

FERROCARRIL DE VILLAJYOYOSA Á DENIA

INAUGURACIÓN

La inauguración se había de verificar el domingo á las 8,50. El Subdirector de Obras públicas Excmo. Sr. D. Rufo G. Rendueles, acompañado del Ingeniero Jefe del Negociado de Explotación de ferrocarriles D. Antonio Herbella, llegó á Alicante el día anterior, que aprovechó en visitar las obras del puerto.

En representación de esta Revista salí para dicha capital el sábado por la noche y llegué con el tiempo indispensable para trasladarme de estación. Después de saludar á los compañeros, abro mi *carnet* de viaje en la estación de la Marina.

Limpia, blanca, alegre, bajo un cielo de intensa luz y azotada por la brisa del mar condensaba á manera sinfónica el carácter de la zona ferroviaria que se iba á desplegar á nuestra vista, esa comarca cuyas casas enjalbegadas reflejan la alegría del vivir de gente trabajadora que sabe que el esfuerzo empleado en cultivar la tierra ha de obtener merecida recompensa.

En los andenes se han reunido las principales personalidades ostentando sus vistosos uniformes las Autoridades.

Don Martín Rosales, Diputado á Cortes, Presidente del Consejo de Administración y los Vocales del mismo, Diputados señores Francos Rodríguez y García Durán, el Comandante general de Marina, el Gobernador militar, el Presidente de la Audiencia, Presidente de la Diputación, Presidente de la Asociación de la Prensa y muchos otros.

De Ingenieros de Caminos, además de los señores Rendueles y Herbella y el Ingeniero Director de la explotación (y antes de la construcción) de los ferrocarriles estratégicos y secundarios de Alicante D. José María Serra, vimos á los Sres. Montiel (D. Luis y D. Rafael), al Jefe de Obras públicas D. Valeriano Perier, los Sres. Diamante, Sanchis (D. Antonio), Sánchez Guerra y Buenaga (Ingeniero de la segunda División de ferrocarriles).

De la Prensa: D. Florentino de Elizaicin (Presidente de la Asociación), D. Luis Antón del Olmet, D. Enrique Ferré, Director de *El Día*, el que suscribe, por la REVISTA DE OBRAS PÚBLICAS y otros.

Amplios cocherones, la rotonda de máquinas y los talleres de reparación con utillaje moderno al lado del edificio de viajeros completan la estación de partida, que es de primera clase, con andenes cubiertos y descubiertos.

La locomotora, vistosamente engalanada con plantas, flores y banderas con los colores nacionales, es de 36 toneladas con tres ejes acoplados, bisel delantero, y recalentadores Smit, tipo alemán.

Los coches son de modelo americano, con ocho ruedas y montados sobre bogias.

Van siete coches, dos furgones y un coche-salón.

El tren arranca; dejamos la falda de la Sierra de San Julián y pasando sobre acantilados y muros de sostenimientos fundados sobre bloques de hormigón, entramos en el corazón de la celebrada huerta de Alicante, pasando por San Juan, dotado de magnífica playa, y Campello dedicado al comercio marítimo para entrar luego en una zona muy accidentada en que abundan las curvas de 150 y 120 metros de radio y rampas máximas de 18 y

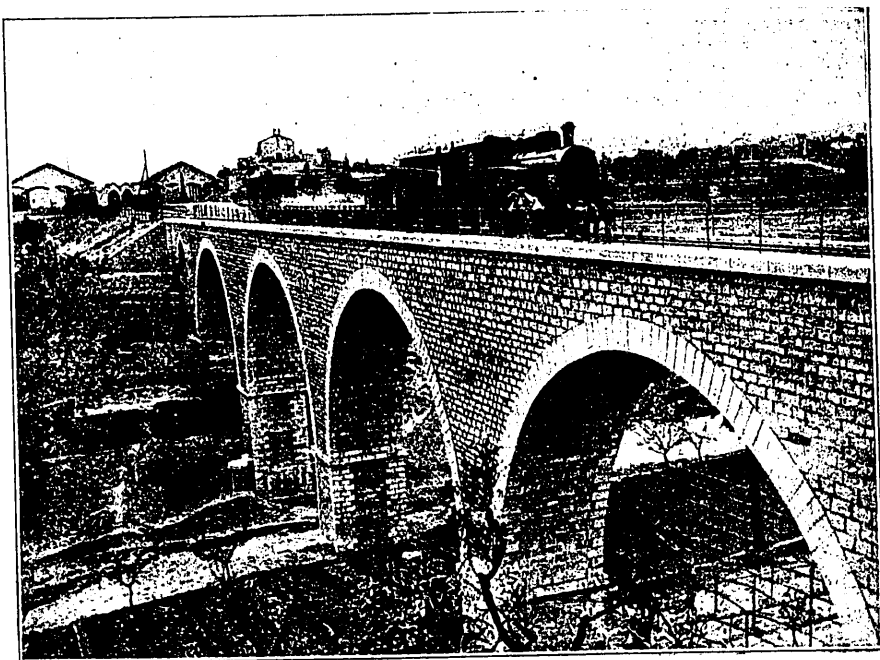
20 milésimas, cruzamos la estribación por un túnel de 400 metros revestido de hormigón y el barranco de Aguas (kilómetro 19) con un magnífico viaducto compuesto de dos tramos de 42 metros, y un tramo de 22 metros sobre pilas de mampostería de 20 metros de altura.

Atravesamos después las barrancadas de los Carrichales, Charco y Carabasot, por obras metálicas de 20 metros de luz, siguiendo la traza por terrenos accidentados hasta llegar á Villajoyosa (kilómetro 31), estación de segunda clase que posee rotonda de locomotoras, placa giratoria, cochera y toma de agua.

A la salida de la estación, y dentro del mismo Villajoyosa, nos encontramos con un magnífico puente de fábrica de cuatro arcos de 20 y dos de 8 con una altura media de 25 metros sobre el río Seco de Villajoyosa.

De Villajoyosa á Altea (kilómetro 51) la traza es menos accidentada, no dejando de existir obras de fábrica importantes, como el puente del Murtal (tres arcos de 10 metros) y el de Torres (dos arcos de 20 metros).

La estación de Altea se encuentra situada en la entrada del

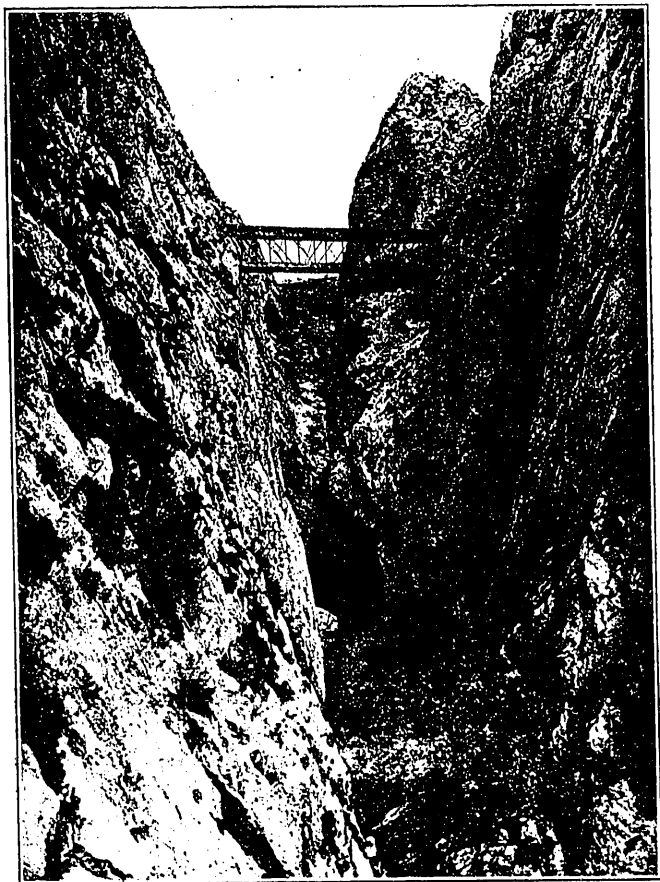


PUENTE SOBRE EL RIO SECO EN VILLAJYOYOSA

pueblo, que está enclavado en una media ladera. El ferrocarril atraviesa el pueblo por bajo, por medio de túneles, cuyas bóvedas cortan los cimientos de muchas casas, resultando casi un trozo de ferrocarril suburbano.

Estas perforaciones, según nos dice Serra, resultaron muy difíciles y caras, pues fué necesario emplear cimbras especiales y entibaciones de mucha importancia. Las bóvedas son de hormigón, en el que se aumentó la dosificación del mortero hasta 500 kilogramos, habiéndose logrado que no tuvieran ni el más pequeño movimiento las edificaciones que existen sobre las bóvedas del túnel.

En Altea es donde principia la sección que ahora se inaugura; la de Villajoyosa á Altea, primera del ferrocarril secundario estratégico de Villajoyosa á Denia, se abrió á la explotación en



PUENTE DEL MASCARAT

Octubre. Atrás queda el terreno diluvial, y vamos á entrar en el mioceno, salvo la mancha del triásico superior que se observa en Altea.

* *

No sin cierta emoción empiezo el nuevo recorrido; ante nosotros la comarca que estaba aislada de toda red ferroviaria; detrás, como cable ideal del progreso que vamos tendiendo, queda consolidada la unión con Alicante; la locomotora al salvar la distancia de Altea á Denia, va á cerrar un circuito grandioso, París-Cartagena, 1.800 kilómetros; estamos asistiendo al cerramiento de la *gran línea del Mediterráneo*, que tanto ha de facilitar el transporte de París á Orán.

Al salir de Altea se atraviesa el río Algar con un puente metálico de tablero inferior compuesto de ocho tramos de 20 metros. La mayor parte de estos ríos, secos en apariencia, llevan gran caudal de aguas subálveas; este mismo es uno de ellos y va á constituir pronto fuente grande de riqueza con la presa de piedra que está construyendo la División hidráulica del Júcar para embalsarlas y elevarlas á la superficie. Otra está ejecutando también en el río Guadalest, que es de tablestacas metálicas. En país que tanto aprecio tiene el agua van á producir estas obras inmenso beneficio.

Las once y media marca el *reloj de sol* de Bernia, enorme piedra que se distingue en lo alto de la montaña, naturalmente orientada para dar con la sombra proyectada la hora exacta.

El mar, con sus tintas azuladas, aparece siempre entre distintos aspectos de la costa recortada. La carretera de Alicante á Silla zigzaguea para tomar altura; nosotros también vamos subiendo; desde la cota 6, á que pasamos por Altea, kilómetro 51, hemos de llegar á la de 178,50 en Benisa, kilómetro 70, que es el punto más alto del trazado.

Todas las montañas están abancaladas; los algarrobos y almendros dominan.

Las triucheras y terraplenes de gran cota; los túneles y los puentes se multiplican; estamos en la sección más accidentada.

En el kilómetro 60 atravesamos el desfiladero fantástico del Mascarat, enorme cortadura vertical que salvamos con un tramo metálico, á 45 metros de altura, apoyado en la misma roca; el tablero es recto, pero la vía está en curva, verificándose en túnel la entrada y la salida del viaducto.

El montaje de este puente fué muy dificultoso, pues no se pudo lanzar por la disposición de las avenidas y fué preciso, según nos explica el Ingeniero Director Sr. Serra, montarlo por medio de un puente provisional formado por dos ménsulas de 15 metros, que se armaron verticales y se rebatieron, haciéndolos girar alrededor de un eje horizontal empotrado en la roca y una viga de 20 metros que se apoyaba en estas dos ménsulas, viniendo el conjunto á servir de punto de apoyo para hacer el montaje de los cuchillos del viaducto.

A juzgar por el enorme peñón que aparece en el mar nos creeríamos en Gibraltar; tiene la misma figura; no en vano se denomina á dicha población inglesa la antigua Calpe, y á la falda de nuestro peñón, denominado Punta Hifax, está el pueblo de Calpe.

Desde el tren se divisa el camino vecinal que ha construido el Ayuntamiento con subvención del Estado para enlazar el pueblo con la carretera general, y hay que consignar en elogio del Municipio, que ha hecho más de lo que estaba obligado, dando al firme, perfectamente consolidado, más espesores de los consignados en proyecto y mejorando en todas las condiciones. Este camino y algunos otros de la comarca los cita como modelo el Ingeniero Jefe de la provincia Sr. Perier.

Llegamos á la estación de Calpe, en que, como en todas, hay gran animación.

En el kilómetro 64 se salva la barrancada del Pou-Roig por un magnífico viaducto compuesto de dos tramos de 42 metros y



PUENTE DEL MASCARAT

dos de 22 sobre esbeltas pilas de sillería de una altura media de 28 metros.

En el kilómetro 68 existe el magnífico viaducto de Santa Ana, obra la más importante de la línea, compuesta de dos tramos de 42 metros y cuatro de 22, sobre pilas metálicas de 40 de altura.

En el fondo se divisa el Cabo de la Nao, donde está construyendo un faro el Sr. Diamante.

Al Sur de este Cabo está la renombrada ensenada de la Moraira, vasto puerto de refugio natural que se ha pensado alguna vez habilitar.

Entre Benisa y Gata la traza es casi siempre á media ladera, ciñéndose perfectamente á la llamada Garganta, hasta llegar á Gata, importante población, cruzando antes el río Gorgos por un viaducto de fábrica de 300 metros de largo, compuesto de tres partes, un viaducto de acceso en curva compuesto de cinco arcos de 10 metros, el viaducto propiamente dicho sobre el río compuesto de dos arcos de 20 metros y dos de 8 metros; y, por último, un paso inferior metálico sobre la carretera de Silla á Alicante, que se une al resto del viaducto por un prolongado muro en vuelta.

Por todo este país se ven con frecuencia los clásicos *riurats*, cobertizos sostenidos por arcadas para guardar de noche la pasa que de día se saca al sol.

Estamos en pleno país de la pasa, que compite con las más celebradas del mundo; se acerca á un millón de toneladas anuales la que exporta la región. Grandes extensiones de viña de moscatel nos rodean. Se expende también mucho la uva fresca, tan conocida en los mercados de Londres, Hamburgo y Nueva York.

Entre Teulada y Gata se ve en la costa á Jávea y su vega, junto al cabo de San Antonio, donde hay un faro. Este cabo es el punto de la Península más próximo á las Baleares.

Por esa vega bajará un día un ramal del ferrocarril de Gata á Jávea.

Desde Gata se ve el nuevo camino vecinal que lo une á Pedreguer.

Atravesamos aquí el terreno cretáceo inferior para entrar en el eoceno.

Se divisan ya los castillos de Denia; en esa falda del Mongó hay espléndidas casas de recreo rodeadas de jardines. La población extranjera es muy importante.

Llegamos á la estación; es de primera clase como la de Alicante, teniendo los edificios aún más amplitud.

En el andén se ha improvisado un altar, y desde él el señor Cura párroco de Denia bendijo el ferrocarril.

El muelle de mercancías, cercano al mar, se halla artísticamente adornado para dar en él un banquete á los invitados.

En tanto esperamos, voy á procurar resumir mis impresiones.

La línea está muy bien construída y bien sentada la vía. Las obras, de que damos algunas vistas tomadas por el fotógrafo de Alicante Sr. Cantos, han sido cuidadosamente proyectadas y construídas.

El carril empleado es de 30 kilogramos en las horizontales y pendientes inferiores á 14 milésimas y de 35 en el resto. Las traviesas, de pino creosotado en las rectas y de roble en las curvas. El material móvil bueno y cómodo; todo él, así como los puentes metálicos, proceden de casas españolas.

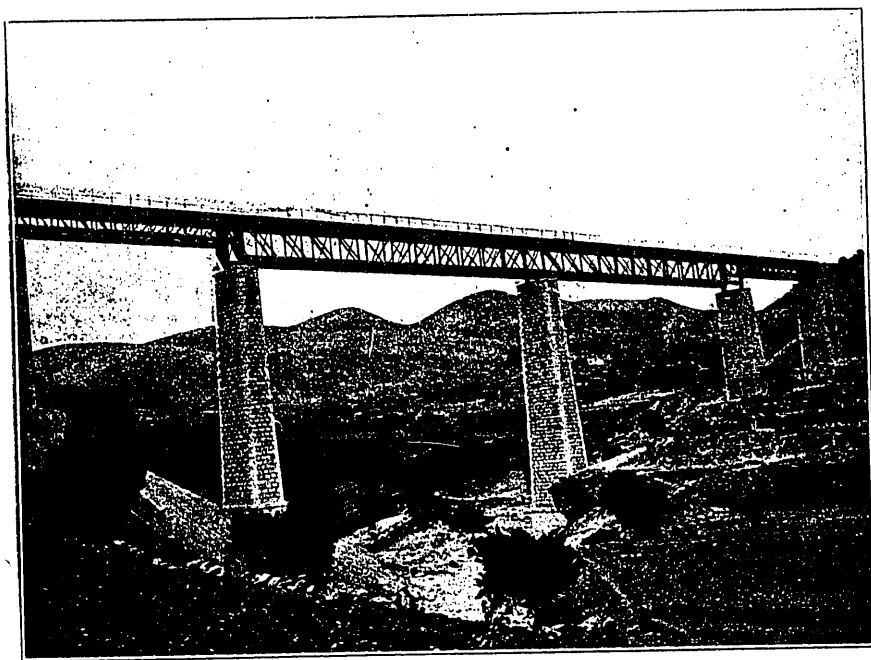
El presupuesto total de la línea alcanza á unos 27 millones.

La línea ha sido construída por la importante casa francesa Société Internationale de Travaux Publics, una de las más importantes de Europa, que ha construído ferrocarriles como el de Iceberg (Simplón) y puertos tan conocidos como el de Bilbao, Montevideo, Talcábano y Buenos Aires, estos dos últimos en construcción. El Sr. Cezar, ilustrado y activo Gerente de la misma, fué muy felicitado, y al despedirse en Denia para París fué saludado con cariñoso afecto por todos.

El Ingeniero constructor, nuestro distinguido compañero don José María Serra, que ha sabido conquistarse un nombre con la ejecución de estas obras, merece todos nuestros plácemes. Se ha abierto paso por sus méritos propios; actualmente está encargada á la vez de la dirección de otro ferrocarril.

Ha recibido muchas felicitaciones; reciba la nuestra más sincera, que cordialmente le damos.

El pueblo, amante de su *terreta*, ha demostrado en las estaciones del trayecto su entusiasmo con aplausos, vítores, músicas tocando la Marcha Real y las campanas á vuelo. Son más de 60



VIADUCTO DEL POU-ROIG

pueblos (la mitad de los de Alicante) los que van á beneficiarse con esta línea llevando sus productos á las estaciones citadas. No hay que olvidar la densidad de población de esta provincia; descontada Barceloua, todas las del litoral, de Gerona á Huelva, quedan por bajo de los 87 habitantes por kilómetro cuadrado que tiene Alicante, y es de las provincias que más contribución territorial pagan por la misma unidad superficial.

Si la carretera de Silla á Alicante decuplicó en pocos años el tráfico local, calcúlese lo que producirá el nuevo ferrocarril.

El día ha sido espléndido; cielo azul, sol brillante y la temperatura templada por una brisa agradable.

A la hora señalada empezó el banquete, que fué espléndido.

Ocupaba la presidencia de la mesa de honor el Delegado del Gobierno D. Rufo G. Rendueles, quien tenía á su derecha á los Sres. General Villa, Presidente de la Audiencia, Juez de Denia, Rosales y Alcalde de Denia, y á su izquierda á los Sres. Presidente de la Diputación, Comandante de Marina, Teniente Fiscal y Francos Rodríguez.

Los Ingenieros de Caminos nos habíamos reunido en la cabecera de una de las mesas laterales.

Al servirse el Champagne inició los brindis el Comisario Re-

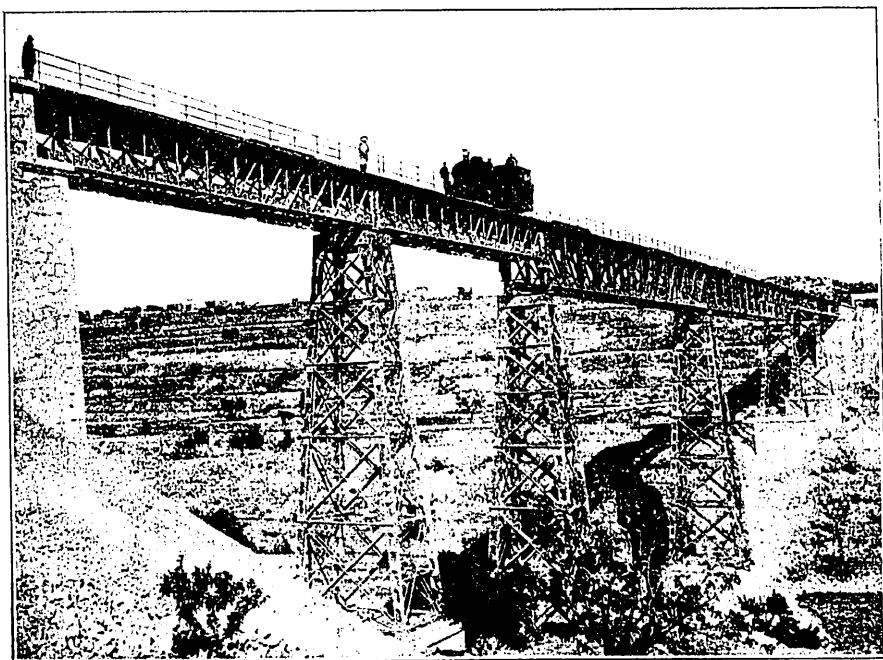
gio de Fomento Sr. Llorca, diciendo que el nuevo ferrocarril simbolizaba el abrazo de Alicante á 62 pueblos que hasta ahora, por falta de medios de comunicación, vivieron alejados de la capital.

El Sr. Orts Cano, en su nombre y en el de los Sres. Torres de Orduña y Jorro Miranda, expresó su eterna gratitud para cuantos han intervenido en esta magna obra que origina la unión espiritual de Alicante con la Marina.

«Por esos rieles—dice—vendrá á Denia el alma alicantina.»

El Jefe de los liberales de la provincia y Diputado por Alicante D. José Francos Rodríguez, comenzó diciendo que iba á pronunciar solamente cuatro palabras para asociarse á las pronunciadas por el Sr. Orts.

En un período brillantísimo, en el cual volcó su alma entera, dijo que debía evocarse el nombre de Canalejas, á cuya intervención se debía, en gran parte, el fausto acontecimiento que se celebraba.



VIADUCTO DE SANTA ANA

El Diputado por Alicante fué aplaudido con verdadero entusiasmo.

Después habló el Duque de Almodóvar del Valle, Sr. Rosales, en nombre de la Compañía, para dar las gracias al Gobierno y á los adheridos al acto y terminó con un ¡viva Denia!

Fuó también muy aplaudido.

El Alcalde de Denia pronunció breves palabras que coronó con un ¡viva Alicante!, al que los alicantinos correspondieron con vivas á Denia.

El Inspector general de Caminos, Canales y Puertos, Subdirector de Obras públicas, D. Rufo G. Rendueles, que ostentaba la representación del Ministro de Fomento, pronunció elocuentes frases que en extracto reproducimos:

«Con mucho gusto, por encargo del Sr. Ministro de Fomento, que no ha podido asistir, como deseaba, á este acto, y sin poderlo hacer tampoco el Sr. Director general de Obras públicas por urgentes ocupaciones, cumplo la honrosa misión de representarles en la solemne inauguración llevada á cabo y voy á dirigiros con este motivo breves palabras.

»Dice un antiguo proverbio chino, que «á tales vías de comunicación tal país»; es decir, á muchas y buenas vías país próspero, país rico, y á pocas y malas país pobre que hace poco honor al progreso.

»Por eso se dice también hoy en Europa que las vías de comunicación crean el tipo social. Basta fijarse en que cuando

aquellas aparecieron cesó la barbarie, cuando mejoraron se desarrolló la riqueza y cuando se multiplicaron llegó á su apogeo la civilización.

»Hoy mismo acontece que para remediar la miseria de una región, la obra que se elige es una vía de comunicación.

»Por eso podemos repetir como en Roma *Via vita* porque la vía es para los pueblos la prosperidad, la fraternidad y la civilización.

»Timbre de gloria es en las circunstancias actuales, en que las grandes naciones se deshacen, se destrozan y se desangran, que esta pobre España tan calumniada no vacila un momento en acometer grandes y costosas obras para atender á las regiones más necesitadas.

»Así podéis ver que en poco tiempo se han inaugurado obras tan importantes como el pantano de Corcobado (hoy de D. Juan de la Cierva), los riegos del Alto Aragón, el ferrocarril de Gallur, el canal de Lodosa, los pantanos del canal de Castilla y otras, y ahora este ferrocarril que se inaugura bajo los mejores auspicios, y por cuya construcción os envío mi más cordial enhorabuena.

»El Cuerpo de Ingenieros de Caminos tiene una verdadera satisfacción en prestar su concurso á estas obras de desarrollo de la riqueza y regeneración del país, obras en que se basa la prosperidad de las naciones que son más fuertes y más poderosas cuanto menos gastan en destruirse y más en construcciones y en obras públicas.

»Dentro de unos momentos vamos á separarnos después de haber pasado unas horas dichosas en cordial amistad, aunque esta separación será sólo material, en espíritu seguiremos unidos, porque hay momentos en la vida que no se olvidan nunca y uno de ellos es la fiesta á que hoy asistimos; pero antes de separarnos yo os ruego que nos asociemos todos para brindar, en primer término, por S. M. el Rey, que siempre ve con tanto gusto cuanto redunde en beneficio del país, por el Sr. Ministro de Fomento y el Sr. Director general de Obras públicas, cuya ausencia sentimos, y brindo por todos vosotros para que tengáis vida y salud para ver el gran desarrollo que esta vía ha de traer á la región.»

Los invitados, que se habían puesto de pie al pronunciar el Sr. Rendueles las últimas frases, acogieron su discurso con nutridos aplausos.

A las tres y media partimos de Denia para regresar á Alicante.

Conocido ya el trayecto, nos fijamos más en los detalles de las obras y del paisaje. Aquéllas son excelentes; éste encantador. Si la estrategia no hubiera impuesto algunas trincheras y túneles para esconder la línea del supuesto fuego enemigo, diríamos que se habían buscado para preparar el ánimo á las mutaciones de decoración.

A una altura enorme sobre el mar, salvando tajos y barrancos, cruzando bosques y feraces campos, y en el fondo la fusión de los dos azules, de los dos infinitos, se inunda el alma de la poesía de que está impregnada esta bendita tierra alicantina.

Llegamos á Alicante. En el automóvil del Sr. Perier, con tan amable compañero, fuimos el Sr. Rendueles, Herbellá y este reporter á la estación de Madrid para tomar el tren de regreso á la Corte.

Mi gratitud por las atenciones que han tenido para la Revista D. Martín Rosales y demás señores del Consejo de Administración, el Ingeniero Director Sr. Serra, el Jefe de Obras públicas Sr. Perier y demás compañeros; y al Sr. Montiel y al Sr. Rendueles por habernos invitado á sus respectivos *breachs* en los viajes de ida y vuelta de Madrid á Alicante.

MANUEL MALUQUER.