

Antics propietaris de terreny a la via Alcoi-Alacant impotents davant el MOPU

El tren fantasma

Mai va tenir passatgers, ni revisors, ni cantines. El tren Alacant-Alcoi, vell projecte d'Eleuteri Maisonnave, mai fou estrenat, i encara, un segle després de pensar-se, deu somnis i terres irrecuperables als valencians del sud.

La història de la via fantasma, que mai va entrar en funcionament, és la crònica política de l'Espanya moderna. Règim per règim, ministres i funcionaris van impulsar o van arxivar el revolucionari projecte, que permetria, al final, comunicar la industrial capital de l'Alcoià amb l'administrativa Alacant i la Mediterrània. El diputat alacantí i poderós propietari de terres Eleuteri Maisonnave en va ser el principal arquitecte, encara que altres enginyers van participar successivament en la gran obra intercomarcal, com Pròsper Lafarge, Josep Maria Serra, Àngel Candela o Josep Rosselló.

La cronologia ferroviària va començar el 1972. El 10 d'octubre, Maisonnave, ministre conservador de governació de la primera república espanyola —on van formar gabinet junt amb el seu president, Nicolás Salmerón, substituint Francesc Pi i Margall en la cartera d'interior—, sol·licitava al Ministeri de Foment el traçat de la línia Alacant-Alcoi i viceversa, "per tal d'afavorir —segons consta en la memòria conservada pel Ministeri d'Obres Públiques— el comerç tèxtil d'Alcoi", amb una eixida comercial pel port d'Alacant. Des d'aquest port, on un ramal acostava el tren fins al mateix moll de Llevant, arrancava la via que havia de travessar abruptes muntanyes i silenciosos barrancs de pastors. El 19 de maig de 1873 es presentava la primera projecció, i el 1976 l'estat atorgava la concessió "al citado contratista, don Eleuterio

Maisonnave". No obstant això, fins el 1911 no es va convocar la primera subhasta per a l'admissió de projectes. Aquell any, l'ajuntament d'Alcoi va concursar amb el seu, que fou descartat.

El camí de ferro i els cavalls de carbó comprenia originalment tres trams: Alacant-Agost, Agost-Castalla i Castalla-Alcoi. Les estacions dissenyades eren dos de primera classe —les del principi i fi—; i una de segona —la conjunta de Castalla-Onil—; quatre de tercera —les de la Vila Franquesa, aleshores municipi independent d'Alacant, la de Sant Vicent del Raspeig, la d'Agost, i la comuna d'Ibitibi—; i dos baixadors, el de les Cases i el de Benifallim. El 1911, l'alcalde de Xixona va sol·licitar un ramal des de Tibi perquè no quedara aïllada, però el govern de torn el va denegar. L'adjudicació d'aquell ferrocarril, que s'ajornava indefinidament, va ser per la societat anònima Constructora Fierro, representada per l'enginyer Josep Maria Serra. L'almanac volava, i fins al 1927 no van iniciar-se les obres d'explanació, que foren encarregades a Josep Rosselló, enginyer que es responsabilitzava de la fàbrica fèrria amb pont, túnels i viaductes de formigó armat, que superaven el primitiu ferro d'influència modernista.

El 1936 la guerra obligava a abandonar les feines, i el 1984 el consell de ministres del primer govern socialista rebutjava definitivament l'ús d'aquesta línia, a pesar de l'enorme oposició política que la reclamava, i de la particular importància que aquell



nucli comunicatiu posseïa per evitar l'aïllament de la pàtria valenciana del tèxtil. Alcoi, a més, connectava en una única línia interior València amb Alacant, a través de Xàtiva. Parcel·les de poder provincial, i designis de les burgesies hortofrutícoles i comercials, evitaren aquell meravellós somni de via ampla.

PROPIETAT CONDEMNADA

Per preparar aquella línia que encara serpenteja tímida-

ment pel panorama muntanyós o desèrtic del sud, s'expropiaren, el 1927 vora 600.00 m² de terrenys, al llarg de setanta quilòmetres d'explanació. Les terres eren majoritàriament de secà, però també, segons la memòria tècnica ministerial, "de arbres fruitals, fruits secs principalment". Els propietaris de les parcel·les expropiades més importants foren Vicent Gómez Soler i Maria de la Concepció de Joan Boix Brotons, veïns d'Agost, l'Alacantí, amb 292 i 293 hectàrees de terra, respectivament. Ara,

set anys després d'anul·lar-se el rescat de la línia, hereus i familiars reclamen al MOPU camps i senders dels seus avantpassats. Amb grans dificultats administratives i escasses possibilitats de devolució.

El 1927 més d'un centenar de petits propietaris, junt

tració documental, obligant néts i besnéts a desempolsar calaixos ja oblidats. Pedro Valdecantos, governador provincial d'Alacant ja ho ha dit: "no hi haurà reversió si no proven la seua propietat".

El MOPU calcula, actualment, entre dos i quatre milions de pessetes el preu de

qual la família s'emparenta amb els aristocràtics Maisonnave. Ella era neboda-neta del polític i terratinent alacantí. Altres ex-propietaris del tren de fum, veïns d'Ibi o d'Agost, van presentar reclamacions en solitari.

"Hem presentat un recurs impugnant la resolució admi-

delegat del govern —observa l'advocat— havia d'haver iniciat un període provatori, una fórmula fàcil d'acreditació". Les dificultats dels antics propietaris de tossals i d'estepes mai aprofitades pel ferrocarril no han impedit que a Ibi hi hagen construccions sobre l'antiga via, o que l'alcalde de Castalla considere patrimoni del poble el curs urbà del tren fantasma. La vida i el temps no són immòbils: a Ibi aquell projecte de Maisonnave és avui un carrer ben cèntric, i a Alcoi ningú en diu ja que són els afores.

El tren serà finalment una carretera turística. Un ferrocarril d'asfalt per a *giris* en *meyba* i samarreta. Així ho han decidit els alcaldes de Castalla, Ibi, Tibi, Onil i Agost. I així prepara ja plànols, cartes i mapes la Conselleria d'Obres Públiques d'Eugeni Burriel. 1992 també serà al sud una data polèmica per enterrar amb grava aquell tren de la República.

L'empresa GMP d'assistència tècnica del MOPU, amb domicili al carrer de Serrano de Madrid, duu el cas de les reclamacions pels terrenys expropiats d'un ferrocarril sempre esperat. Han passat més de cent anys i tot és encara conflicte. "Els ajuntaments i la Generalitat podrien tornar a expropiar els particulars", avisa Fernando Paton, delegat provincial del Ministeri de transports. "Volem lliurar aquests terrenys a qui legalment ho acredite, però només una persona ha pogut demostrar-nos la seua propietat sobre una parcel·la d'a penes dos mil metres quadrats", assenyalà. "Si oferim aquests terrenys a organismes de l'administració de l'estat no ens costa res", afirma. Als afectats per un tren de via morta sempre els resta el recurs "d'evar les seues queixes al consell de ministres", observa, protector, l'home del MOPU.

Ismael L. Belda

amb algun de fortuna superior, foren pagats per l'estat segons el preu just oficialment establert. Ara, tan sols 48 han pogut presentar documents per reclamar la reversió. Només un n'ha estat considerat en regla pel MOPU, i podrà, suposadament, accedir a la vella propietat. El govern civil d'Alacant i el MOPU, o siga l'estat, són intransigents a l'hora de les facilitats. El MOPU no va coincidir més que un mes de termini per la presentació de papers i certificats de cadastre, a més d'exigir una desorbitada demos-

l'hectàrea de regadiu i de petits horts que la via inexistente va ocupar, unes 900.000 pessetes per hectàrea els vinyers de secà, i només 76.000 pessetes els terrenys de matolls.

Vicent Attard, advocat a València, on treballa amb el seu germà Ramon al despatx del seu oncle, el polític valencià Emili Attard, representa en aquesta causa els interessos d'alguns propietaris, particularment de la seua mare i d'alguna gent del municipi de Castalla. També de la seua tia, la dona ja desapareguda d'Emili Attard, a través de la

nistrativa —comenta Vicent Attard—. Se'ns denega el dret de reversió per manca de documents, a pesar que alguna gent, com nosaltres, portarem escriptures de titularitat actual i còpies autenticades del cadastre. Si no hi havia suficient documentació, havíem d'haver-nos informat de la manera de fer-lo". A la finca familiar dels Attard, a Castalla, hi havia prevista una de les estacions del trajecte.

Attard, a l'igual que altres afectats, denuncia indefensió i vulnerabilitat dels drets. "El

