



AJUNTAMENT
D'OLIVA

BREU DESCRIPCIÓ HISTÒRICA DEL TREN CARCAIXENT-GANDIA-OLIVA-DÈNIA

Per Rosa Pous, regidora d'Arxius de l'Ajuntament d'Oliva

50 ANYS SENSE TU

Des de mitjan segle XIX, a la Comarca de la Safor, es va fer evident la necessitat de desenvolupar algun mitjà de transport que agilitzara l'eixida de la seua producció de cítrics i hortalisses, així com de la indústria sedera, cap a algun ferrocarril o port d'una certa importància.

La primera plasmació d'esta aspiració va ser la inauguració del *Tramway*, el 8 de febrer de 1864, per la societat *Tamway Carcagente a Denia SA*, entre les localitats de Carcaixent i la costanera de Gandia.

Els Tramway no tenien tracció a vapor, sinó la denominada "tracció de sang" és a dir, els cotxes i vagons eren arrossegats per mules i cavalls. La longitud de la línia era de 35 km i l'ample de 1380 mm, per a facilitar el trànsit de cavalleries.

Era el primer sistema de transport d'este tipus que s'instal·lava a Europa.

La companyia va fer fallida en 1865 i va ser adquirida anys després per la família Trénor. Els cavalls van tirar del tren en el seu trajecte fins al 14 de juliol de 1880, data en què es va formalitzar l'escriptura de cessió de la línia, per la qual el Marqués de Campo va adquirir la companyia, juntament amb el projecte. També compraria eixe mateix any el tram entre Gandia i Dénia, pendent de concloure.

El novembre de 1880 van començar els treballs d'esplanació i desbrossament en una extensió de 6 km i es va encarregar la fabricació dels ponts sobre els rius d'Alcoi, el Girona, el Molinell, el del Bullent i el de la Gallinera. El juny de 1881 es van col·locar les vies entre Carcaixent i Gandia. El gener de 1882 la "Revista Gandia", va informar que els treballs d'esplanació en el terme municipal de Dénia ja havien conclòs.

El maig de 1882 una comissió va presentar en el senat el projecte de canvi de força motriu denominada "de sang" per la de vapor, el qual va ser aprovat i signat per Alfons XII.

A mitjan novembre, a Gandia es van col·locar vies provisionals sobre el riu Serpis per a passar a l'altre costat una locomotora i vagons que facilitaren el transport de materials i agilitzaren les obres.

L'esplanació de la via Dénia-Gandia era pròxima a Oliva i el pont estava quasi acabat, així com els pilars del pont sobre el riu Girona. Hi havia 1.500 homes treballant.

El març de 1883 es va finalitzar el tram de la via Gandia a Oliva i la locomotora ja transportava subministraments a este costat de la ciutat i s'instal·lava el pont de ferro sobre els pilars de pedra del riu del Molinell, i el de Girona a continuació.

A l'abril "l'ajuntament i majors contribuents del poble d'Oliva" acordaven adquirir i cedir a l'empresa del ferrocarril els terrenys per a l'emplaçament de l'estació de segona classe al costat del camí del Morer.

El 30 de març de 1884 s'inaugurava a Gandia la línia, i s'obria al públic.

Al Verger l'estació no es va poder acabar de construir fins a març de 1885, perquè els treballs es van haver de suspendre pel còlera.

En 1889 la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte* va aconseguir la titularitat de la línia. En esta etapa va haver-hi diversos intents per reconvertir-la a l'ample nacional, però per desgràcia cap intent va ser fructífer.

En 1941, i a conseqüència del nefast estat en què es trobava la línia després de la guerra civil, va ser nacionalitzada i incorporada a la xarxa *Explotación de Ferrocarriles por el Estado*, EFE, que va ser rebatejada en 1965 amb el nom de FEVE, *Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha*.

En 1969 es va clausurar el tram Carcaixent-Gandia, i el tram entre Tavernes i Gandia va ser reconvertit a l'ample convencional i es va connectar amb la línia València-Cullera. En 1974 es va clausurar el tram Gandia-Dénia, amb la promesa de reconvertir-lo també a l'ample nacional, promesa que mai es va complir.

En un principi la línia va nàixer per la necessitat de portar a ports com Gandia o Dénia els productes agrícoles de la terra: taronges, vinya, hortalisses... sense oblidar la indústria sedera. Però molt prompte esta línia també la van començar a utilitzar comerciants i particulars per a acudir a visites mèdiques i per a dur a terme el turisme de platja, que transportava a famílies acabalades des de les zones de l'interior de la comunitat fins a la costa.

Tampoc podem oblidar l'important paper que va jugar el ferrocarril durant la guerra amb el conegut *estraperlo*, amb el qual els viatgers intercanviaven productes per les finestres dels vagons quan s'acostaven a les estacions. Els estraperlistes es trobaven sincronitzats per a poder tirar fardells en llocs prèviament pactats, o fins i tot tirar-se del tren en marxa davant l'avís de l'arribada de la Guàrdia Civil.

A partir dels anys 60, el ferrocarril d'Alcoi es va convertir amb tren turístic, que traslladava als veïns a Gandia, la qual cosa va impulsar les primeres instal·lacions turístiques en esta ciutat.

Pel que fa al patrimoni conservat, a Oliva es conserven alguns elements, com ara un depòsit d'aigua i els antics excusats, convertits hui en oficina.

En la partida Vall de la Ratlla i en el Camí Vell de Dénia, ens trobem amb sengles construccions de guardabarreres, que daten de 1883, i que, curiosament, d'entre tots els edificis d'esta tipologia, són els únics que tenen dues altures. Cap dels elements està dins del Catàleg de Béns Valencians Protegits. A tall de conclusió, podem dir que la societat encara no ha après a apreciar estos béns del patrimoni industrial, això fa que es troben en una situació molt delicada per a la seua conservació. La desaparició d'estos béns relega a l'oblit una part molt important de la nostra història.

El tancament del ferrocarril es va produir per dos motius principals: d'una banda, la competència que suposava el transport per carreteres; i per l'altra, l'abandó que va patir la línia per part de les autoritats, ja que no es van realitzar obres de millora, com la de canvi d'amplària de la via.

El tren va ser tot un símbol de progrés i des del seu tancament no han cessat les reivindicacions per a reobrir la línia Gandia-Dénia. És una lluita compartida per sectors polítics, empresarials i associatius de tota mena, però malgrat el clam social i dels anuncis, en repetides ocasions, tant per la Generalitat Valenciana com pel Ministeri de Foment, de la prolongació de la línia fins a Dénia, la veritat és que hui en dia no existix cap projecte vigent que assegure que este tram, serà algun dia una realitat.

El 10 de febrer de 1974 a les 11.15 va partir des de Gandia l'últim tren a Dénia, *Amics del Ferrocarril de València*, van realitzar un viatge per tota la línia per a homenatjar-la i en cada estació van ser rebuts per bandes de música, taronges i rams de flors. Va ser un trist adeu al més veterà dels ferrocarrils de via estreta d'Espanya. El tren mai ha retornat a Oliva.