

Índice

Capítulo I Los Caminos.	pag. 1
Capítulo II Explotación, Características Técnicas e Instalaciones.	pag. 35
Capítulo III Las Locomotoras.	pag. 75
Capítulo IV El Material Movil.	pag. 107
Capítulo V De Carcaixent a Dénia.	pag. 129
Capítulo VI Su cierre totalmente improcedente.	pag. 143
<i>Bibliografía</i>	pag. 157

INTRODUCCIÓN

Son abundantes las menciones que, en la cada día más amplia bibliografía sobre los ferrocarriles españoles, se han hecho del ferrocarril de Carcaixent a Dènia, no en vano ha sido considerado como un hito fundamental en la historia de la vía estrecha, ni más ni menos que el primer ferrocarril de vía métrica del Estado, embrión de un sistema que con el tiempo alcanzó la fabulosa cifra de cerca de 5.000 kilómetros y que en buena parte sobrevive en la actualidad en manos de empresas como FEVE, EuskoTren o Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Sin embargo, hasta el momento, no se había publicado una obra que analizara en detalle, y recurriendo a las fuentes y documentación originales, la historia de este tren pionero.

Vicent Ferrer i Hermenegildo, autor que ya ha publicado otros interesantes títulos sobre los ferrocarriles de vía estrecha del País Valencià (El Trenet de La Marina, Los trenes del Esparto), así como la única obra editada hasta la fecha respecto a un aspecto tan importante como la señalización ferroviaria (Señales Ferroviarias, historia y evolución de la señalización mecánica en España), ha abordado en esta ocasión el estudio del Trenet de Carcaixent a Dènia. Gracias al análisis sistemático de la documentación generada durante la vida activa de este modesto tren, el autor ha logrado descubrir numerosos aspectos totalmente desconocidos sobre este ferrocarril, y entre ellos, la gran sorpresa es sin lugar a dudas, el hecho de que en realidad, y a pesar de todo lo publicado hasta la fecha, no fue el primer ferrocarril de vía métrica de España ya que durante sus primeros diecisiete años de servicio, periodo en que fue explotado mediante el esfuerzo de caballerías, el denominado "motor de sangre", el ancho de vía era en realidad superior, con una entavía de 1.380 milímetros, peculiar galga cuya medida seguramente se fundamentaba en buscar un mejor acomodo de las bestias de tiro entre los carriles. Esta obra permite por tanto aportar un nuevo enfoque a la historiografía de los ferrocarriles de vía estrecha del Estado español, ya que supone trasladar el inicio de los ferrocarriles de vía métrica desde 1864 hasta 1878, fecha en que otro modesto trenet valenciano, el de Silla a Cullera, utilizó por

primera vez este ancho de vía en una línea de servicio público.

En la presente obra, el lector podrá conocer de la mano de Vicent Ferrer i Hermenegildo, los detalles más singulares de un ferrocarril que comenzó su vida siendo un modesto tranvía de tracción animal y que con el tiempo se convirtió en un "tren grande", parte integrante de una de las más poderosas empresas ferroviarias del Estado, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España. En el libro, los aspectos históricos se complementan con la completa descripción de los elementos técnicos que caracterizaron esta explotación, acompañados por el testimonio directo de algunos ferroviarios que, con su esforzado trabajo, hicieron posible la comunicación diaria de las comarcas de La Marina y La Safor con el resto del mundo a través del trasbordo en Carcaixent.

La historia del ferrocarril de Carcaixent a Dènia, truncada lamentablemente en 1974, es sin lugar a dudas apasionante. Gandía tuvo más suerte que Dènia y gracias a la prolongación de la vía de aquel tren pionero en la vía métrica, el Silla-Cullera, modificado al ancho ibérico en los años treinta y prolongado hasta la ciudad ducal en 1972, dispone en la actualidad de un eficaz servicio ferroviario que esperamos algún día pueda prolongarse de nuevo hasta Dènia.

Azpeitia, a 21 de septiembre de 2004

Juanjo Olaizola Elordi
Director del Burnibidearen Euskal Museoa