

## EL QUE VA PORTAR EL TRENET A LA MARINA

**Joan Vicent Martín Devesa**

Historiador i Comissari de la exposició itinerant  
“100 anys del Trenet de la Marina”.

**RESUM:** La construcció dels FESA va suposar no solament una revolució dels transports a la regió sinó també un element clau en la modernització de la comarca. La seua empremta ha quedat al paisatge, a l'economia, a l'urbanisme, a l'arquitectura i a la cultura popular. Però també el projecte inicial i la seua orientació comercial va anar adaptant-se a les realitats locals, sent un dels pocs ferrocarrils de via estreta que sobreviuen a tota la Península Ibèrica fins esdevindre quasi un tret cultural, batejat popularment com el Trenet de la Marina.

**PARAULES CLAU:** Comunicacions, modernització, migracions, urbanisme, turisme, literatura

El 28 d'octubre de 1914 i l'onze de juliol de 1915 arribava el ferrocarril estratègic i secundari d'Alacant a Altea i Dénia respectivament. Aquesta fita acabava en part amb l'aïllament tradicional entre la Marina i el Marquesat, i no és que les nostres comarques estigueren incomunicades, sinó deficientment comunicades. La peculiar orografia de la zona havia fet durant segles que foren molt més senzills els desplaçaments per mar, fins i tot entre pobles veïns. Allò que deia el poeta Valencià Ibn Yubair a la vista del Montgó allà pel segle XII:

“no pudiendo por tierra firme marchar  
un negro navio se apresura  
con nosotros por el mar”<sup>1</sup>

---

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

Sense anar tan lluny, a finals del segle XIX el trajecte de Gandia a Altea separades en línia recta per poc més de quaranta quilòmetres, suposava unes dotze hores, segons la descripció de l'escriptor altea Francesc Martínez i Martínez<sup>2</sup>. El viatger explica les peripècies del viatge de València a Altea, primer en tren fins a Carcaixent, després en tramvia de sang, és a dir de tracció animal fins a Gandia. Allí agafaven la diligència del Pedreguero que a més de fer parada a totes les localitats del trajecte, visitava l'Hostal d'Oliva i la Venta de la Xata. A principi de segle el seient del Verger a Altea costava tres pessetes<sup>3</sup>.

A més hauríem de parlar-ne, com no, dels dos punts negres del camí com eren la Garganta de Gata i el barranc del Mascarat, llocs que durant segles han sigut anomenats pels assalts, robatoris i segrests. Així es van convertir en bressol de contes i llegendes de bandolers i contrabandistes.

La alternativa, com en època medieval, era la mar, que tampoc estava lliure de perills. Ja foren les barques de viatge, els llaüts o més modernament, els vapors com els dels Germans Sitges a Xàbia i Altea, els que unien amb les seues escales les viles costaneres. Des d'aquells ports mercaderies i persones entraven i eixien de tota la comarca com havien fet durant segles, quan la Vila Joiosa o Benidorm eren les portes d'aquell país escarpat que al segle XIV s'anomenava les Muntanyes de Sarrià i que amb tot el trellat es deia La Marina.

La necessitat de crear una xarxa de comunicacions terrestre adequada fa que a mitjans del segle XIX es projecte la carretera de la costa, la d'Alacant a Silla, i posteriorment, la de Pego a Benidorm, obertes al tràfic entre 1879 i 1893. No gens menys, la precarietat dels mitjans de transport impedia reduir la durada dels recorreguts. La gran obra en aquest sentit va ser la construcció del Pont del Mascarat entre Altea i Calp, que evitava el pas del Collao, la qual cosa deixava en dos hores el que abans costava quatre<sup>4</sup>. Però quan encara no s'havia obert al tràfic, es va inaugurar la línia ja transformada en ferrocarril a vapor de Carcaixent a Gandia i Dènia en 1883. Un any abans es posava per primera vegada sobre la taula la possibilitat de construir el ferrocarril que unirà Alacant i Dènia. Per acabar-ho d'adobar entre 1898 i 1903 l'electricitat irrompia a aquestes terres. Amb el canvi de segle els pobles de la Marina i el Marquesat veien com el progrés trucava a les seues portes, i l'enssenya d'aquest progrés era el ferrocarril.

2 Martínez i Martínez, Francesc (2012[1a ed 1920]): *Coses de la meua terra.Segona tanda*.

Alacant, IAC p. 41

3 *Directorio del Reino de Valencia* (1914) Barcelona, Imprenta Bailly.

4 Martínez i Martínez, Francesc (2012) p. 53

Des de que al 1882 es va presentar el primer projecte passaren més de 30 anys fins a la seua conclusió per les successives fallides financeres, els canvis de traçat i les diferents oposicions, ja per a alguns aquell avanç també tenia inconvenients. Açò va fer del ferrocarril estratègic un assumpte prioritari però també polèmic. Posem-ne alguns exemples. Mentre uns demanaven la construcció d'un ramal alternatiu que per unir el port de Xàbia, en construcció en aquells moments, amb la línia principal a Gata o Teulada, les forces vives de la localitat advertien que portaria "el vicio y la corrupción"<sup>5</sup>. Finalment es va desestimar aquesta alternativa, com la que planejava unir Benissa i Pego i d'ací, a Cullera.

A l'altre costat de la Serra de Bèrnia, també el poble de Callosa d'en Sarrià demanava oficialment en sessió plenària la desviació de la via principal i que així el tren arribés a la seua vila<sup>6</sup>. Aquella modificació del projecte no es va dur a terme, ni la construcció d'un ramal, però se li assignà una estació a l'Olla d'Altea, que així va estar retolada fins a època de la Segona República Espanyola, però ha seguit compartint denominació fins als anys noranta.

Totes aquestes modificacions de traçat van ser desestimades per criteris econòmics (baixa rendibilitat esperada) o tècnics (elevats costos de construcció) però a l'imaginari col·lectiu han quedat gravades diverses explicacions que fins i tot despertaren tota una sèrie de recels entre pobles com que els "havien furtat el tren fent valdre influències polítiques".

El fet més polèmic va tindre lloc durant la inauguració de la línia d'Altea a Dénia, quan el comboi inaugural va ser rebut amb tomaques i ous podrits en protesta pel trasllat a Alacant dels tallers, que es proposava fer la companyia<sup>7</sup>.

Però entre tots els canvis, el que més influència va tindre és el que el va transformar en un tren de les persones. El projecte inicial estava pensat per extraure les mercaderies de la Marina i el Marquesat, com era la famosa pansa de Moscatell, però la fil·loxera i la Primera Guerra Mundial van minar aquest conreu centenari, és a dir, que finalment el tren va arribar quan la pansa començava a decaure. No gens menys, la posterior introducció del conreu comercial dels cítrics a la Marina, necessitava d'adobs que el tren va acabar transportant. Així i tot, va acabar sent un tren de transport de viatgers, encara

5 Ferrer i Hermenegildo, Vicent (1993) *El Trenet de la Marina*. Ajuntament de Dénia. p. 43

6 Arxiu Municipal de Callosa d'en Sarrià. Secció 2 Caixa 9 llibre 2. f.6v

Acta de la sessió de l'Ajuntament de Callosa d'en Sarrià del 15 de maig de 1910

"...se dió cuenta de la exposición dirigida al Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas referente a la desviación del proyecto del Ferrocarril Estratégico de Villajoyosa a Dénia..."

7 Ferrer i Hermenegildo, Vicent (1993) p. 40

que des del primer moment va il·lusionar a tothom. “...desde entonces no se hu acaben mes paisáns, de tal mòdo que son raros els que no han eixit encara que haja segut a alguna de les estacions immediates...”<sup>8</sup>

El gran avanç era que permetia una fàcil mobilitat entre els pobles. El tren s’agafava per anar al metge a Dènia, les fadrines d’Altea la Vella a fer faena a Teulada, per fer estraperlo o per conduir als emigrants als ports de sortida... i a les estacions t’hi podies trobar “...Alguna parella de nuvis, un malalt a l’especialista, el viatjant d’una fàbrica de tovalles i de llençols, el senyor vicari a portar la neboda a un col·legi de monges...”<sup>9</sup>. Però també arribaren amb el tren gent de tot arreu. Aquesta aflluència no es deu a la inauguració sinó a la construcció, és a dir, que les persones no venien amb el tren, venien pel tren. Açò és ben normal a la construcció de grans obres públiques, que sempre mou un alt nombre de treballadors, molts dels quals, per diverses raons, s’estableixen definitivament als pobles<sup>10</sup>.

Un dels exemples més curiosos és el de Lucien Drapier Riga (Lieja 1859-Altea 1913). Aquest enginyer belga que havia treballat per tota Europa construint ponts de ferro, va arribar a la península a finals del segle XIX per la construcció del ferrocarril del Algarve (entre 1887 i 1889) i el de Lisboa a Cascais (entre 1889 i 1892). Des d’aquell moment ja no tornarà a Bèlgica i desenvoluparà al Nord d’Espanya línies de ferrocarrils per a empreses de capital francès a Santander, Salamanca o Zamora. Amb el canvi de segle va arribar a terres alacantines per la construcció del ferrocarril d’Ontinyent a Alcoi en 1902. Entre 1911 i 1913 treballa per a la Société Internationale de Travaux Publics a la construcció del ferrocarril La Vila Joiosa a Dènia. Lucien Drapier és l’encarregat de dur endavant l’obra clau de tot el traçat: el Pont del Mascarat. Amb l’obra acabada, el 17 d’agost de 1913 va ser soterrat a Altea, després de patir un atac al cor amb 54 anys. Eixe dia les obres van parar i més de 500 treballadors de la línia van assistir al seu sepeli<sup>11</sup>. La seua família va quedar arrelada a Altea i els seus fills van continuar realitzant obres públiques a tota la província, com per exemple al Mercat Central d’Alacant<sup>12</sup>.

8 Martínez i Martínez, Frances. (2012) p.53

9 Sanchez Cutillas, Carmelina (1990 [1a ed 1976]): *Materia de Bretanya*. València, 3i4 p.43

10 Un exemple més recent és el de molts treballadors de l’Autopista A7 que als anys setanta es van establir a les nostres comarques.

11 Diario de Alicante nº 1932 año VII 21 de agosto de 1913

12 La reconstrucció de tot el currículum de Lucien Drapier Riga ha estat possible gràcies als documents de l’arxiu particular de la família Drapier.



Amb aquells professionals arribaren a les nostres terres les grans estructures  
Lucien Drapier Riga

Font: Arxiu Família Drapier



Pont del Mascarat

Font: Arxiu FGV

metàl·liques: els ponts desmuntables, pràcticament desconeguts a tota la província. Només Elx o Alcoi tenien ponts de ferro, i durant la construcció de la carretera d'Alcoi a Callosa, se'n farà un a Benilloba. Però amb el ferrocarril se'n construeixen desset, entre grans i menuts, alguns tan espectaculars com el Quisi o el Ferrandet a Benissa, el que converteix la línia en el millor exponent d'aquesta arquitectura pròpia de la Revolució Industrial.

Una volta acabada l'obra les necessitats de personal especialitzat es cobriran amb professionals provinents d'altres línies com la VAY (la Villena Alcoi Yecla). Aquestes famílies ferroviàries arriben a crear nous ravals com al cas de Calp, on l'antic carrer Calvari tindria aquest origen<sup>13</sup>. Aquest flux no es detindrà mai. Inclús quan als anys seixanta i setanta la concessionària dels ferrocarrils de via estreta, la FEVE, comença a clausurar les línies de per tota Espanya, com la de Peñarroya a Córdoba, molts dels seus empleats són traslladats ací<sup>14</sup>. A Gata o Altea va ser el propi traçat dels rails, paral·lel a la carreta d'Alacant

<sup>13</sup> Pastor Pastor, Pedro(2002) *Artículos*. Ajuntament de Calp p.256

<sup>14</sup> La empresa promotora de la línia i primera concessionària va ser la FESA. Després durant un any va passar a la EFE i fins al 1986 va ser administrada per FEVE.



Pont del Quisi. Font: Vicent Serrat.

a Silla, i l'estació les que creaven les condicions pel naixement de nous ravals. A Altea ambdues vies de comunicació estan separades per la pròpia estació. Entre 1933 i 1945, també amb l'ajut del ferrocarril<sup>15</sup>, es va construir a prop el moll pesquer. Així aquella zona, allunyada del centre del poble quasi un quilòmetre, va anar desenvolupant-se seguint l'eix de la carretera, anomenada des d'antuvi, el Carrer la Mar. Açò va propiciar la construcció dels primers establiments turístics moderns: El Gran Hotel Miñana, el Gran Hotel la Marina i el Gran Hotel Miramar. El desenvolupament de l'Avinguda de la Pau a Gata és similar. Un carrer transversal a la via i la carretera, d'uns 150 metres presidit per l'estació. A l'avinguda i els seus voltants s'instal·laren tota una sèrie de magatzems i tallers, i en 1925, el cinema la Paz, al solar d'una antiga fàbrica de mobles. No gens menys aquests casos són únics. Com la línia es va concebre inicialment pel transport de mercaderies, els passatgers eren secundaris. D'ací que no fos prioritari que les estacions foren dins o a prop dels nuclis urbans. El desenvolupament urbà ha anat a poc a poc apropant el poble al tren.

Els primers visitants que usaren la línia patiren aquesta llunyania dels nuclis urbans. Mossèn Alcover redactant el Diccionari Català Valencià Balear va recórrer aquests pobles gràcies al Trenet i deia el següent al seu diari de viatge del dia 30 de juny de 1918, del seu camí entre Tàrbena i Benissa:

“Me criden a les tres, la tartana està apunt, i ja li hem estret de d'allà

<sup>15</sup> Es va fer una ramal que comunicava la cantera amb el port usant un tram de la línia urbana. Actualment el peculiar traçat del carrer Punta Albir ens recorda que abans de per als cotxes, era la via del tren.

cap avall cap avall. Passam per Callosa prop de les sis i a les vuyt i mitja aplegam a Benidorm. Me'n vaig a l'esglèsia a dir missa, din a la fonda ab quatre grapades, prenc el tren de les 12 cap a Benissa, a on arrip prop de les dues. No comprenc perque an aqueixa regió d'Alacant feren les estacions de la via-fèrria tan enfora dels pobles. Monòver n'ès més de mitja hora lluny; Novelda per lo mateix; Benidorm altra tant, i Benissa prop d'una hora. Així resulta molt molestós anar an aqueys pobles."

Però per incòmode que fora, l'il·lustre viatger va preferir aquesta ruta al



Publicitat dels anys 30 a la Revista Altea. Arxiu de l'autor.

Coll de Rates, l'altre pas tradicional entre la Vall de l'Algar i la cara nord de Bèrnia. La carretera, el tren i posteriorment l'autopista triaren el Collao del Mascarat, convertit així en un lloc on també conflueixen l'etnopoètica i la literatura, les llegendes més antigues i la tècnica moderna, com feia Gabriel Miró, en la seua obra *Años y leguas*, Madrid, 1928:

"Llegaban al collado de Calpe, que se desgarrá verticalmente en el barranco del Mascarat. Se desploman la luz y el silencio que pasan por el filo de los montes. Aunque se interne allí la carretera, la más vieja de la provincia, por un puente fino, alto, como un ventanal, entre dos túneles, y aunque ahora cuelgue como un avión aplastado el viaducto de un ferrocarril lugareño, el silencio y la luz tienen una calidad de civilizaciones antiguas, sumergidas en la inocencia del mar, que aparece entre los cortes de losas, en el sosiego de una cala."

També tenim altres referències literàries com aquest fragment de Enric

Valor, a la novel·la *L'ambició d'Alexis*, Barcelona, 1987, on ens descriu una d'aquelles estacions allunyades dels nuclis urbans:

“El Mingarro els esperava a l'estació d'Altea la Vella: aquella petita estació, neta, silenciosa, amagada, eternament bressolada per la cançó discreta de la pineda, refrescada per l'ombra dels garrofers. Hi van arribar a mitjan matí d'un dia de juny. S'allunyà el tren de juguina cap als crestalls del Mascarat, i el seu pantaix prompte fou dominat en les seues oïdes per la fressa mansoia del bosc.”<sup>16</sup>

O aquesta de Carmelina Sanchez Cutillas de l'estació d'Altea a la seua obra *Matèria de Bretanya*, València, 1976:

“... el trenet de la Marina es deturava sempre en l'Estació del poble per si un cas pujava o baixava algú. I de la façana de l'Estació penjava una campaneta daurada per a sacsejar-la el Jefe i fer arrencar la màquina lligada als vagons xaf, xaf, com si li costàs la vida seua, de màquina de tren petit, portar darrere seu els tres vagons mig buits. Alguna parella de nuvis, un malalt a l'especialista, el viatjant d'una fàbrica de tovalles i de llençols, el senyor vicari a portar la neboda a un col·legi de monges... i la campaneta tin, tin, com la fulla de glavi daurat que se t'endinsava endins endins sense espatllar-te gens, i només que senties en sentir-la una angoixa tèbia, xicoteta. I, part de darrera, l'altra façana donava al carrer de la Mar. I havies de davallar vuit o deu graons abans d'arribar al carrer, i la façana de davant i la de darrera i tota la casa de l'Estació era color d'estació engroguida, que es veu que se li pegava la color dels comiats de la gent que viatjava de tant en tant.”

I mireu quins adjectius utilitzen: ferrocarril lugareño, tren de juguina, tren petit o fins i tot tren caracol, com el batejà un humorista<sup>17</sup>. Aquests eren encara els trens de vapor que circularen fins als anys seixanta, però que havien començat a canviar-se pels de tracció a gasoil, els Billard, batejats els pitufos, pel seu color blau, o també l'automotor. Les locomotores que compartiren via passaren a denominar-se popularment els trens negres.

Però justament amb l'abandó del vapor apareix el tren grog. Es tractava d'una iniciativa pionera a Espanya: el Limon Expres. Promogut per l'empresari britànic David Simpson va circular des de l'any 1971 fins al 2005, convertint-se en un dels atractius turístics més característics de la comarca, a

---

16 Quan hi parla de l'estació d'Altea la Vella, és en realitat la de Callosa d'en Sarrià i després retolada de l'Olla. Però a aquesta realitat múltiple encara hauríem d'afegir que durant anys l'explanada de l'estació va ser utilitzada com a trinquet. Quantes coses pot ser una estació?

17 Pastor Pastor, Pedro: *Artículos* (2002) Ajuntament de Calp p. 257





Automotor Billard. Font: Vicent Serrat

més de ser el primer tren turístic de tot l'Estat.<sup>18</sup>

Aquells trens també havien portat el correu diari, amb la seua oficina postal mòbil pròpia que va funcionar fins als anys cinquanta; era el tren al que arribaven el Reis Mags, amb el que anàvem a berenar la mona en Pasqua o a la platja o a veure el Castell de l'Olla. Fins i tot des de 1988 servia per eixir els caps de setmana, fent una particular ruta amb el Trensnochador. Van naixer així tota una sèrie de pubs i bars de copes a les estacions: l'Estació a l'Alfàs del Pí, l'Andana a Altea, la Parà 44 a l'Olla, la Travessa a Teulada o el Lemon Bar a Gata. I encara em assistit a una altra transformació, ja que des de que al 1986 passaren a ser administrats per Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, la línia a seguit modernitzant-se per passar a denominar-se TRAM, introduint així la tracció elèctrica.

En els cents anys que fa que ens acompanya ha anat fent-se un lloc en

---

18 Sabaté Villaret, Francesc (2014): "Centenario del "trenet" Alicante-Dénia". en *El Guardafrenos* nº 51 julio-diciembre 2014

la nostra història. Així podem veure que no és casual que tinguem aquesta visió romàntica, propera d'un tren tan peculiar, batejat amb tants noms. Tan endinsada està esta visió quasi familiar del nostre ferrocarril, que ha pogut ser FESA, EFE, FEVE, FGV o TRAM, però que per nosaltres ha sigut i és el Trenet.



El Tram al seu pas per Altea. Font: Arxiu de l'autor.