaçar directament amb el poble de Gata, en el qual començava a despuntar una incipient indústria que després es va confirmar plenament. L'extrapolació de futur que va fer Serra fou encertada, classificant l'estació de Gata de Gorgos de 2ª Classe, idèntica categoria que les estacions de La Vila Joiosa i Altea (Arxiu autor). Aquesta greu oposició que manifesta l'Ajuntament de Dénia en contra dels interessos de la companyia y contra Serra personalment, sumada a la campanya de desprestigi contra la Companyia, orquestrada a Madrid i en el Congrés, va acabar passant factura al consistori denier: la denegació d'activitat dels tallers de reparació. (Nota de l'autor).

25 AMD. Acta sessió plenària 07/01/1912: "A propuesta del señor Presidente, y en vista de los perjuicios que para la comarca originaría el cambio del trazado de la línea en construcción de Dénia a Villajoyosa, en la parte comprendida entre Gata y Teulada, que la compañía constructora está llevando a cabo sin la competente autorización de la superioridad, separándola del proyecto aprobado, el Ayuntamiento acordó por unanimidad protestar contra dicho cambio de trazado, autorizando al Sr. Presidente para que en nombre de la corporación eleve la correspondiente reclamación al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, y recabe información para que la apoye también el concurso de los municipios de Jávea y Benitachell, directamente perjudicados con el repetido cambio de trazado".

26 AMD. Actes 14/01/1912, 21/01/1912, 13/05/1912 i 20/05/1913.

27 L'incident va ocórrer el 20 de desembre del 1912 i està reflectit en l'informe dels treballs de la setmana que feia la contracta que feia la seua activitat en aquest sector (Nota de l'autor). El tècnic de l'Ajuntament era Roque Llorens Gavilá (AMD).

28 AMD. Acta 30/04/1911.



Vista general de les instal·lacions ferroviàries a Dénia. Al fons a l'esquerre els edificis dels tallers, anys 1915-1918. Font: Arxiu Antoni Reig

determinats cercles polítics de la capital de l'Estat, als quals se sumava un periòdic madrileny, i l'assumpte acabava en el Congrés a través de les denúncies d'un diputat que es referia a l'opacitat en les despeses reals de l'obra²⁹. El Consell d'Administració es defensava amb arguments que no acabaven de convèncer, a l'hora que acusava veladament a l'entorn de la finiquitada constructora Perchot y Marx de ser la instigadora d'aquella campanya. També eixia a relluir el canvi de traçat introduït a Teulada. Açò va acabar de rematar les ja inexistents relacions entre l'Ajuntament de Dénia i la companyia ferroviària. Estava clar que hi havia més mans que engronsaven el bressol.

Finalitzades les obres de la concessió Alacant-La Vila en la primavera del 1914 i les de La Vila-Dénia pròximes a acabar, la companyia ferroviària es disposa a preparar-ho tot per a la inauguració. Mentrestant, a Dénia pren possessió una nova corporació, en la qual el seu Alcalde-President, José Romany Aranda continua la política del seu predecessor de controlar les obres de ben a prop i no deixar cap marge a irregularitats. La classe obrera local, veient que les

²⁹ Memoria de la Compañía FESA Año 1912 (Arxiu de l'autor).

obres tocaven el final, comença a inquietar-se en sentir que a Alacant s'estava contractant el personal dels tallers, mentre que ací ningú no sabia res de les instal·lacions locals. A meitat d'any van sumar un nou motiu de preocupació: l'enginyer de camins i director de la construcció, José María Serra y Alonso de Real, era nomenat pel Consell d'Administració director de la companyia a Alacant. Efectuada la inauguració oficial de la concessió Alacant-Vila Joiosa-Altea, amb moltes presses i prou desgavell de protocol el 21 d'octubre del 1914, els obrers deniers, amb José Maria Calafat al front, exposen a l'alcalde Romany el seu temor a la inactivitat dels tallers locals³⁰. Aquest es compromet a recaptar informació de la companyia ferroviària. Estava clar que ni el propi consistori tenia constància alguna al respecte.

Als primers dies de desembre les notícies que arriben d'Alacant no podien ser més pessimistes. El obrers pensaven, i no sense raó, que havien sigut enganyats tant per la companyia ferroviària com per part de l'Ajuntament. Davant aquesta situació convoquen d'urgència una manifestació que té lloc el 13 de desembre. Eixiren de la Plaça del Mercat (actualment Glorieta) i després de recórrer diversos carrers van ser rebuts, una vegada més, a l'Ajuntament amb la intenció de traure ajuda d'on pogueren³¹. La Companyia Ferroviària donava la callada per resposta.

Febrer del 1915. Les obres Altea-Dénia estan pràcticament concloses a falta de treballs de menor importància. La companyia, amb problemes de tresoreria a la vista, intenta inaugurar amb urgència i comença a dotar a les estacions del recorregut de material i mobiliari. El 29 de febrer una composició de cinc vagons, un furgó F i un cotxe de 3^a Classe arriba a Dénia amb aparells i utillatge per a la dotació de les instal·lacions, que es mantenien tancades i sense aguaitar activitat alguna³². Comencen les inspeccions a càrrec dels enginyers de la Divisió de Ferrocarrils per a verificar el correcte acabat de les obres, ja que des de finals de gener els trens en proves recorrien el traçat en ambdós sentits. En el consistori local, i amb certa sorpresa, és apartat del seu càrrec pel governador civil José Romany Aranda per una suposada malversació³³. És substituït com alcalde en funcions per Joaquín Galán Ibáñez, que serà

30 Havien sigut informats des d'Alacant, on corrien entre els ferroviaris comentaris negatius sobre els tallers de Dénia (Nota de l'autor).

31 *El Heraldo de Alicante*, nº 2.787, 15/12/1914.

32 Testimoni oral de Juan Ramón Morote a José Juan Martínez. Morote era aprenent als tallers d'Alacant i va fer aquest viatge junt amb altres operaris dels tallers alacantins per al trasllat del material als tallers deniers (Alacant 2003, Arxiu autor).

33 El seu cessament definitiu es va produir el 24 d'octubre del 1915 (AMD. Acta 24/10/1915).

protagonista d'un vergonyós espectacle a l'arribada del tren inaugural. La situació dels obrers era ja insostenible. En la qüestió del ferrocarril culpaven al consistori d'engany i falta d'interès.

Un fet incompreensible ocorregut a l'abril ve a calfar encara més l'ambient. Un dels trens en proves, a la mitja vesprada, es col·loca al costat dels tallers amb uns quants operaris arribats en el mateix tren, que comencen a carregar les eines amb destinació Alacant. Avisats els obrers deniers, es presenten en quantitat important i impedeixen que es faça la càrrega³⁴.

Amb la crispació que es detectava al carrer³⁵, el consistori envia una agònica carta al president del Consell d'Administració de la Companyia Ferroviària, Sr. Martín Rosales. Pel seu interès la reproduïm íntegra:

“384/7-6-1915. Al Excmo. Sr. D. Martín Rosales, Presidente del Consejo de Administración del Ferrocarril de Alicante a Dénia.

Haciéndose esta Alcaldía intérprete de la opinión general de esta población y especialmente de la clase trabajadora, se dirige a V.E. para manifestarle lo siguiente: Ya está al parecer todo dispuesto para inaugurar el ferrocarril estratégico de Dénia a Villajoyosa en la sección de Dénia a Altea. Aquí se trató de llevar a Alicante los aparatos y utensilios para construir los talleres del expresado ferrocarril estratégico y ante las unánimes protestas de esta población desistieron de hacerlo y las cosas siguieron en el mismo estado. Pero hoy están aquí los aparatos, pero ninguno está montado; y como quiera que al inaugurar la línea los talleres deben estar dispuestos para poder desde luego funcionar, y con arreglo al expediente los expresados talleres deben de establecerse aquí, donde están construidos los edificios a propósito para ellos, esta Alcaldía ruega a V.E. y a su Consejo de Administración, que preside tan dignamente, que antes de que se proceda a la inauguración de la línea se establezcan los talleres en la forma debida, montando todos los aparatos hoy existentes sin montar y completando los que falten. Ruego a V.E. se sirva atender estas peticiones en beneficio de esta población y de su clase trabajadora. Dios esté”.

Contestació del Consell d'Administració: silenci.

Per fi, i a la segona inspecció, els enginyers de Divisió signen les actes: la línia està expedida per a procedir a la inauguració. Amb presses i amb molta improvisació es fixa la data: 11 de juliol de 1915.

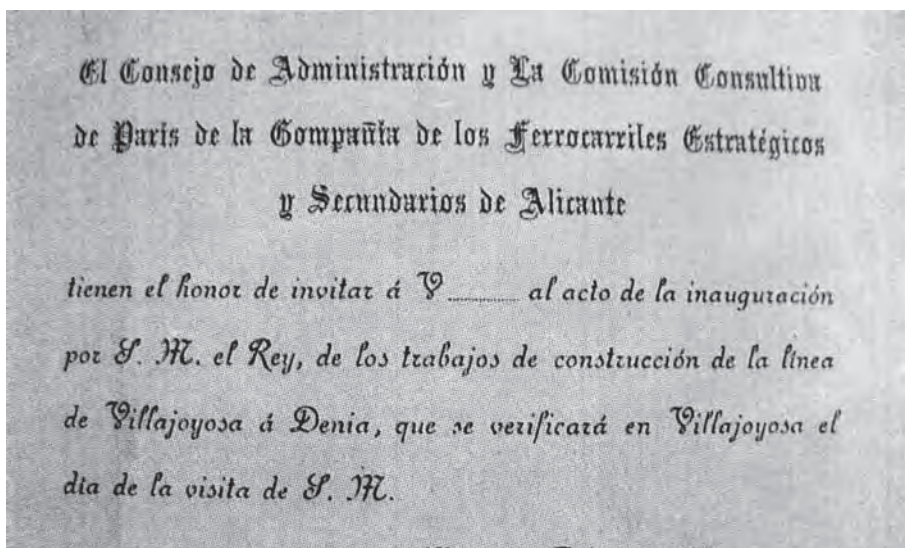
34 Transmissió oral de J. Pedro Vives, membre de Fraternidad Obrera, a Luis Seguí (Oliva 2007, Arxiu autor).

35 Des de novembre de 1914 sempre hi havia algun obrer prop dels tallers tornant-se per si hi havia alguna novetat (Nota de l'autor).

La inauguració: Diari d'una trobada impossible

Nota de l'autor: Per tractar-se essencialment de la inauguració Altea-Dénia he omès deliberadament el viatge des d'Alacant a Altea. Igualment, he deixat al marge tot el que concernia al món ferroviari, per no ser aquest un treball d'estructura ferroviària, sinó dels esdeveniments d'una inauguració en la qual els incidents entre personalitats polítiques eclipsaren per complet l'acte ferroviari. No obstant, s'han inclòs alguns detalls necessaris per seguir el fil dels fets. Aquest detalls s'han tret d'un impagable document escrit per un jove ferroviari, de servei en el tren inaugural, que plasma tot el que veu durant el trajecte fins Dénia, potser conscient de tan important acte. La deficient redacció i estructura gramatical, ha obligat a retocar un tant la redacció, sense que per això es perda el seu caràcter original. He d'agrair la cortesia de la família Muñoz-Torres per la cessió del document. En endavant M-T Arxiu de l'autor.

Alacant, 6'05 del matí.- *“Andreu Gavilá y su hermano Manuel, sacan la máquina del depósito y hacen la aguada, los otros (en referència als demés ferroviaris de servei que viatjaven en el tren) llegaron a las siete para preparar las cosas que tenemos que llevar, los del taller aseguran las varillas y colocan las plantas (referint-se a les garlandes). Armell también va a Dénia (Francisco*



Invitació oficial de la Companyia ferroviària a l'acte inaugural de la construcció.
Font: Arxiu del'autor

Armell, fogoner autoritzat que al dia següent conduïa el primer tren oficial amb destinació a Alacant, ja amb categoria de maquinista) y *marcha atrás vuelven a vía andén y se engancha a la composición formada desde anoche; ponen banderas los del taller al frontal de la máquina*” (M-T Arxiu de l'autor).

Alacant, 8'00 del matí.- Comença a notar-se la xafogor pròpia de l'estació estiuenca, el cel en principi està ennuvolat. Tota la dotació de ferroviaris en estat de revista, ultimant els detalls. Arriben els primers convidats al viatge. José María Serra, flamant director, rep en l'andana a la plana major del Consell d'Administració de la companyia: Martín Rosales y Martel, José Francos Rodríguez, diputat per Alacant, i García Durán, acompanyats per Salvador Canals i el subdirector de Obres Públiques, que representava al ministre de Foment, qui excusava la seua assistència, També es van excusar el Director d'Obres Públiques, l'alcalde d'Alacant i el Governador civil. Aquest darrer per estar pendent de la vaga que hi havia convocada a Alcoi. Potser, però, intuíren el que els esperava al final de la línia. Seguien arribant convidats, representants de la premsa i més liberals de totes les tendències: Rojas, Salinas, Cid i Soto acompanyant a l'il·lustre Francos Rodríguez³⁶. Un grupet fa una conferència a banda. Martín Rosales, Francos Rodríguez i García Durán, amb el director J. M. Serra, pugem al despatx d'aquest i es tanquen durant uns quinze minuts lluny d'escoltes d'estranyers. Possiblement plantejarien el que en Dénia podia passar. La reunió va ser la causa del retard de l'eixida oficial³⁷.

Seguidament accediren al break per iniciar el viatge. Amb ells va l'enginyer de la 2^a Divisió de Ferrocarrils, a la qual pertanyia la línia, José Buenaga, el Governador Militar, el jutge d'Instrucció (per si la situació de Dénia ho exigia?), el Comandant de Marina i el president de la Diputació i el d'Obres Públiques. En els altres cotxes, ferroviaris de l'escala superior amb els convidats.

Amb la màquina n^o 11 a la màxima pressió i amb les vàlvules de seguretat disparades, el cap d'estació de 1^a Classe Rafael Asensi Román, natural de Vilafranesa, dona l'eixida al tren inaugural amb sis minuts de retard. El maquinista de 1^a Classe, natural de Dénia, Andreu Gavilá Fenoll, solta els frens i obre el regulador. Comença el viatge.

Nota de l'autor: D. José Ivars Ferrer, persona afable i excel·lent conversador, va estar molts anys vinculat professionalment a la Cooperative Wholesale SL, popularment coneguda com el Magatzem dels Anglesos,

³⁶ El Correo, El Luchador, Diario de Alicante, El Día, El Heraldo de Alicante, 12/07/1915.

³⁷ Arxiu de l'autor

i en contacte permanent amb comerciants, transportistes i consignataris de vaixells. Em contava que anys arrere, en un dinar de comerciants i amics, Diego Ivars li va relatar detalls d'aquell dia, inclosa la vergonya que havia patit personalment, ja que havia sigut testimoni de la conversa entre Martín Rosales, Francos Rodríguez i l'alcalde. A ell li devem el relat de la tensió viscuda a l'Ajuntament en les primeres hores del dia i el posterior descrèdit de l'alcalde entre els seus i els estranys. En endavant JI Arxiu de l'autor. (Dénia, R. Mena. Agost de 2000).

Dénia, 8'50 h.(aprox.)- El consistori, reunit al complet i amb caràcter d'urgència considera la conveniència d'assistir a l'acte inaugural, ja que se sentia menyspreat en no tindre cap notícia de la companyia ferroviària. El dia abans, dissabte, s'havien suspès totes les festes previstes per a la inauguració.

En plena reunió es rep un telegrama de la companyia convidant a l'acte a la persona de l'alcalde, no fent extensiva la invitació a la resta de la corporació. Per tant, s'entenia que exclouïa de l'acte al poble de Dénia. Galán Ordóñez, alcalde en funcions, visiblement nerviós, decideix acudir a l'acte al front de tota la corporació, però els regidors es negaren. Finalment, es decidí que anirien amb l'alcalde els senyors Manuel Pelegrí Palop i Diego Ivars, acompanyats pel caporal de la guàrdia municipal. Al final s'incorpora al grup Eduardo Romany, declarant explícitament que tant els esmentats anteriorment com ell anaven en qualitat d'acompanyants, sense més responsabilitat³⁸.

Mentrestant, a la Plaça del Mercat anaven reunint-se obrers i simpatitzants per acudir tots junts a l'estació. El Governador Civil contesta al requeriment del consistori de permetre la marxa, en previsió d'algun altercat, i diu que la decissió correspon a l'Ajuntament i no a ell³⁹.

Altea, 10'55 h.- *“Llegamos a la hora, Gavilá ha recuperado el retraso; a mí y a los de la brigada nos llaman para ayudar en los desarreglos del frontal de la máquina: cuelgan unas plantas y ayudamos con las banderas. Manuel hace la aguada y Armell palea* (Nota de l'autor: introduir carbó a la llar de la locomotora amb una pala). *Andreu vigila el arreglo de adornos y engrasa las correderas. El Sr. Rigo pregunta a Andreu si va bien todo* (es refereix a Antonio Rigo Reyes, cap de Dipòsits i Tallers, natural de Palma de Mallorca).

³⁸ José Ivars (Arxiu autor).

³⁹ AMD. Telegrama 10/07/1916." Gobernador a Alcalde: Recibido su telegrama he de manifestarle que a esa alcaldía compete autorizar o denegar la manifestación proyectada para mañana, teniendo en cuenta las circunstancias de la localidad, pero no puedo por menos que indicarle que la proyectada para mañana me parece muy inoportuna, siquiera sea porque habría de coincidir con la inauguración oficial de la línea, desluciendo un acto al que habrán de concurrir autoridades y numeroso elemento oficial de la provincia”.

Los de la brigada fumamos y bebemos un trago de la bota de Morales” (M-T Arxiu de l'autor).

L'estació està a vessar, hi ha gent en la carretera. Les autoritats complimenten al Consell d'Administració en ple, es beneeix el tren i de nou pugem tots al comboi. Dona l'eixida el cap d'estació de 2^a Classe Fermín Benito Macaya, navarrès de naixença i, pocs anys després, resident a Dénia. El maquinista després de la xiulada reglamentària arranca el comboi que s'introdueix immediatament en el primer túnel.

Callosa, 11'10 h.- Hi ha poca gent esperant, només el grup de convidats i alguns curiosos. L'estació, que no serveix a cap poble, no exhibeix cap signe extern que manifeste tan important acte. Dona l'eixida el cap d'estació de 3^a Classe Emilio Pardo Lledó, natural de Carcaixent. El tren es disposa a iniciar una dura pujada que culminarà en la divisòria natural de les dos Marines: el barranc del Mascarat.

Calp, 11'22 h.- *“La subida ha sido grande, llevamos buena marcha y Carrasco (Ricardo Carrasco Sánchez, de Madrid, era el cap de tren en aquell viatge) dice que Armell y Gavilá se turnen paleando para mantener la marcha. En el Mascarat hemos pasado despacio para que los que iban en el break lo vieran. Gavilá engrasa con la aceitera. Más carbón para subir la presión. El director va a la máquina y le dice a Andreu que vaya despacio en los puentes para que los vean los invitado (es refereix als viaductes metàl·lics del Pou Roig i del Barranc de Santa Anna). Chillan las trompetas (referència a les vàlvules de seguretat que, a la màxima pressió, es disparen i emeten un so molt agut, constant i penetrant). Ha subido conmigo otro de la brigada”* (M-T Arxiu de l'autor).

La concurrència en aquesta estació es bastant nombrosa. Les autoritats i convidats van complimentar al Consell d'Administració. Hi va haver un incident entre el cap d'estació i el director Serra. Sembla que el guardaagulles no estava al seu lloc reglamentari i va arribar corrent quan la màquina ja entrava en agulles. Segons va comentar més tard Manuel Gavilá a Dénia, el guardaagulles havia begut massa. Aquest ferroviari era Vicente Guijarro Fuentes, de Sant Vicent del Raspeig.

Amb la pressió al màxim, el tren es disposa a atacar el tram més dur del traçat, que malgrat la seua curta distància quilomètrica, és una pujada constant del 0'20%, amb corbes, túnels, trinxeres i viaductes, que se succeeixen fins arribar al punt més alt de tota la línia respecte al nivell de la mar: Benissa, a 181'85 metres. Abans s'havia de travessar l'impactant i espectacular viaducte

metàl·lic del Barranc de Santa Anna, més conegut com el Pont del Quisi. Dona l'eixida al tren inaugural el cap d'estació de 3^a Clase Pablo Prósper Ros, natural de Saragossa.

Dénia, 11'30 h.- A la Plaça del Mercat la gentada és enorme. Calafat encapçala la comissió formada per membres de les associacions obreres que s'ha d'entrevistar amb els regidors. En la reunió s'acorda que Calafat i Sivera també acompanyen a l'alcalde a la trobada inaugural, però sense participar en ella⁴⁰.

Al marge d'aquesta reunió s'havia rebut un telegrama del diputat per la circumscripció, el cuner Vega de Seoane, que, com sabia el que anava a ocórrer, simple i planament es va llevar d'en mig i no es presentava a l'acte. El telegrama s'expressava així: *“Presidente del Consejo de Administración irá mañana al acto y entonces es ocasión de que una comisión le exponga pretensiones del pueblo, debiendo yo advertir a esa alcaldía que dicha entidad se halla animada de los mejores deseos respecto aspiraciones localidad. Esperando por mi parte que la corrección habitual ese vecindario me ofrezca la mejor base para poder yo también apoyar cerca de la compañía las justas aspiraciones de Dénia”* (Arxiu Municipal de Dénia).

Més tard l'alcalde rep un altre telegrama del mateix polític contestant a la invitació que se li havia remès: *“Ruégole me represente inauguración línea. Llegado esta tarde de París recibo invitación telegráfica. Imposible llegar a tiempo aún poniéndome en camino esta noche como me hubiera gustado llegar a tan solemne e importante acto. Siento de corazón no acompañarles en persona como acompaño en espíritu. Feliciten en mi nombre Compañía y Rosales por inauguración línea, agradeciéndoles beneficio importante hecho en esa región. Aplaudir y aclamar entidades que con tanto patriotismo permiten desarrollar la riqueza de la región. Vega Seoane”*⁴¹.

Benissa, 11'42 h.- Multitud de curiosos, vinguts dels pobles del voltant. Les autoritats locals baixaren a l'estació a complimentar a l'expedició. Dona l'eixida al tren el cap de 3^a Clase Baldomero Gómez Fabregat, natural de Huelva.

Teulada, 11'58 h.- Va ser, sense dubte, la rebuda més apoteòsica de tot el trajecte, junt amb la de Gata. Abans d'iniciar la corba d'entrada a l'estació, el tren hi va haver de minorar encara més d'ela marxa reglamentària per estar el pati de vies literalment pres per tot el veïnat, igual que passava amb les

40 J-I, Arxiu autor.

41 AMD.

andanes i rodalía. Volteig de campanes, traques, coets i música. Ací el diputat per Alacant, Francos Rodríguez, i Alfonso Rojas, liberal alacantí, baixaren del break per a saludar els seus afins. Les autoritats locals presentaren a l'insigne Mossèn Francisco Moll, persona de gran erudició que es va interessar pel funcionament de la màquina i ràpidament va ser convidat a viatjar en ella fins Gata de Gorgos⁴². Una vegada complides totes les formalitats i complimentades tan notables personalitats, autoritats i convidats pugen al tren. L'eixida la efectua el cap d'estació de 3ª Classe Francisco Catalá Lozano, d'Alacant.

Gata de Gorgos, 12'15 h.- *“El tren ha parado a la salida del puente de Gata. Carrasco pregunta a Armell qué pasa; Armell contesta que el disco está cerrado, cuando no debería. Andreu pide vía, pero el disco no se abre. Un cierto desasosiego prende entre los maquinistas. Pasados unos tres largos minutos, el disco se abre, indicando vía libre. El tren retoma la marcha hacia la estación”* (M-T, Arxiu de l'autor).

Si la rebuda de Teulada va ser gran, la de Gata no va anar per darrere. Gent arribada de Xàbia, Jesús Pobre i Pedreguer, junt amb la del poble, van ocupar totalment l'estació i el seu voltant. Música i complits per al Consell d'Administració. Francos Rodríguez es mostra exultant i la plana major dels liberals alacantins estreta mans i fa abraçades per tot arreu.

“El director le ha soltado una bronca de collons (sic) a Recio (cap de l'estació) y le ha dicho que le sancionará. Recio le ha contestado que el disco estaba abierto y el guardagujas en su sitio” (M-T Arxiu de l'autor). Al final es va saber que abans que el guardaagulles estigués al seu lloc, algú havia mogut la palanca de transmissió⁴³. El *Heraldo de Alicante* fa menció del disc tancat (12/07/1915).

L'autor no pot evitar inserir un comentari del periòdic Alicante Obrero (12/07/1915) que defineix maliciosament els polítics que viatgen en el tren: *“En Teulada y Gata salió la música a recibimos, en las demás estaciones, nada. Algunos grupos de curiosos, en su mayoría niños y mujeres. Sin duda sabían que viajaban en el tren inaugural la funesta mayoría liberal y así demostraron nuestros comprovincianos el odio de que se hacen acreedores esta..... (sic)”*.

Amb tot el món de nou al tren, acabats els protocols de la benvinguda, ordena l'eixida el cap d'estació de 2ª Classe Juan Recio Cruz, de Cebolla

42 Teulada, llibre de Vicente Llopis Bertomeu.

43 Ni el cap de l'estació ni el guardaagulles foren sancionats. Francisco Alcaraz Meseguer, natural de Cañada de San Pedro (Múrcia), el guardaagulles, va ser traslladat uns mesos després. (Arxiu autor).

(Toledo). El tren ix lentament de l'estació disposat a cobrir el darrer tram del viatge inaugural, amb el temor i la incertesa en la ment d'alguns⁴⁴.

Dénia, sobre las 12'10 h.- El seguici ix de l'Ajuntament i es dirigeix a l'estació. Arribats a l'actual plaça de Jorge Juan i abans de creuar el pont del Riatxol⁴⁵, l'alcalde i els seus acompanyants adverteixen molt clarament que no ha de produir-se cap acte que pugua ser pres en contra de la població. Els ànims estaven molt exaltats. Mentre, a l'altre costat, la Guardia Civil vigilava l'entorn del recinte ferroviari. L'alcalde i els acompanyants creuen finalment el pont i es dirigeixen a la sala d'espera de l'estació. S'envia al caporal dels municipals a l'andana perquè anuncie l'arribada dels expedicionaris: són les 12'30 h.

Dénia, 12'36 h.- “*La pitada de Andreu, larga. Entramos en agujas, ¡Fotre mos tiren cudols! I tres dones mos tiren pedres i cudols! Vestides de negre i corrents! (sic)*” (M-T Arxiu de l'autor. Aquest apedregament no va trencar res ni va ferir ningú, afortunadament. La majoria dels que anaven en el tren no va arribar a assabentar-se de l'incident).

El tren, amb sis minuts de retard sobre l'horari previst, entra a marxa reglamentària en l'estació. A l'andana, personal de l'Hotel Simón, encarregat del banquet (més tard seria conegut como Hotel Palas, a l'inici de l'esplanada alacantina), cridaven “*¡Viva Alicante!*” (sic). Molt a prop d'ells, els ferroviaris de servei, i a la porta dels seu despatx el cap d'estació de 1ª Classe Bartolomé Miarnau Bello, de Saragossa, esperava per a complimentar i, acte seguit, complir amb les seues funcions professionals. A l'andana hi havia un petit altar cerimonial, dos religiosos i quatre desconeguts. Ningú més.

(*Nota aclaridora.-* Consultada tota la premsa alacantina, de València i la més significativa de Madrid, he d'assenyalar la disparitat de criteris, segons el color polític, amb la qual aborden els incidents de Dénia. Tots contenen l'entrevista externa, a l'andana, amb més o menys escarafalls. L'autor va aconseguir en el seu la informació de persones que van rebre oralment el testimoni del que van estar present: Diego Ivars, Manuel Pelegrí, Salvador Sivera i José Pedro Vives, els dos últims membres de la *Fraternidad Obrera*, tots ells deixaren constància dels fets a José Ivars; Juan Antonio Melià a Alfonso Hernández; Leopoldo Vilaplana a Manuel Pinilla i Luis Seguí. Amb

44 A Teulada el director Serra va ordenar comunicar telegràficament a Gata de Gorgos que s'interessaren per la situació que estava vivint-se a l'estació de Dénia perquè els informaren quan arribara el tren inaugural a Gata i saber a què havien d'atenir-se (Arxiu autor).

45 Actual carrer de Patricio Ferrándiz, a l'altura de l'antiga Oficina de Turisme (Nota de l'autor).

les aportacions de tots els esmentats l'autor ha pogut reconstruir el que va ocórrer en aquells moments. És per això que no es cita cap mitjà periodístic en concret, però es poden consultar els exemplars dels dies posteriors a la inauguració de *El Dia*, *El Correo*, *Alicante Obrero*, *El Heraldo de Alicante*, *El Batallador* i *Diario de Alicante*. Sobre els aspectes esmenats, d'ara endavant. Arxiu de l'autor).

Mentre els convidats descendien del tren, el caporal dels municipals, acompanyat del cap d'estació, Sr. Miarnau, s'apropen al break per a transmetre que l'alcalde desitjava entrevistar-se amb el president del Consell d'Administració, Martín Rosales. Aquest, amb el diputat José Francos Rodríguez i el Director d'Explotació, José Maria Serra, responsable en gran mesura de les inexistent relacions entre el ferrocarril i l'Ajuntament, marxen cap el vestíbul per a reunir-se amb els regidors. En arribar al despatx del telègraf, el Sr. Serra abandona el seguici i se n'entra en la dependència (presenciat per l'interventor Vilaplana, Arxiu de l'autor).

Mentrestant, la resta del Consell d'Administració i els ferroviaris d'alta jerarquia exercien d'amfitrions, mostrant les instal·lacions a distingides personalitats. Alguns invitats van eixir del recinte ferroviari amb l'ànim d'apropar-se on estaven els obrers i veïns. A la vista de l'hostilitat que regnava, entre crits i xiulets, van desistir. Només uns pocs periodistes, acompanyats per un grup de manifestants per ordre de Calafat, que va eixir amb ells més tard, van poder entrevistar als presents (Arxiu de l'autor).

Entren el vestíbul els senyors Rosales i Francos, s'avança l'alcalde i, després de presentar-se estreta la mà a ambdós. L'alcalde està tens i comença a exposar la necessitat de que les instal·lacions denieres entren en funcionament per estar ací ubicades i perquè així es va acordar en el seu dia⁴⁶. A l'hora, exposa la dramàtica situació laboral que travessa la classe obrera. En aquell moment entra al vestíbul el cap de l'estació, transmetent-li a Rosales i Francos que l'acte de la benedicció protocol·lària es retarda i que cal fer la maniobra⁴⁷. Rosales i Francos ixen del vestíbul a l'andana sense dir cap paraula, seguits per l'alcalde i Diego Ivars (segons el relat d'aquest, "*Galán Ordóñez estava blanc com la cera*" (sic). J-I Arxiu de l'Autor). Una vegada fora, l'alcalde exigeix un explicació davant el silenci dels dos personatges. De cop i repent, Francos Rodríguez, visiblement alterat i a poc menys d'un metre de l'alcalde,

46 En clara referència al projecte supervisat i aprovat per l'enginyer Carbonell (Arxiu autor).

47 Contat amb posterioritat per Manuel Pelegrí Palop al factor de mercaderies Antonio Molina Soler (relatat al seu gendre Alfonso Hernández, i per aquest a l'autor).



Arribada del tren inaugural a Dénia. Font: Arxiu de l'autor. Foto Cantos

li alça la veu i li diu: *“Mire, usted no puede pedir lo que no está aprobado y que no tiene derecho a pedir. Viene con pretensiones y además organiza un alboroto del populacho con el fin de presionar a la compañía. Entérese de que se hará lo que se tenga que hacer”*⁴⁸. La gent del voltant que sent aquestes paraules es queda estupefacta, molts curiosos s'acosten. L'alcalde, molt nerviós després de la depriment exhibició de mala educació, es dirigeix al president Martín Rosales, que sense gesticulació alguna li diu: *“Mire, la Compañía tiene que velar por sus intereses, y en vista de su actitud tomará las medidas más convenientes para sus intereses”*⁴⁹. Final de la conversa. Van ser aproximadament vint minuts d'entrevista entre el vestíbul i l'andana. El senyors Rosales i Francos abandonen la reunió sense acomiadar-se, deixant a l'alcalde tot sol, i se'n van a complimentar als seus convidats i assistir a la benedicció del tren i les instal·lacions.

Els acompanyats de l'alcalde abandonen l'andana i es dirigeixen a cap a l'eixida, no sense que abans comminaren a l'alcalde a que fera com ells i abandonaren totes les instal·lacions. Galán Ordóñez es va nega, argumentant que es quedava a l'acte de benedicció protocol·lari. Els demés inicien el camí

⁴⁸ Diego Ivars recalca les paraules “alboroto” i “populacho”. (José Ivars, Arxiu autor).

⁴⁹ José Ivars (Arxiu autor).

de l'eixida, però quan ja quasi està fora, el regidor Pelegrí decideix regressar junt a l'alcalde⁵⁰.

Complides les formalitats del protocol, el Consell d'Administració i els convidats passen a la nau de mercaderies on els esperava el menú ofert per l'Hotel Simón. A la taula presidencial, i junt amb els insultadors, l'alcalde compartiria amb ells el dinar. L'edil Pelegrí també va estar en el dinar, assentat en una taula de convidats. A l'hora dels cafès, José María Calafat i Salvador Sivera, prèvia invitació de dos periodistes d'Alicante Obrero que havien visitat als manifestants (ja s'havia desconvocat la concentració)⁵¹ es presentaren i van prendre seient entre els convidats, fet que alguns van aprofitar maliciosament per a criticar la inconsistència de la classe obrera local⁵². Salutacions, brindis,



Tren mixt núm. 3 en arribar a Dénia a les 14,36 h, any 1919. Font: Arxiu de l'autor.

discursos, més brindis, abraçades i comiats. Els convidats pugen al tren que el porta de retorn als seus llocs d'origen. Cap obrer denier va ser contractat en els tallers. Dénia, estiu del 2015.

⁵⁰ José Ivars (Arxiu autor).

⁵¹ Curiosament la Companyia Ferroviària va cursar invitació oficial a les associacions obreres que, lògicament, per decor i honradesa, no hi van assistir (*Alicante Obrero*, 14/07/1915).

⁵² *Alicante Obrero*, 18/07/1915).

Epíleg

En saber-ne la vergonyosa actitud de l'alcalde, la societat deniera va muntar en còlera. Conservador i liberals de tots els colors no dubtaren a titllar la seua actuació, llisa i planament, de covardia. Els adjectius qualificatius eren de gran varietat. Ben cert és que no va saber a estar a l'altura, exhibint a més una laxitud incomprendible.

La classe obrera local passava a l'acció. Dies després el director Serra dona l'ordre de carregar utilitatges i eines de les instal·lacions denieres amb destinació als tallers d'Alacant. Assabentats els obrers per un mosso a jornal dedicat a la càrrega de carbó per a les màquines⁵³, esperaren a que els vagons estigueren llestos. Tres vagons tancats i precintats van ser agregats al tren mixt que partiria al dia següent a les tres de la matinada. Al voltant de les 22 hores es va presentar a l'estació un grup d'uns 50 obrers, els quals passaven directament a desprecintar els vagons de les eines, que van estendre per les vies, impeding fins i tot l'enganxament de la locomotora al tren⁵⁴. Alguns es van reunir amb el cap de l'estació i el guarda de la nit per a comunicar-los el fet, al temps que impedi en que utilitzaren el telèfon per a demanar ajuda⁵⁵. Al dia següent, dirigents de les associacions obreres foren citats per la Guardia Civil pel succés de la nit anterior. La ràpida intervenció del consistori va impedir que el cas passara a majors.

L'Ajuntament, davant el descrèdit local va convocar per urgència a la Junta Provisional de Defensa de Dénia per acordar la paralització del servici ferroviari per greus deficiències, comunicant l'acord al president del Consell de Ministres i al Ministeri de Foment, sol·licitant una nova revisió i inspecció tècnica de la línia: no es va obtindre cap resultat⁵⁶.

El succés dels tallers, passat un cert temps, es va anar gelant i, finalment, es va oblidar. Les instal·lacions quedaren relegades a petites revisions d'urgència, a més del greixatge del material, amb una dotació exigua⁵⁷. El 1921 aquesta dotació era de quatre persones, i més tard, en la primera crisi de la companyia (1928) només de dos persones⁵⁸. El 1931 es van desmantellar les cobertes de la nau delevant, ja sense activitat alguna. L'altra nau s'utilitzava com magatzem, a

53 Al mosso li deien Francisco Fornés Ferrer i era denier (Arxiu autor).

54 El Luchador, 13/07/1915; i Arxiu autor.

55 El cap de l'estació era Bartolomé Miarnau, anteriorment esmentat, i el mosso de guàrdia José Cabrera Ivars, de Benissa (Arxiu autor).

56 El *Heraldo de Alicante*, 24/08/1915.

57 Diez personas (Arxiu autor).

58 Arxiu autor.

més de per a guardar algunes unitats de material remolcat. El seu trist final li va arribar amb l'obertura completa del carrer Manuel Lattur, posant punt i final a un anhel que, per l'enginyer Serra per una banda i un consistori valedor d'altres per l'altra, acabaren afonant un medi de subsistència per a moltes famílies en una època dramàticament difícil. Cap obrer denier va ser contractat en els tallers.

Dénia, estiu del 2015.

Annex

Relació d'operaris dels tallers de Dénia el mes d'agost del 1915

(Arxiu de l'autor)

José Alejos Meda (Còrdova), peó.

Francisco Arenós Biosca (Alacant), ajudant.

José Estrela Perona (Alcúdia de Crespins), peó.

Gregorio Fuentes Morales (Torrevieja), peó.

José García Picó (Alacant), soldador.

Antonio Martínez Lorenzo (Hellín), fuster.

Tomás Martínez Masiá (Alacant), pintor.

Benito Llavador Moll (Calp), ajustador.

Rafael Lillo Molina (Alacant), aprenent.

Enrique Pérez Antón (Alacant), oficial primer que exercia com encarregat, sub-contramestre.

Agraïments

A l'Arxiu Municipal de Dénia amb Rosa Seser al front, a Lidia Peris i Joan Carles Blanquer per la seua paciència i professionalitat demostrada i a Toni Reig, sempre vigilant, pel seus valuosos consells. A tots, gràcies.