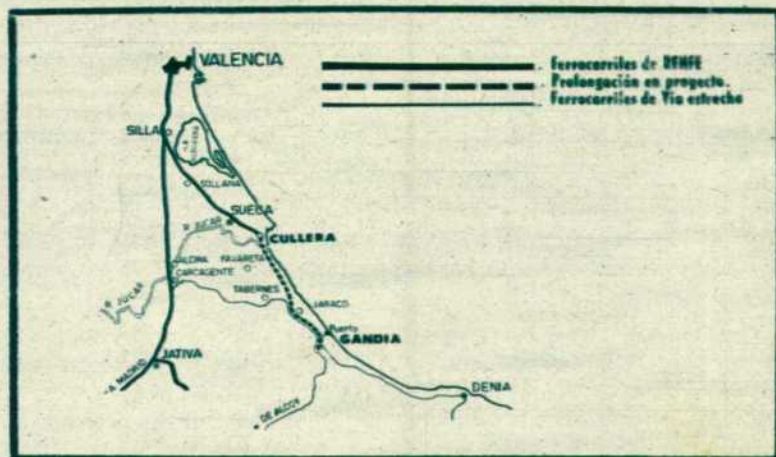




SE HACE REALIDAD UNA VIEJA



LA LINEA DE SILLA A CULLERA VA SER PROLONGADA

IMPORTANCIA DEL NUEVO FERROCARRIL PARA LA COMARCA DE GANDIA

CULLERA es uno de tantos pueblos del litoral mediterráneo sorprendidos por la avalancha turística de los últimos años. El resultado ha sido un crecimiento rápido, muchas veces desordenado, que ha cambiado por completo las antiguas estructuras urbanas. Los edificios de diez y más pisos parecen gravitar sobre las modestas casitas de dos plantas que, por otra parte, desaparecen vertiginosamente. Las inmobiliarias compran la casa y el terreno y entregan además a sus dueños un piso en el nuevo edificio que construyen. En las calles, los automóviles de matrículas extranjeras se cruzan todavía con carros tirados por caballerías; muchas tiendas presentan títulos en francés. Sus propietarios tal vez vinieron un verano, adivinaron el negocio y se han quedado en España. Pero Cullera conserva aún reductos de sus costumbres. En el mercado al aire libre, instalado en una pequeña plaza, siguen vigentes los viejos modos del regateo, de los vendedores vocingleros y del medir el valor de cada peseta, mientras dos raídos y desplazados músicos ambulantes ofrecen la oportunidad de dejarse arrastrar al sencillo mundo sentimental de sus canciones por unas pocas monedas.

EL FERROCARRIL DE SILLA A CULLERA. - Cullera es la estación final del pequeño ramal que sale

de Silla y, bordeando la Albufera, sirve a los importantes centros arroceros de Sollana y Sueca. La línea atraviesa el paisaje lacustre de los arrozales, limitado en el horizonte por las manchas verdes de carrizos de la Albufera. Allí anidan millares de palmípedas y es frecuente distinguir la silueta de un cazador, seguido de su perro, caminando por los bancales que separan los terrenos inundados.

Esta línea, de sólo 26 kilómetros de longitud, fue inaugurada el 24 de agosto de 1878. La explotaba la Sociedad del Ferrocarril de Silla a

Cullera, con domicilio social en Valencia. Era de vía métrica y su material se componía, en 1934, de seis locomotoras de vapor, dieciocho coches de tercera clase, tres mixtos, cinco furgones y cincuenta y ocho vagones de mercancías. Como dato curioso, cabe señalar que, en marzo de 1884, la «Fundición Primitiva Valenciana» entregó a esta compañía una locomotora-ténder de dos ejes que, según parece, fue la primera construida en España, pues la llamada «Primera Española» del Barcelona-Mataró fue montada en gran parte con materiales importa-

dos. En marzo de 1935, este ferrocarril fue convertido al ancho normal e incorporado a la RENFE al constituirse ésta.

El servicio que actualmente se presta por esta línea es eminentemente local. Un ferrobús en régimen de lanzadera realiza seis viajes de ida y vuelta entre Valencia y Cullera. En verano, para atender el aumento de viajeros que van a las playas, hay dos circulaciones más. Los cargues de mercancías, casi en su totalidad de naranja y paquetería, se realizan los lunes, miércoles y viernes. Conviene destacar que este ramal está completamente dieselizado.

LA PROLONGACION HASTA GANDIA. - Ahora se va a sustituir el pequeño carril de ocho metros de la línea por otro de 45 kilogramos por metro procedente del que se levanta en las renovaciones de los trayectos principales. También va a instalarse el teléfono selectivo y, lo que es más importante, va a prolongarse el ferrocarril hasta Tebernes y Gandia. Se cumplirá así una vieja aspiración de aquella comarca. Hace años, los alcaldes de los pueblos afectados estaban dispuestos a regalar los terrenos que iba a atravesar el ferrocarril, y la misma estación de Cullera se encuentra en un edificio provisional a la espera de su instalación definitiva en otro lugar cuando se prolongue la línea.



El río Júcar a su paso por Cullera

ASPIRACION VALENCIANA

IMPORTANCIA ECONOMICA EN LA COMARCA DE GANDIA. En un documentado estudio realizado por el señor Cristóbal Caballero, presentado por la Red al Banco Mundial, se exponen las causas que justifican la construcción de este tramo ferroviario, aun en las actuales circunstancias de restricción para el tendido de nuevos ferrocarriles. Los tres aspectos fundamentales de la importancia económica de la comarca de Gandía son los siguientes: gran producción agrícola, fuerte densidad de población y zona turística en rápida expansión.

En la comarca de Gandía se recoge alrededor del 35 por 100 de la cosecha de naranja de la provincia de Valencia. Este índice de producción experimentará un fuerte incremento en los próximos años por las nuevas plantaciones que se realizan, dada la situación favorable de esta zona, a cubierto de las heladas, lo que no ocurre en las otras dos comarcas de producción -Carcagente y Sagunto-. La mayor parte de la naranja de Gandía -unas 200.000 toneladas- se exporta en barco y el resto -100.000 toneladas- por carretera. La prolongación del ferrocarril desde Cullera permitirá absorber una parte considerable de este tráfico, como ha ocurrido en otros lugares donde se han conseguido excelentes resultados con los vagones de ejes intercambiables capaces de circular por toda Europa.

En cuanto a la población, Gandía y los pueblos que la circundan en un radio de acción de menos de diez kilómetros rebasan la cifra de 50.000 habitantes. Esta importante concentración demográfica -la única de España en sus circunstancias que carece de ferrocarril de vía normal- sólo está servida por dos pequeñas líneas de vía estrecha. Una, la de Alcoy al puerto de Gandía, construida por los ingleses el siglo pasado para suministrar carbón a aquel importante centro fabril alicantino; la otra es la de Carcagente a Denia, ambas de escasos recorridos e insuficientes para atender las actuales necesidades. Un dato significativo sobre el tráfico potencial al que podría optar el ferrocarril lo indica el hecho de que Gandía es la población española con mayor número de camiones de más de 10 toneladas matriculados.

Por último, hay que considerar también la aportación del turismo, que ha revalorizado toda la costa

desde Cullera a Denia, y que el ferrocarril permitirá convertir en cercana y cómoda zona de expansión de Valencia.

CARACTERISTICAS DEL NUEVO TRAYECTO. -En noviembre del pasado año fue aprobado el proyecto por un importe de 187 millones de pesetas. Las obras deberán concluirse en el plazo de treinta meses. El nuevo trazado, de 14 kilómetros de longitud, discurre por terreno llano, pero difícil, dada la constitución pantanosa del mismo. El único obstáculo natural es el río Júcar, que se salvará mediante un puente situado en las afueras de Cullera. Posteriormente, la prolongación hasta Gandía ofrece dos posibilidades: el tendido de una nueva línea o el ensanche del ferrocarril de Carcagente a Denia en el tramo Tabernes-Gandía.

Este ferrocarril, explotado en la actualidad por el Estado, era en un principio de tracción animal, para lo que disponía de 30 caballos de tiro. Después fue autorizada su transformación en económico de vía estrecha, servido por vapor. Pertenecía a los ferrocarriles de Almansa, Valencia y Tarragona, compañía que tanto impulsó el Marqués de Campo. En 1892 pasó con el resto de dicha compañía a formar parte del Norte. Tiene 66 kilómetros, y enlaza en Carcagente con la línea de Almansa a Valencia de RENFE, y en Denia con los Estratégicos y Secundarios de Alicante, compañía que desde hace un año ha pasado también a ser explotada por el Estado.

De realizarse el ensanche a vía normal en el recorrido Tabernes-Gandía, que resulta ser la solución más económica, el ferrocarril de Carcagente a Denia quedaría dividido en dos tramos sin comunicación, por lo que en el estudio económico citado se deduce que lo lógico sería prolongar la transformación del ancho hasta Denia.

Al margen de estas realidades inmediatas, los apasionados defensores de este nuevo ferrocarril se dejan arrastrar por el entusiasmo de los proyectos y piensan que más adelante podría establecerse el ancho normal hasta Alicante. De esa manera se completaría el circuito ferroviario de la región levantina con una segunda comunicación entre Valencia y Alicante, al mismo tiempo que se ampliaba el tendido de línea férrea por la costa, del que tanto adolece nuestra Red.

FERNANDO F. SANZ

(Fotos del autor. Gráfico: Gómez.)



Una calle típica de Cullera



Nuevas edificaciones junto a las casitas de dos plantas