# Records del "Xitxarra"

**Ara fa vint-i-cinc anys de l'últim viatge del tren de via estreta entre Alcoi i Gandia. Una exposició al Centre Cultural d'Alcoi recorda la història d'aquell ferrocarril.**

La innovació tecnològica del segle XIX, en matèria de transports, va ser el ferrocarril. Els efectes socials als països on anaven desplegant-se els camins de ferro eren tan evidents, que els programes de modernització arreu del món van incorporar el nou mitjà als ja tradicionals. Lògicament, allà on la industrialització estava més avançada, la febre ferroviària va impulsar la creació de companyies privades que, en poc temps, van tenir influència financera i política.

Cap a 1850, Anglaterra era el país més avançat en aquest aspecte i les companyies britàniques participaven en la construcció de ferrocarrils en altres estats europeus. A l'estat espanyol, els avantatges per a la importació de material ferroviari van accelerar l'evolució del nou mitjà de transport. La companyia Norte, d'origen francès, i la Madrid-Zaragoza-Alicante, amb participació anglesa, eren les principals. El capital català, a través de la borsa, invertia en companyies secundàries. En 1848, fruit de la iniciativa privada, es va inaugurar el primer tram peninsular entre Barcelona i Mataró. Però quasi sempre el model de traçat escollit era el radial i tenia la Cort de Madrid com a centre neuràlgic. La xarxa espanyola, a més, s'aïllava dels països veïns amb l'adopció d'un ample de via diferent a l'europeu per motius de seguretat militar.

Poc més tard, el tren arribaria a terres valencianes a través de la ruta Madrid-Almansa, que havia de comunicar el centre amb els ports de Cartagena i Alacant. Per un desviament nord, la via arribava a València. Però els enfrontaments entre els grups d'influència de la ciutat de València i de la nova capital de província, Alacant, van relegar a un segon terme les necessi-

RAFA GIL

**A l'Orxa encara queda part del traçat del tren. Ara s'hi farà una ruta ecològica.**

tats d'altres comarques valencianes com la Safor i la zona d'Alcoi.

La unió ferroviària entre el Grau de València i Almansa, per Xàtiva i Moixent, acabada en 1851, relegava una possible línia a través de la Vall d'Albaida. El ferrocarril Madrid-Alacant s'inaugurava en 1858. Però l'esforç inversor dels governs espanyols progressistes, dedicat a les línies preferents, agreujà els desequilibris territorials, ja que les comarques de la Marina i Alcoi van quedar aïllades.

**Alcoi vol una connexió ferroviària.** Alcoi, ciutat pionera en la industrialització valenciana i nucli econòmic de gran importància, encara no tenia cap enllaç ferroviari. Mentre es decidien els traçats més convenients, la caiguda del mercat andalús i la puja de costos per la inversió en noves tecnologies exigien un abaratiment dels transports i de les fonts energètiques. Els empresaris alcoians calculaven un estalvi del 33% en el transport per tren.

Quan en 1877, una nova llei va concedir avantatges fiscals a les empreses que invertiren en ferrocarrils, els interessos financers van girar els ulls cap a la construcció de noves línies. Això va afavorir la primera concessió en les comarques alcoianes. En 1884 s'inaugurava el tren Villena-Banyeres, del qual estava prevista l'arribada a Alcoi.

La viabilitat econòmica de la línia estava lligada al comerç dels vins de Iecla i Jumella, però la necessitat de fer transbordaments va fer caure la rendibilitat del traçat. En 1886 el fracàs era evident i els consignataris alcoians, descartada ja la ruta d'Alacant, es van decidir definitivament per l'enllaç amb Gandia. La reducció del temps que oferia la unió amb la costa de la Safor era, segons la premsa del moment, de tres dies, i els preus de les càrregues cap a Barcelona baixaven considerablement. Aquest factor era important, perquè Catalunya era la principal proveïdora de primeres matèries per a les fàbriques alcoianes.

Atorgada la concessió en 1887, el diputat per Gandia Sinibaldo Gutiérrez va ser l'encarregat de buscar una empresa interessada en la realització del costós projecte, per a la qual cosa, finalment, va haver de viatjar a Londres. Des d'allí mantenia correspondència amb les autoritats dels pobles més interessats en la construcció del ferrocarril, i aconseguia aportacions tan elevades com les 257.000 pessetes de l'Ajuntament i els principals contribuents d'Alcoi en 1888.

El 13 de juliol de 1889, Rafael Julio Pérez, alcalde d'Alcoi, rep una carta de Sinibaldo Gutiérrez on li comunica la formació d'una empresa a Londres que portarà avant les obres del Port de Gandia i el ferrocarril fins Alcoi. La societat anglesa s'anomenaria *Alcoi to Gandia Railway and Harbour Company Limited*. Tot seguit es va encetar una campanya d'opinió per afavorir el suport institucional i popular al projecte, mentre els comerciants d'Alacant expressaven el seu malestar i mals auguris pel que fa a la rendibilitat de l'eixida per Gandia.

Ara pot semblar estrany l'interès dels inversors anglesos per una zona aïllada d'un país estranger. Però la realitat és que les indústries alcoianes consumien molt de carbó britànic i els guanys podien augmentar si als beneficis de la venda s'afegien els del transport.

L'enginyer Philip Ayres va ser destinat a Alcoi com a representant de la companyia i director del projecte, que tenia un cost total de 23 milions de pessetes, dels quals 16 corresponien al traçat del tren. Les obres van durar poc més de dos anys, i van exigir grans moviments de terres, així com la construcció de túnels i viaductes. Considerades les dificultats, el termini sembla raonable, però als alcoians de l'època els va parèixer massa llarg, i així ho palesaven les crítiques aparegudes als periòdics. Finalment, el 17 de juny de 1892 va arribar el primer tren a la ciutat d'Alcoi i va ser rebut amb l'expectació i l'eufòria de tota la població. Fins i tot es van compondre diverses peces musicals. El comboi va ser festejat també en cadascuna de les estacions del trajecte i, finalment, a la ciutat de Gandia. El servei regular s'iniciava el 24 de gener de 1893.

**Utilització industrial i humana.** Encara que el tren va ser pensat per al transport de mercaderies, en concret el proveïment de carbó i primeres matèries a la indústria, com l'ex-

portació de productes agraris, des d'un primer moment el seu èxit pel que fa als viatgers va ser més que notable. La durada del viatge –tres hores llargues d'Alcoi a Gandia i poc més de quatre en el trajecte invers–, la freqüència de les eixides i el bon nivell de comoditat que per a l'època oferia el tren, van fer que només durant el mes de maig d'aquell mateix any l'utilitzaren unes 27.000 persones.

CRESPO COLOMER

**La darrera eixida del tren (esquerra) es va fer el 15 d'abril de 1969. El transport de passatgers no havia estat el principal motiu d'obertura de la via fèrria, però al poc temps del seu funcionament es va convertir en una font d'ingressos considerable.**

Els primers anys de funcionament del tren van ser baixos pel que fa a beneficis, però una vegada van ser amortitzades les abundoses despeses originades per la construcció, el ferrocarril va començar a obtenir guanys per als accionistes. Quan en 1904 la poderosa companyia *Norte* va obrir l'enllaç Alcoi-Xàtiva, es va iniciar una guerra de tarifes a la qual va respondre l'empresa britànica pactant una prolongació de la línia Iecla-Villena fins arribar a Muro en 1909. D'aquesta manera s'ampliava el servei cap a l'interior peninsular per a les mercaderies i els passatgers.

Pel que fa a les càrregues, els primers anys registren un increment: passen de 26.000 tones en 1901 a 75.000 en 1913. Les matèries transportades eren molt diverses, predominant entre els productes agraris la taronja i la fusta per a fabricar caixes, i, entre els industrials, el carbó.

L'activitat del port de Gandia es va orientar aleshores també cap a l'interior. Setmanalment el vaixell-correu de Barcelona portava productes diversos quasi exclusivament per a l'activitat fabril d'Alcoi. A partir de 1912 va començar a introduir-se l'electricitat en les manufactures i, a més, una vaga en el sector miner britànic va fer caure l'arribada del combustible anglès per Gandia. Poc després esclatava la Primera Guerra Mundial. Les dificultats i l'encariment de les importacions angleses van impulsar l'electrificació de molts processos productius. Amb això, el trànsit de carbó s'abocava a una progressiva davallada.

Acabat el conflicte, el tren Alcoi-Gandia viu una època d'esplendor. L'obertura d'un enllaç a Muro del Comtat, que connectava amb el traçat del tren de Villena per Agres, tornava a marginar el port d'Alacant per als productes interiors en benefici de Gandia, i augmentava el trànsit de les companyies de via estreta enfront de les xarxes principals. L'oli de l'Orxa, la farina mòlta a Beniarrés i les verdures de les hortes del Serpis, assortien els mercats alcoians a bon preu gràcies al tren. A mitjan anys vint, s'arriba a la xifra rècord de 95.000 tones, de les quals la major part eren productes del camp. A partir d'aquest moment s'inicia un continu descens, motivat per la competència dels cada vegada més eficients i versàtils transports per carretera. La tendència es mantingué fins el tancament de la línia, amb l'excepció del període posterior a la Guerra Civil, quan la manca d'altres combustibles va afavorir la tornada al carbó.

**El Xitxarra.** El transport de passatgers no havia estat el principal motiu d'obertura de la via fèrria, però al poc temps del seu funcionament es va convertir en una font d'ingressos considerable. La facilitat de poder arribar a la costa era una novetat per la població de les comarques interiors. A més, la via aplegava fins el mateix Grau de Gandia i, com que el preu del bitllet era assequible, el tren es va convertir en un mitjà de transport molt popular.

A banda de l'aspecte purament pràctic, el trajecte oferia l'al·licient del seu espectacular traçat a través de les serres i els barrancs que segueix el curs del Serpis. Allò més típic era anar a passar el dia, és a dir, agafar el primer tren del matí fins al Grau, gaudir de la platja durant tota la jornada i tornar a casa amb el tren de la nit. Tot això va propiciar que a la zona de Gandia, començaren a créixer les primeres instal·lacions turístiques.

El material mòbil, el confort i la velocitat, per comparació, van anar minvant amb el pas dels anys. D'una banda, els passatgers patien els efectes de la carbonissa que entrava per les finestres i del fum en travessar els nombrosos túnels. També la puntualitat es ressentia quan l'excés de càrrega i les costeres s'aliaven contra la poca potència de les màquines.

No era infreqüent que els viatgers baixaren perquè el tren superara un pendent, que les rodes relliscaren sobre les vies per l'efecte del ruixim o que s'haguera d'enviar una segona màquina per tal d'empentar els vagons. Una altra alternativa, ben curiosa, era desenganxar un vagó i tornar per ell després de deixar la resta en

la següent estació. Sense comptar els retards imprevistos, les aturades per carregar aigua feien dels viatges una bona ocasió per a delectar-se amb el paisatge, on els horaris quedaven com a simple referència.

Totes aquestes coses van anar creant la llegenda d'aquell tren. L'apel·latiu "Xitxarra", que encara avui perdura, feia referència al soroll monòton i a l'aspecte extern de la màquina. En realitat, inicialment s'aplicava al ferrocarril Alcoi-Villena-Iecla, per les nombroses cigales (*chicharras*) que durant el trajecte per Cieza podien escoltar els viatgers. Però en passar els anys, les línies de via estreta van acabar compartint el popular malnom.

Però aquests factors, fins a cert punt festius, es van carregar d'un component més dramàtic arribada la Guerra Civil. El tren es va convertir en una de les línies vitals de comunicació i les autoritats van recomanar el seu ús a la població per compensar la falta de gasolina. Bona prova de la importància econòmica i militar de la línia són els bombardejos que va patir al llarg del conflicte per part de l'aviació italiana destacada a Mallorca. El curs del riu era també el camí d'accès a les fàbriques d'armament alcoianes per als avions a les ordres de Franco.

Els anys de postguerra seran especialment durs per a poblacions com Alcoi, amb gran nombre d'habitants i quasi sense agricultura. El racionament obligava a intercanviar aixovars domèstics per menjar als pobles veïns, i el tren era el mitjà de transport més utilitzat. Arròs, farina i altres productes bàsics havien de ser introduïts a Alcoi burlant la vigilància de la Guàrdia Civil de l'estació, per a la qual cosa pocs quilòmetres abans, solien llançar-se les coixineres a la via, on esperaven amagats els familiars dels improvisats traficants, o els espavilats que s'aprofitaven de l'esforç aliè.

L'explotació del ferrocarril va facilitar els transports. Això va fer aparèixer fàbriques de paper, almàsseres i, fins i tot, centrals elèctriques que aprofitaven els salts del Serpis al llarg del recorregut del tren. Aquestes centrals, conegudes popularment com a "fàbriques de llum", retenien l'aigua i la canalitzaven per a aprofitar-ne la força movent turbines. La més pròxima a l'Orxa, anomenada de l'Infern i encara en funcionament, provoca un salt de 29 metres, i genera una potència de 700 quilovats hora.

**Decliu i tancament de la línia.** A partir dels anys cinquanta, la línia Alcoi-Gandia va ser clarament deficitària. El carbó havia perdut molta importància com a font d'energia industrial, mentre que les mercaderies trobaven en la carretera un mitjà de transport més ràpid i econòmic. La popularització de l'utilitari, en els anys seixanta, va ser la prova final per al Xitxarra. La baixa en el nombre de passatgers era tan gran que les dades estadístiques reflecteixen, en l'última època, una mitjana de set persones per viatge. Inclús hi va haver problemes per pagar, alguns mesos, les nòmines del personal.

En 1965 desapareix la companyia anglesa propietària i el tren Alcoi-Gandia passa a integrar-se en la xarxa estatal de ferrocarrils de via estreta FEVE. Poc després el Govern aprova el desemantellament de diverses línies d'aquesta amplada, entre les quals, les d'Alcoi a Villena i d'Alcoi a Gandia. Entre els interessats en la desaparició hi havia l'Ajuntament de Gandia, ja que destorbava el creixement urbanístic. També a Alcoi havien aparegut nous barris al llarg del recorregut del tren i començaven a sovintejar els accidents.

Totes aquestes raons, juntament amb al suposat projecte d'enllaç per carretera, van fer que cap veu s'alçara contra la desaparició del que va ser, en altres temps, celebrat tren. El 15 d'abril de 1969 deu persones feien l'últim viatge. A l'altura de Muro, un grup de veïns van acomiadar el tren amb una pancarta. Potser seria l'únic adéu a les velles màquines i als incòmodes vagons que durant setanta-sis anys havien fet el mateix trajecte.

L'alçament dels rails, incloent-hi la part metàl·lica dels ponts i altres elements aprofitables, va ser subhastat i executat en poc temps. Alcoi va mantenir durant uns anys les dependències abandonades de l'estació i alguna carbonera de les tres que havia arribat a conèixer. Amb la desaparició definitiva del tren, les ciutats que li havien donat nom van voler retre-li homenatge convertint en monument dues de les seus màquines. La número set, anomenada *Villalonga*, en Alcoi, i la número cinc, de nom *Cocentaina*, a Gandia. Quasi tots els pobles, a més, li van dedicar el nom d'un carrer, normalment aquell per on passava l'antic traçat.

Hi ha llocs on la vella ruta ha regalat als llauradors i propietaris de cases de camp una xarxa de camins ràpidament aprofitada. Però, possiblement, l'ús social amb més futur és el que han descobert en els darrers anys els amants de la natura. Genets, bicicletes o excursionistes aprofiten l'antic camí de ferro i anuncien un futur esperançador per al turisme ecològic en la comarca. **Miquel Santamaria**

**L'Orxa és un dels municipis que més es va beneficiar del pas del tren pel seu terme. L'oli del poble assortia els mercats alcoians a bon preu gràcies al ferrocarril.**

RAFA GIL