

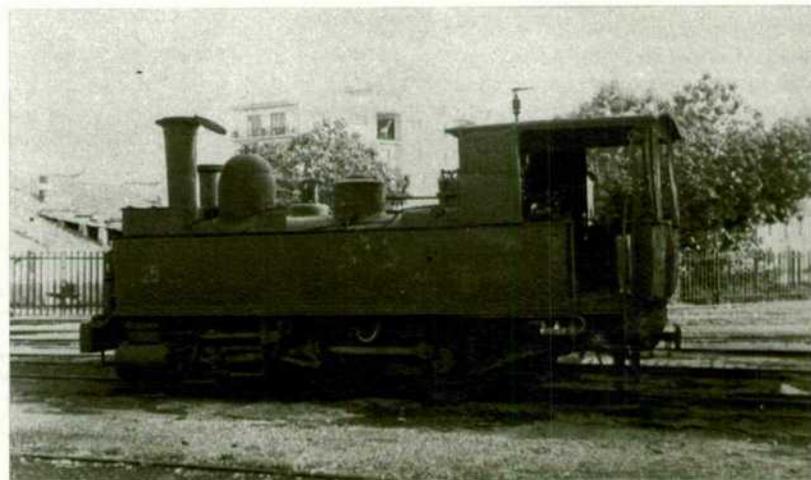
Locomotora 2-2-0 T Número 2, de 1881, a la entrada del Depósito de Carcagente (octubre 1959).



En la puerta del cobertizo de Carcagente, las locomotoras 0-3-0 T y 2-2-0 T.



Tren con imperial en la estación de Denia (año 1919).



La Croyère 2346/1923, fotografiada en Carcagente en septiembre de 1969.

## SE ACABA DE CUMPLIR SU CENTENARIO

# CARCAGENTE-GANDIA-DENIA, LA LINEA DE VIA ESTRECHA MAS ANTIGUA DE ESPAÑA

E. GONZALO ROGEL

**R**ECIENTEMENTE se ha cumplido el centenario de la inauguración oficial del Ferrocarril Gandía-Denia, tramo de treinta kilómetros como prolongación de la línea de 35,7 km. que desde 1864 existía entre Carcagente y Gandía. Primer ferrocarril ligero inaugurado en España, llevando a la realidad uno de los primeros proyectos españoles para transportar viajeros y mercancías sobre raíles.

La efemérides centenaria ha sido recordada por la Asociación de Amigos del Ferrocarril en Denia

- *Por espacio de diecisiete años funcionó con tracción animal.*
- *Desapareció en 1974, tras su cambio al ancho normal.*

con un tren especial que ha recorrido entre esa ciudad y Benldorm el Ferrocarril de la Marina, y una exposición antológica con sesiones

de cine ferroviario y pase de diapositivas.

Por ello el siguiente relato, una transcripción casi literal del capítulo

que dentro del coleccionable "Ferrocarriles de la región valenciana" insertó en sus boletines n.º 22 y 23 la Asociación Valenciana de Amigos del Ferrocarril, es en recuerdo y homenaje a la larga vida del trenecito, ciento cinco años el primer tramo y noventa el segundo, en la que ayudó, dentro de sus posibilidades, al desarrollo agrícola, comercial e industrial de las poblaciones que unía.

Los antecedentes del primer "trenet" (trenecito) de la región valenciana se remontan al lejano 1860, al ser aprobado el proyecto del señor Alcalá del Olmo sobre un ferrocarril "servido con tracción animal", que, partiendo de la estación del Ferrocarril AVT (Almansa-Valencia-Tarragona) en Carcagente, llegara a Gandía y Denia.

Precisamente, el señor Alcalá obtuvo la concesión para el tramo Carcagente-Gandía en la subasta pública que se celebró según Orden Real de 2 de enero de 1861. Para su construcción y explotación se constituyó el 21 de agosto siguiente la S. A. Tramvía de Carca-



Billard con remolque en Denia.

gente a Gandía y Denia de la que fue nombrado director don Augusto Belda. Por el título de la razón social se ve que aspiraban a obtener la concesión del tramo Gandía-Denia.

En el pliego de condiciones se especificaba como material de tracción "treinta caballos de tiro, a 3.000 reales cada uno, con sus arneses".

Inaugurado con gran solemnidad el 8 de febrero de 1864, fue el primer tranvía o ferrocarril ligero de vía estrecha construido en España, y el trayecto más largo (35,7 km.) con tracción animal. Un record.

Según indicaba el "Mercantil Valenciano" en una corta nota, entregada el día 6 por la compañía, pero publicada con posterioridad a la inauguración, se realizarían dos servicios de viajeros, diarios y en cada sentido, combinando con los trenes de Xátiva y Almansa. Salían de Gandía a las tres de la madrugada y una quince del mediodía, y de Carcagente, a las siete de la mañana y dos de la tarde, empleando tres horas en recorrer la línea. Por los duros repechos del Portichol debieron sudar lo suyo las sufridas acémilas durante los diecisiete años que utilizaron este tipo de tracción.

En 1878 adquirieron el tranvía-ferrocarril los señores Trénor, quienes para aumentar la capacidad de transporte de la línea obtuvieron el 24 de julio de 1880 autorización para transformarlo en ferrocarril económico "servido a vapor", con ampliación de la concesión a noventa y nueve años con arreglo a la Ley de fecha 23 de noviembre de 1877.

### Aparecen las Black Hawthorn

El vapor hizo su aparición el 28 de noviembre de 1881, comenzan-

do el servicio con tres locomotoras ténder, tipo 2-2-0 con albarda, de la inglesa Black Hawthorn. De simple expansión y vapor saturado, pesaban 19 toneladas en vacío y 24 en servicio.

Pero ya entonces pertenecía a don José Campo, quien se lo había adquirido el 23 de septiembre anterior a los Trénor e incorporó el 15 de agosto de 1883 a la AVT.

En cuanto al Gandía-Denia, obtuvo la concesión don Francisco Carreras el 17 de junio de 1879, y también por sesenta años, como fue otorgada la primera sección. Pero no llegó a funcionar con caballerías, siendo adquirida el 19 de enero de 1881 por el señor Campo, quien obtuvo el 22 de junio del año siguiente autorización para transformarla en ferrocarril económico con tracción a vapor y ampliación de la concesión a noventa y nueve años.

La primera locomotora entre Gandía y Denia circuló el 14 de mayo de 1883 y la línea fue inaugurada con gran solemnidad el 30 de marzo del siguiente año. Con su transferencia a la AVT aprobada el

1 de agosto de 1889 llegó al máximo la longitud de líneas explotadas por dicha compañía, 410 kilómetros de ancho normal español y 66 de vía métrica.

Entre las dos inauguraciones, y para poder atender el previsible aumento de tráfico, recibieron cuatro locomotoras iguales a las primeras, una en 1882 y tres en 1883. Resto del pedido a la Black Hawthorn, de tan excelentes resultados, que resistieron hasta 1969 (ochenta y ocho años) junto a las siguientes "vaporeras". Únicamente fueron algo modificadas las números 1 y 3.

En 1885, diariamente y en cada sentido, recorrían el trayecto Carcagente-Denia, tardando casi tres horas, dos trenes mixtos y un correo-mixto. Hacia Denia, mixtos a las siete de la mañana (7,42 en invierno) y ocho de la noche, y correo-mixto a las cuatro de la tarde. En sentido contrario, mixtos a las 3,02 de la madrugada y 2,45 de la tarde (12,45 en invierno) y correo-mixto a las 6,15 de la mañana. Vagones de primera, segunda y tercera clases para viajeros y algunos de mercancías formaban la composición de los trenes. Además un mercancías, facultativo y en ambos sentidos, también prestaba servicio de viajeros. Desde 1882, y como los trenes mixtos no cubrían la demanda de transporte, la Compañía se vio precisada a hacer trenes exclusivamente de mercancías.

La ausencia de túneles y la benignidad del clima permitieron a la AVT poner en esta línea pequeños coches imperiales similares a los que tenía en servicio en el Ferrocarril del Grao de Valencia a Xátiva. De dos ejes, como todo el material antiguo, y casi cuadrados, circularon hasta bien entrado este siglo.

Desde el bien aireado altito los viajeros apreciarían con gran am-

plitud panorámica el bello paisaje que recorría el trenecito, con el único contrapunto de la generosa ración de humo y carbonilla con que les obsequiaría la maquineta en sus esfuerzos por franquear El Portichol.

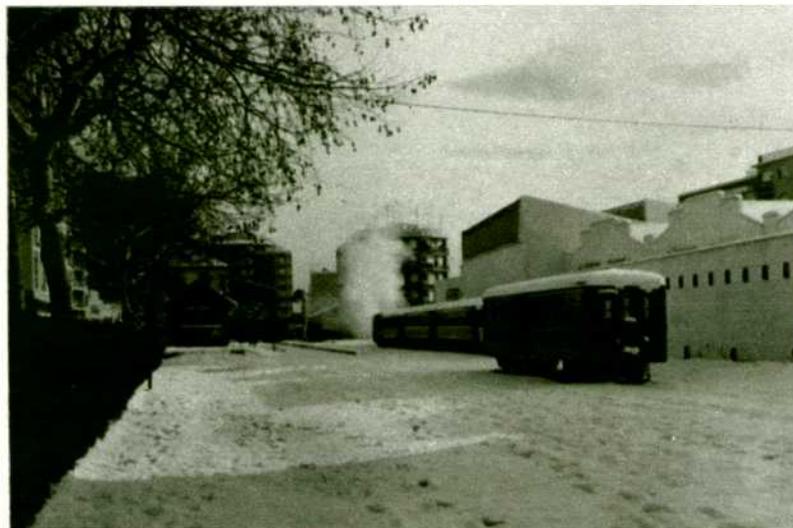
Pero corta fue su vida con la AVT, ya que el 30 de junio de 1891 esta compañía fue absorbida por la potente Norte que había adquirido todas sus acciones. Bajo su égida permaneció hasta que, por el Decreto del Ministerio de Obras Públicas de fecha 11 de julio de 1941, todas las líneas de ancho normal pasaron a formar parte de la Renfe, y el de Carcagente, por ser de vía estrecha, incorporado el 11 de enero de 1942 a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, posteriormente transformada en FEVE.

Para hacer frente al aumento de tráfico, el parque original fue reforzado con siete locomotoras ténder de tres ejes acoplados recibidas espaciadamente. Dos en 1887 y otras dos en 1911, de Valère Mabilille, y tres de la Sociedad Franco Belga en 1924. Más potentes que las 2-2-0 T fueron destinadas principalmente al servicio de mercancías. Pesaban 21 toneladas en vacío y 26 en servicio.

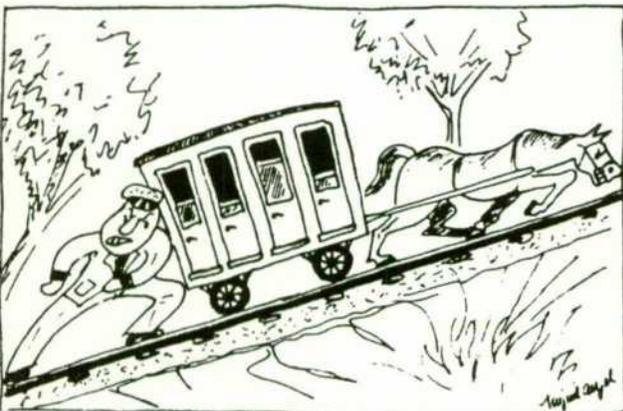
### La Valldigna, la Safor y la Marina Alta

Aunque contruido principalmente para transportar el potencial agrícola de estas comarcas, hortalizas, uvas pasas y naranjas principalmente, el tráfico de viajeros también era importante, ya que enlazaba dichas comarcas con la Ribera Alta del Júcar, a través de un trazado muy atractivo y pintoresco, y con Valencia mediante transbordo en Carcagente (1). Carcagente junto a Valldigna (Simat), Tabernes de Valldigna, Jaraco, Jersa (apeadero), Gandía, Oliva, Vergel y Denia, eran las poblaciones atendidas, y a las que se agregaron posteriormente el apartadero de La Barraca (km. 9), los apeaderos de Aguas Vivas (km. 10,5), Molinell (km. 55) y El Palmar (km. 61).

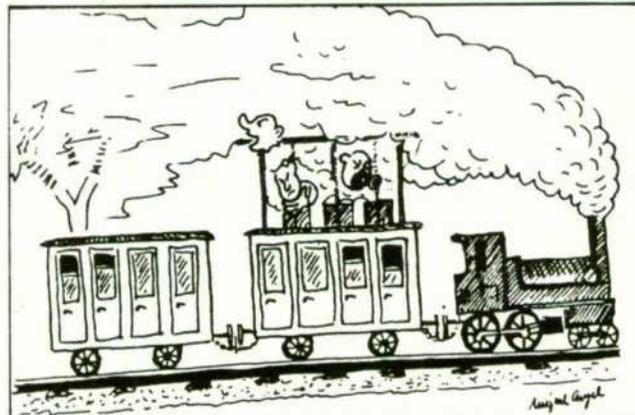
El trazado que recorría constaba de dos secciones completamente distintas. En los primeros 20 kilómetros hasta Tabernes, serpenteaba entre las sierras de las Agujas y El Realenc, atravesando el valle de Aguas Vivas y franqueando El Portichol (km. 14 a 107,81 m.), para bajar rápidamente al frondoso valle de la Valldigna, famoso por sus fresas y naranjas. Siendo más acentuada la rampa en sentido Denia-Carcagente por salvar el desnivel en menos kilómetros. Debido a la



Insólita nevada en Denia. En primer término, un automotor Ballard; detrás, en la vía contigua, el "Limón Exprés" especial.



"Hacia El Portichol", una interpretación humorística de Miguel Angel.



"Hacia El Portichol con imperiales". (Dibujo de Miguel Angel.)



Socios y simpatizantes de amigos del ferrocarril en la estación de Denià, a la llegada del tren del homenaje (febrero de 1974).



Decorando el tren del homenaje en la estación de Gandía.

poca potencia de las locomotoras se daba algunas veces doble tracción entre Tabernes-Barraca o Carcagente-Tabernes.

En los restantes 46 kilómetros corría por llantas y naranjos, con trazado paralelo al mar, hasta su término junto al mar en Denia, al pie del colosal Montgó. Allí enlazaba con el Ferrocarril de la Marina (Alicante-Denia), línea que utiliza actualmente por lo que es la única instalación en activo que ha llegado al centenario del Ferrocarril Gandía-Denia. A su vez en Gandía, con importantes instalaciones ferroviarias, enlazaba con el Ferrocarril Alcoy-Puerto Gandía, cuya vía cruzaba a nivel cerca de la estación, y el que a su vez conectaba con el VAY (Villena-Alcoy-Yecla) en Muro.

A partir de 1921, cuando fue terminado el Ferrocarril del Sud de España (Jumilla-Cieza), y hasta 1969, Gandía fue el punto de conexión de dos largas líneas de vía métrica, que en un tiempo pertenecieron a cuatro compañías distintas, que conformaban una pequeña red regional de 348 km. que conectaba con las líneas de Renfe en Carcagente, Agres, Villena, Cieza (desde 1925) y Alicante. E incluso habrían tenido enlace directo con Va-

lencia por el Ferrocarril de Villanueva de Castellón con los proyectados ramales Masalavés-Carcagente o Villanueva-Carcagente (2). Hoy sólo queda en funcionamiento el que recae en Costa Blanca entre Alicante y Denia, habiéndose suprimido el que nos ocupa para su ensanchamiento y los restantes por falta de tráfico.

### Coches de bogies y autovías

Los antiguos coches de dos ejes eran anacrónicos en los años veinte, época en la que ya se dejaba sentir la competencia de la carretera, por lo que fueron sustituidos por la Compañía del Norte con veinte coches para viajeros y un furgón-correo sobre carretones. Con balconillos en los extremos, pasillo central y servicios, eran similares a los que utilizaba en sus líneas de ancho normal. Sin embargo, no pudieron hacer uso de la modernidad y seguridad para la circulación que representaba la utilización del freno de vacío, ya que las locomotoras no estaban preparadas para ello. Fueron construidos, entre 1924 y 1932, diecisiete coches y el furgón por Ramón Múgica, de San Sebastián, y cuatro por la CAF, de Besain, siendo 18 y 16,5 toneladas las

mo, desarrollaban una velocidad máxima de 60 km/h. y podían transportar cuarenta viajeros. Por vejez de los motores a gasolina, y también buscando economía en la explotación, fueron sustituidos por Diesel Barreiros, uno en cada autovía, lo que obligaba a invertir su sentido de marcha en las placas de Carcagente y Denia.

En conjunto fueron las únicas aportaciones de material nuevo hasta 1958, en que llegó la dieselización.

Dos locomotoras de vapor, tipos 0-2-1 T y 0-3-0 T, y varios vagones de mercancías de dos ejes, procedentes del Ferrocarril Silla-Cullera, fueron llevados al de Carcagente cuando ensancharon aquél en 1934.

Con los dos antiguos autovías, los resistentes coches de bogies y las antañonas locomotoras, que ya en 1944 EFE juzgaba de tipo inadecuado, mal que bien pasaron los años cuarenta y cincuenta hasta la llegada de la dieselización. Mientras, los servicios de autobuses se multiplicaban a placer, mermando cada vez más la afluencia al ferrocarril, pasando de 737.720 viajeros en 1943 a sólo 360.860 en 1958. Vetustez, incomodidad, lentitud, falta de frecuencia y transbordo ayudaban a ello.

En un tonelaje de mercancías pasó de 75.000 toneladas en 1943 a 29.000 en 1969. El inconveniente del transbordo fomentó de tal manera el transporte por carretera, que Gandía era la población española con mayor porcentaje de camiones de gran tonelaje. Se hicieron pruebas para llevar sobre ellos los Transfesa, de forma similar a lo realizado en líneas de otros países, incluso en ferrocarriles de 75 cm. de ancho de vía, pero desistieron de ello, al parecer porque los carretones no dieron el resultado que esperaban.

taras correspondientes. Los de viajeros, inicialmente distribuidos en dos mixtos con primera y segunda clases, tres con primera y tercera y 15 con tercera, fueron al pasar a Estado redistribuidos en cinco mixtos con preferente y general (equivalentes a primera y tercera) y los restantes con clase general, desapareciendo la segunda clase.

Otra novedad fue la llegada en 1932 de los autovías. De dos ejes, con un motor Ford en cada extre-

### LOCOMOTORAS DE VAPOR Y AUTOVIAS DEL FC. CARCAGENTE-DENIA

N.º	Tipo	Fabricante	N.º fabric.	Año
1	2-2-OST	Black Hawthorn	618	1881
2	"	"	619	1881
3	"	"	621	1881 (a)
4	"	"	676	1882
5	"	"	695	1883
6	"	"	696	1883
21	0-3-0 T	Valère Mabilie	272	1887
22	"	"	273	1887
23	"	"	1162	1911
24	"	"	1163	1911
25	"	Sociedad Franco Belga	2346	1924
26	"	"	2347	1924
27	"	"	2348	1924
—	0-2-1 T	Kerr Stuart	973	1906 (b)
7	0-3-0 T	Nasmyth Wilson	853	1908 (b)
W.M.G. 3	2 ejes	Carde y Escoriaza		1932
W.M.G. 4	"	"		1932

(a) Reconstruida con depósitos laterales en vez de albarda.

(b) Procedentes del Ferrocarril Silla-Cullera y desguazadas en 1960.

## Dieselización: pero siguió el vapor

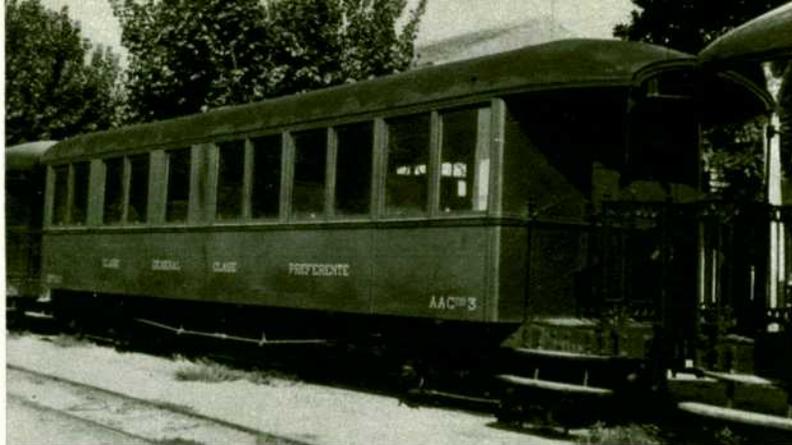
Los últimos años cincuenta fue el comienzo de una nueva etapa, la dieselización, para la mayoría de los ferrocarriles de vía estrecha españoles no electrificados. Se buscaba mejorar los servicios, tratar de que disminuyeran los gastos de explotación, y lo más importante, tratar si no de aumentar la captación de tráfico, si de mantener por lo menos el que tenían.

Una potente Bo-Bo Naval-Cene-mesa Diesel-eléctrica y tres automotores (dos Ferrostal y un Billard) llegados en 1958, y dos Diesel-hidráulicas 0-3-0 en 1960, reforzaron al Carcagente, aunque la Diesel-eléctrica y los Ferrostal los trasladaron poco tiempo después a otras líneas trayendo más Billard.

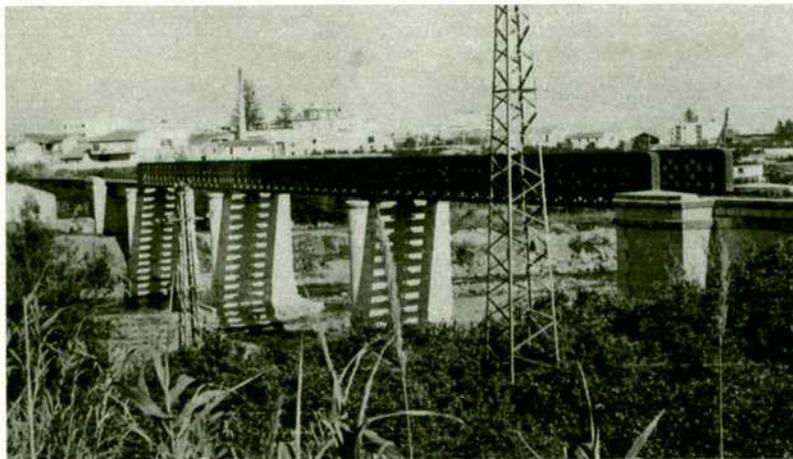
Ello permitió que el servicio de viajeros que había permanecido inalterable durante muchos años, dos correos y un autovía diarios y en cada sentido, fuera mejorado y ampliado con tres automotores en ambos sentidos, y la utilización de tracción Diesel, la mayoría de las veces, para los correos. Incluso algunos trenes realizaban el servicio directo entre Carcagente y Alicante sin transbordo y pérdida de tiempo en Denia, recorriendo los 160 km. de línea en tres horas y cuarenta minutos. En 1965, dos automotores y un correo, en ambos sentidos, realizaban el servicio directo, permitiendo el viaje desde Valencia, ya que en Carcagente enlazaban con los trenes de y para Valencia. Ya en 1948 los pequeños autovías con motor Ford realizaban un servicio directo y en ambos sentidos entre Carcagente y Alicante, tardando 6 h. 28 m. y 6 h., respectivamente, en recorrer la línea.

No obstante, como la dotación de material era escasa, incluso con adiciones Billard posteriores, hasta el cierre del Carcagente-Gandía, ocurrida el 11 de julio de 1969, circularon máquinas de vapor para algún esporádico servicio de viajeros, pero principalmente para el arrastre de las mercancías. El fin del vapor coincidió con la supresión del servicio de mercancías al quedar desconectados del enlace con Renfe en Carcagente.

Una potente 1-4-1 T tipo Ferrol fue traída para ayudar a remolcar los trenes de mercancías. Aunque algunos ferroviarios indican que era la número 7, era la número 4 la que estaba en talleres en 1969. No obstante, fue poco utilizada por su excesivo peso sobre los carriles de 32 y 40 kg/m., que habían sustituido al antiguo inglés de 22 kg., y porque sólo podían invertirla en la placa de Carcagente, por las reducidas dimensiones de la de Denia.



Con el nombre de "Sofia", este coche construido por CAF en 1932 circula en el "Limón Exprés".



Puente sobre el río Serpis, a la salida de Gandía. Este viaducto, de 98 metros, en el p. k. 36, era la obra de mayor envergadura en la infraestructura de la línea.

Existían dos depósitos, uno grande con talleres de 640 m<sup>2</sup> en Carcagente y otro diminuto, que aún existe, en Denia, y siete aguas sitas en Carcagente (100 m<sup>3</sup> junto con Renfe), dos en Tabernes, otras dos en Gandía y una en Oliva y Denia, respectivamente.

## Supresiones y prolongaciones en ancho normal

La supresión de 1969 permitió la construcción del tramo Tabernes-Gandía-mercancías, como prolongación del Ferrocarril Renfe Valencia-Cullera-Tabernes. Inaugurado el 23 de mayo de 1972, va entre Jaraco y Gandía sobre el trazado de la vía estrecha suprimida, salvo las modificaciones en subterráneo y las impuestas por el mayor ancho de la vía.

Hasta la supresión del Gandía-Denia, acaecida a las cero horas del 11 de febrero de 1974, y por mayor disponibilidad de material, fue el período con mayor frecuencia de trenes de viajeros. Ocho automotores en cada sentido, la mitad recorriendo toda la Costa Blanca hasta Alicante (124 km.).

La magnífica estación subterránea de Gandía, inaugurada el 1 de julio de 1976, ocupa parte de los terrenos de las antiguas estaciones del Carcagente y del Alcoy-Puerto Gandía (AG).

Los últimos trenes de vía estre-

cha que salieron y entraron oficialmente en Gandía fueron a las 18.48 y 20.12 horas del día 10 de febrero de 1974, con destino y procedente de Alicante, respectivamente.

Siete coches de viajeros pintados de color amarillo limón prestan servicio desde 1971 en el "Limón Exprés", tren turístico que circula entre Benidorm y Gata de Gorgos. Es de esperar sean conservados e incluso alguno llevado a algún museo del ferrocarril.

El coche salón ex Silla-Cullera, tras permanecer algún tiempo sobre la hierba, fue restaurado y guardado por un amante del ferrocarril, y algunas locomotoras parece ser que han ido a parar a coleccionistas, ya que dos Black Hawthorn estuvieron bastante tiempo esperando comprador en un charrero de Silla (Valencia) y ya no están. Hay quien asegura que una está circulando en una línea de aficionados en el Sur de Gran Bretaña.

También, en 1967, cuatro coches fueron enviados al Ferrocarril Amorebieta-Bermeo. Asimismo, algunos carretones continúan su vida activa rodando por las líneas de la zona Norte de los Ferrocarriles Eléctricos de FEVE en Valencia.

## Homenaje y proyectos a Denia

La AVAF (Asociación Valenciana Amigos del Ferrocarril) y en su re-

presentación todos los amigos del ferrocarril le despidieron el día de su jubilación. Un tren especial, compuesto por el automotor Billard número 2131 y el remolque también Billard número 5106, que salió de Gandía a las 12.20 h. llegó a Denia a las 13.10 h. En Gandía, antes de salir el tren, y en Oliva se le dedicaron sencillos pero emotivos actos de homenaje, con tracas inclusive, para agradecerle sus servicios. Habían sido ciento cinco años del Ferrocarril Carcagente-Gandía y noventa del de Gandía-Denia, formando parte del paisaje. Aunque se reconocía que estaba anticuado, principalmente en vía e instalaciones, se le tenía el cariño de lo familiar. Hubiera cambiado mucho si cuando lo dieselizaron, esta medida hubiera sido acompañada de las correspondientes obras de modernización en las instalaciones fijas.

La prolongación al ancho normal hasta Oliva y Denia, cumpliendo el acuerdo del 15 de julio de 1971, no ha pasado de proyecto pese al tiempo transcurrido. Comentarios y alguna nota de prensa de vez en cuando, pero nada más, aunque no perdemos la esperanza de que un día llegue a ser realidad. Ha ganado Gandía con mejores enlaces con Valencia y han perdido las restantes localidades.

Gandía ha tenido la feliz iniciativa de rendirle homenaje al ferrocarril, colocando en la zona verde cercana a la flamante y moderna estación de Renfe la locomotora número 7 "Cocentaina" del desaparecido Ferrocarril Alcoy-Puerto de Gandía. Lo lógico era haber instalado una 2-2-0 T del Carcagente, ya que sin desmerecer al AG éste ya tiene su monumento en Alcoy. O todavía mejor, las dos juntas, una del AG y otra del CD. Pero se perdió la ocasión. **E. G. R.** (Fotos: M. González, López Martínez, J. Cabanes, J. R. P. Hunt, Q. Gramage, Calvo Pérez y Gonzalo).

## NOTAS

(1) Allí enlazaba con el ferrocarril de Madrid a Valencia por La Encina.

(2) Incluso estimaban conveniente prolongar hasta Denia la electrificación que estaba iniciando la CTFV (Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia) en su Ferrocarril de Villanueva. Fue una ocasión perdida que hubiera potenciado grandemente el servicio de viajeros, permitiendo, entre otros, trenes directos Valencia-Alicante por la Costa Blanca. Como tantos otros españoles quedaron sin realizar los proyectos del Tranvía a vapor Denia-Jávea, el ramal económico Ondara-Jávea y el Ferrocarril Denia-Muro por Pego. Y, lo que era más importante, la transformación Carcagente-Denia en vía ancha que ya tenía en estudio y proyecto el marqués de Campo.