

## **“APROXIMACIÓN HISTÓRICA A DOS PROYECTOS DE LÍNEA FERROVIARIA A ENGUERA DE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX”**

La situación de pujanza económica, demográfica y urbanística que expresaban para la Enguera del último decenio del siglo XVIII los ilustrados valencianos Antonio José de Cavanilles en sus “Observaciones sobre la Historia Natural, Geografía, Agricultura, Población y Frutos del Reyno de Valencia” y Vicente Ignacio Franco en su “Memoria en que se contiene la población actual de primero, segundo y tercer grado de este Reyno de Valencia, con la historia y estado en que se hallan la ciudad de Gandía, las villas de Pego, Callosa de Ensarriá y Enguera” se fue modificando lenta y gradualmente hacia una situación de estancamiento a lo largo de la primera mitad del siglo XIX como consecuencia de circunstancias y factores al estilo de la Guerra contra Napoleón (1808-1814) y sus secuelas de crisis económica y demográficas, la Primera Guerra Carlista (1833-1839), la epidemia de cólera de 1833-1834, el desfase técnico del sector de manufacturas laneras (el económicamente hegemónico) y la carencia de un eficiente y barato sistema de comunicaciones viarias.

Ni el cambio a una coyuntura económica desfavorable, ni las causas que lo provocaron, pasaron desapercibidos para los poderes locales de la época que tomaron conciencia el problema e intentaron darle solución por la vía de incorporar a Enguera el avance tecnológico que constituyó el mejor símbolo de las profundas transformaciones que sacudieron la estructura social y económica de Europa en el siglo XIX al posibilitar la articulación de sus respectivos espacios económicos nacionales y, con ello, el desarrollo del capitalismo como nuevo modo de producción: el ferrocarril.

Esta toma de conciencia de las autoridades locales ante la problemática señalada quedó reflejada en el acta de la sesión municipal del 8 de julio de 1855 en los siguientes términos: **“Colocada esta Villa entre las dos estensas cordilleras denominadas la plana y la Sierra de Ayora, no tiene practicable otro paso para sus constantes generales excursiones e incursiones a todas las provincias del Reyno y la introducción de lanas y extracción de paños y productos agrícolas, que el boquete conocido por la hoya de la Caneta: sitio cruzado de infinidad de barrancos, siempre penosos, rara vez preservado de malhechores por sus condiciones y extensión; y de cuyos riesgos y costes le sacará la nueva proyectada línea de Montesa por su consiguiente inmediata apertura de un camino de media hora de terreno firme con los materiales al pie de la obra, vecinal de primera clase, que por ello lo costearían estos pueblos (todos los de la Canal) alcanzando a una mínima cantidad.**

Los productos agrícolas de este estenso termino de Enguera, de seis leguas de radio, gravados con enormes gastos de transportes en su extracción, sufragando escasamente una subsistencia morigerada a un céntimo de la población, lanzada aun en su mayor parte a un despoblado: parte de aquí ser el pueblo esencialmente un pueblo industrial y mercantil en el ramo de la pañería, no obstante faltarle la principal y ventajosa condición de ser productor de la primera materia, supliéndolo el arte, la actividad y vida frugal. Dichas circunstancias han establecido un movimiento del que libran entera la subsistencia mil seiscientos vecinos laboriosos que encierra con sus familias y algunos forasteros, y del que no pueden prescindir sin faltar a todas las condiciones de sus existencia; movimiento que requiere en elevadísima escala para su entretenimiento, incalculable

**numerosos concurso de carros del país, mancha y Valencia destinados a la introducción de las lanas y extracción de líquidos y cereales, mas de cuatrocientas caballerías para el porteo de paños; dos carruajes en transporte de viajeros que carecen de caballerías, únicos que por la irresistible necesidad se esponen a tamañas contingencias, y un no despreciable número de caballerías que sirven sus dueños, a mas de destinadas a la provisión de los artículos de mercado; de lo que es de ilusionar sin violentar el discurso, que todo el porvenir de esta villa se cifra en la simplificación de los medios de transporte. Con la instantaneidad de la comunicación eléctrica desaparecerían para no reproducirse jamás tantos peligros, tan incalculables gastos que recargan la producción, industria y comercio, con situarles a tan conveniente distancia ese fabuloso medio de comunicación y conducción, orgullo del siglo que tanto vivifica social y económicamente al género humano”.**

Esta acta fue el borrador de un escrito que de forma literal se envió al Gobernador Civil con la finalidad de apoyar el trazado del ferrocarril a construir desde la Venta de la Encina a Xàtiva que debería transcurrir por el valle de Montesa y no por el valle de Albaida, ya que esto representaría lo mejor para los intereses locales aunque hubiera que construir el camino vecinal para conectar con la vía férrea al que se hace mención en la transcripción del acta.

La creación de la Sociedad del Vapor San Jaime en 1865, que supuso un importante avance en la necesaria modernización del sector lanero para adaptarse a unos nuevos tiempos en los que la competitividad se iba convirtiendo en algo esencial para el progreso, debió influir de forma determinante en que se formulara del primer proyecto de línea ferroviaria a Enguera, proyecto del que ha quedado constancia en la Sección de Ferrocarriles y Tranvías del Archivo de la Diputación Provincial de Valencia mediante un expediente fechado entre el 30 de enero y el 7 de febrero de 1872, expediente por el que se autorizó a Juan Gutiérrez a estudiar una línea ferroviaria que partiendo del punto más conveniente de la de Almansa a Xàtiva y el Grao de Valencia terminase en la Villa de Enguera.

El que este primer proyecto de línea ferroviaria a Enguera no culminase de forma positiva pudo estar determinado por las circunstancias económicas y políticas del momento histórico en el que fue planteado, que no hay que olvidar que es el del año 1872, año caracterizado dentro del difícil e inestable reinado de Amadeo I de Saboya por la crisis financiera del Estado, arrastrada desde el final del reinado de Isabel II y agravada por el estallido de la guerra de Cuba en 1868, problema al que había que añadir la inestabilidad social y política generada por el nuevo levantamiento en armas de los carlistas, la división de los partidos del bloque dinástico (Unión Liberal, Progresistas y Demócratas) y la dura oposición de los republicanos contra el régimen de Amadeo I.

Las circunstancias políticas y económicas no mejoraron al año siguiente en que se agravó la inestabilidad política con la proclamación de la Iª República, lo que unido a la dificultad que también planteaban las condiciones orográficas del trazado hace bastante comprensible el que el proyecto no saliese adelante.

\* \* \*

El segundo proyecto de línea ferroviaria a Enguera, del que existe referencia a través de un artículo de Rafa Vayá publicado en el Diario “Levante” del 4 de julio de 1993, consistió en la inclusión dentro del Plan de Ferrocarriles Secundarios del Anteproyecto de la Red de Ferrocarriles de una nueva línea desde Alcudia de Crespins a Navarrés pasando por Anna, Chella y Bolbaite.

La nueva línea ferroviaria, que fue propuesta por Real orden de 12 de marzo de 1888, debía transcurrir por 28 km entre la Costera y la Canal de Navarrés y debía de conectar con Enguera mediante un ramal de 7 km en atención a la importancia industrial de nuestra Villa.

Como en el caso del primer proyecto, el de 1872, este nuevo proyecto tampoco tuvo una plasmación práctica lo que pudo radicar en factores como el que la administración y los inversores particulares diesen prioridad a las líneas costeras y a líneas que conectaban zonas industriales menos costosas de mantener y de rentabilizar, las dificultades orográficas que encarecían los costes del proyecto y su viabilidad, la inseguridad política y administrativa de los inicios de la Regencia de María Cristina de Habsburgo (1885-1902) y, sobre todo, la situación de crisis económica en que se vio envuelta España a partir de 1886, momento en que comenzó a afectarnos la Gran Depresión en forma de pérdida de mercados, proceso inflacionario y depreciación monetaria, lo que provocó el retraimiento de las inversiones que no ofrecieran una rentabilidad clara y rápida como ocurría en el caso de los ferrocarriles, cuya rentabilidad es a largo plazo.

Para concluir, quisiera señalar, como en cierto modo parecerá obvio tras la lectura de este artículo, que el hecho de que estos proyectos de línea ferroviaria a Enguera no se llevasen a cabo, ha sido un factor determinante de nuestro progresivo deterioro demográfico y económico a lo largo del siglo XX como se puede constatar observando los ejemplos de Xátiva y del eje Alcudia de Crespins-Canals. Indudablemente, nuestra situación social y económica hubiera sido muy diferente, seguramente para bien, de haber dispuesto de ferrocarril en Enguera

*Vicente Manuel Sanz Gómez*