

PATRIMONI

El ferrocarril VAYA en Canals. El túnel a la Serra Grossa.

ENRIC JUAN SAHUQUILLO

INTRODUCCIÓ

A finals del segle XIX un projecte de ferrocarril de via estreta devia travessar de nord a sud el terme de Canals, la línia enllaçaria el poble de l'Alcúdia de Crespins, amb les localitats de Villena i Alcoi. Tanmateix, a Canals no es projectava cap estació donada la seua proximitat a l'Alcúdia de Crespins, on s'ubicaria l'estació final de la línia. Després de 28 anys d'obres, paralitzacions, suspensions de pagaments, fallides, caducitats, plets judicials, rehabilitacions, etc., es va donar per acabada la línia sense que arribara ni a Alcoi ni a l'Alcúdia de Crespins. Així que l'objectiu d'aquest article serà explicar els avatars d'aquest "camí de ferro".

Abans de continuar pot ser necessari explicar el títol de l'article. VAYA és l'acrònim de Villena, Alcoi, Yecla, Alcúdia de Crespins, nom reduït del més llarg que definia la companyia que va iniciar les obres d'aquest ferrocarril que s'anomenava *Compañía de los ferrocarriles económicos de Villena a Alcoi a Yecla y Alcudia de Crespins*.

UN POC D'HISTÒRIA

La primera línia fèrria comercial de passatgers que començà a funcionar en el món, va ser a Anglaterra, en 1825 entre les localitats de Liverpool i Manchester, encara que des de feia cinc ja funcionava una línia de mercaderies entre Stockton i Darlington. Aquest fet va suposar una autèntica revolució en les comunicacions terrestres de l'època, doncs suposava poder transportar a persones i mercaderies en algunes hores, a distàncies que amb els carros o diligències es tardaven, inclús dies sencers. Una vegada demostrats els evidents avantatges d'aquest nou

mitjà de locomoció, els governs dels països més avançats de l'època, van apostar per construir una xarxa ferroviària que vertebrara el territori i facilitara el moviment de persones i mercaderies, amb la consegüent dinamització del comerç i l'economia. Així nacions com Anglaterra, França, Bèlgica o Prússia, es van dotar de forma ràpida d'una extensa xarxa ferroviària.

A Espanya hauríem d'esperar fins a 1837 per veure circular un tren, però curiosament no al territori peninsular, sinó a l'illa de Cuba (aleshores província espanyola) entre les poblacions de l'Habana i Bejucal en la línia fins a Güines.

A la península, la primera línia de ferrocarril s'inaugurà el 28 d'octubre de 1848 entre les poblacions de Barcelona i Mataró.



Línies d'ample ibèric en 1860

Imatge 1: Línies d'ample ibèric en 1860. Elaboració pròpia.

En 1851 s'inaugurava la línia de Madrid a Aranjuez. La construcció de línies adquireix un ritme frenètic així al 1860 a Espanya hi havia una incipient xarxa ferroviària, que ens mostra la

imatge 1, encara que sense enllaç entre les diferents línies.

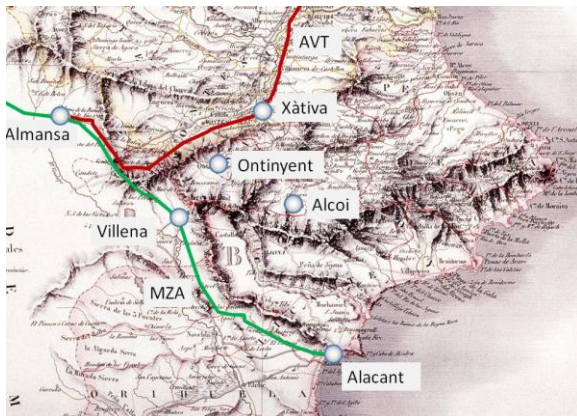
EL CONTEXT

Al País Valencià, el 22 de març de 1852 s'inaugurava el ferrocarril de València al Grau, que formava part de la concessió feta a José Campo del ferrocarril de València a Xàtiva. Les obres havien començat el 26 de febrer de 1851, i la secció fins a Xàtiva s'inaugurava el 20 de desembre de 1854. José Campo també havia obtingut la concessió de la secció entre Xàtiva i Almansa en agost de 1852.

Així el 19 de novembre de 1857 el tren arribava a l'estació de l'Alcúdia de Crespins, després d'haver salvat un obstacle important com era passar el riu Canyoles prop d'Annahuir, amb un pont de ferro de 56 metres de llum.

També un 19 de novembre, ara de 1859, la línia arribava fins Almansa, on enllaçaria amb la línia, ja construïda, de Madrid a Almansa i Alacant. A les nostres comarques, després d'aquestes dues línies ja no es construiria cap més de via ampla fins que en 1904 s'inaugurà la línia Xàtiva-Alcoi.

La imatge 2 ens mostra les línies en explotació en 1870, i podem observar la "Y" que formen les línies de Madrid-Almansa-Alacant i Almansa-Xàtiva-València, aquesta disposició deixava sense enllaç directe a les ciutats de València i Alacant, i per anar d'una a l'altra hi havia que passar per Almansa. Curiosament, hui, 160 anys després, continuem sense enllaç directe, i és necessari anar fins a Almansa (per ser més exactes, fins a La Encina) per desplaçar-se de València a Alacant en tren.



Imatge 2: Línies de MZA i AVT en 1870. Font: mapa baseElaboració pròpia.

Durant la segona meitat del segle XIX poblacions de les comarques centrals, com Alcoi, Cocentaina, Muro, Ontinyent, Bocairent i d'altres, es van convertir en importants punts de la industrialització al País Valencià. També altres poblacions com Benigànim, Aiello, Albaida, etc van desenvolupar una important agricultura que necessitava donar eixida als seus productes. El problema estava en les deficientes vies de comunicació existents en aquell moment, que pràcticament eren poc més que camins de carros. Pot donar idea d'aquesta situació el fet que fins 1881, després de més de 10 anys de construïda la carretera de l'Alcúdia de Crespins a Ontinyent, no es col·locà el pont ferro per travessar el riu Canyoles prop de Canals.

Aquest aïllament dificultava tant l'arribada de matèries primeres com l'eixida dels productes, manufacturats i agrícoles. Un cas paradigmàtic era Alcoi, on la majoria d'indústries estaven accionades per motors de vapor que necessitaven carbó per a funcionar, i aquest era importat des d'Anglaterra al port d'Alacant i pujat en carros fins Alcoi. Així mateix tots els productes manufacturats que havien d'eixir d'Alcoi ho havien de fer amb carros i els viatgers en diligències.

Una idea d'aquest aïllament de les poblacions esmentades ens la dona la imatge 2, on podem observar la complicada orografia amb la qual havien de lluitar els sistemes de transport.

Amb l'objectiu de solventar aquesta problemàtica, entre 1857 i 1880 són nombroses les sol·licituds que es fan al Govern d'Espanya, per estudiar línies fèrries que uniren bàsicament, Alcoi amb la línia Madrid-Alacant en Villena i amb la línia València-Almansa en Xàtiva. Fins a tretze intents hi va haver en eixos anys, alguns es van quedar en simples estudis, altres van redactar projectes, inclús alguns van començar a fer obres, però al final cap d'aquests intents va aconseguir que algun ferrocarril traguera a Alcoi del seu aïllament.

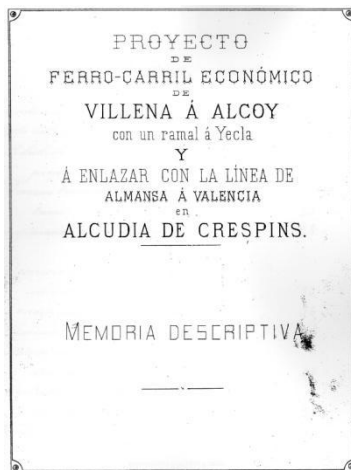
EL PROJECTE

El dia 4 de setembre de 1880 la *Gaceta de Madrid* publicava la llei, que permetria construir el ferrocarril tan esperat per Alcoi i molts altres pobles de les comarques del sud de València i del nord d'Alacant. La llei deia:

“Artículo 1º. Se autoriza a D. Angel Calderon y

Martínez para construir y explotar por 99 años, y en las condiciones que prescribe el capítulo 10 de la ley de ferrocarriles de 23 de Noviembre de 1877, y el 6º del reglamento para su ejecución de 24 de Mayo de 1878, un ferro-carril económico que, partiendo de Villena con un ramal a Yecla, se dirija a Alcoy, y desde el punto mas conveniente de este trazado a enlazar con la línea de Almansa a Valencia.”

A l'article 2n es declarava d'utilitat pública per facilitar-ne les expropiacions i a l'article 3r indicava: “*Dentro del plazo de ocho meses, contados desde la promulgación de esta ley, se presentará el proyecto completo al Ministro de Fomento. La ejecución de las obras dará principio a los seis meses de la fecha de aprobación definitiva del proyecto, y quedarán terminadas a los cuatro años.*”



Imatge 3: Memòria descriptiva del projecte. Font: AGA

Cal parar atenció en alguns aspectes de la llei de concessió, al indicar que seria un ferrocarril *económico* ja establia que no seria de via ampla sinó estreta. Tampoc indicava expressament el punt on enllaçaria amb la línia d'Almansa a València, quedant a la discrecionalitat del concessionari. Per últim cal observar els terminis que donava, per presentar el projecte huit mesos, i per finalitzar les obres, quatre anys des de l'aprovació del projecte. Aquest darrer termini portaria molts mals de cap als successius gestors d'aquesta línia.

La qüestió de l'ample de via era, i és, fonamental en l'explotació de un ferrocarril. A Espanya, amb la *Real orden* de 31 de desembre de 1844 el Govern fixava l'ample de via de les línies generals en *seis pies castellanos*, és a dir 1.676 mm, que era diferent al que estava utilitzant-se a la major part d'Europa que era de 1.435 mm. La línia

del VAYA anava a ser de via estreta, és a dir l'amplada seria de 1.000 mm. Aquest fet que tenia avantatges evidents en l'economia de la construcció i adquisició del material rodant, anava a ser un entrebanc important en les estacions d'enllaç de Villena i l'Alcúdia de Crespins, doncs obligaria a realitzar transbordaments tant de persones com de mercaderies.

El projecte es presentà al Ministeri de Foment el 30 d'abril de 1881, es revisat amb data de 25 d'abril de 1882 i definitivament aprovat per Reial Ordre de 20 de juny de 1882.

El traçat que definia el projecte el tenim en la imatge 4.



Imatge 4: Traçat previst al projecte. Elaboració pròpia.

Com es pot observar la línia tindria dos ramals, un que aniria d'Alcoi a Villena i Yecla i un altre que eixiria de l'estació de Verge de la Llum, amb estacions i baixadors en Ontinyent, Agullent, Albaida, Barranquets, Aielo de Malferit i l'Ollería i acabaria en l'estació d'Alcúdia de Crespins. A Canals no es projectava estació donada la seua proximitat a l'Alcúdia de Crespins. El recorregut total de la línia seria de 109 quilòmetres, i el tram entre Verge de la Llum i l'Alcúdia de Crespins tindria una longitud de 31.736 metres, dels quals 20.493 serien en recta i 11.243 en corba.

La memòria del projecte descriu el traçat i pel que fa al nostre terme deia: “*Se dirige cruzando los barrancos de la Sarañana y del Grau por junto al buerto de Moran, a cruzar también la carretera de Onteniente a Alcudia situando la estación de Ollería a 360m de distancia de la población.*”

Desde la estación toma la traza, la dirección del convento de Capuchinos, variando con una curva de 107º 30' a atravesar la Sierra por debajo del Puerto de la Ollería con un túnel de 823m de longitud para pasar al

lado N. de ella en la cuenca del río Montesa.

La formación de la Sierra de la Ollería, perteneciente a los terrenos terciarios, se encuentra constituida por bancos de caliza dura alternados con areniscas y arcillas en capas de menor espesor, pero en las cuales se presentan manantiales; y comprobada esta presunción con algunos trabajos que se están ejecutando en la misma sierra, para el alumbramiento de aguas, es motivo suficiente para que proyectemos este túnel con revestimiento.

La bajada desde la divisoria, al paso del río Montesa empieza desde la entrada del túnel con dos rasantes de 0,003 en longitudes de 2470,12 y 1485,80 interrumpidas por una horizontal de 199m. La traza horizontal se apoya en la ladera izquierda desarrollándose en curvas de grandes radios y cruza el río con un puente de hierro de un solo tramo de 20m de luz para dar libre desagüe a sus avenidas, pasa junto al pueblo de La Torreta, cruza la carretera de 3r orden de Onteniente a Alcudia y sigue por frente al pueblo de Canals a terminar al O. de la estación de Alcudia de Crespins, sobre la línea general de Almansa a Valencia.

Emplazaremos nuestra estación contigua a la de la línea general relacionada con ella, por medio de plataformas giratorias y vías anchas que llegan a los de aquella para verificar con toda facilidad los transbordos de una a otra línea.

Hemos visto que en la segunda sección y especialmente en su trozo 2º se hallan acumuladas las mayores dificultades del proyecto y lógicamente también las obras más importantes que sucesivamente hemos descrito y cuyos dibujos las presentan con todo detalle.

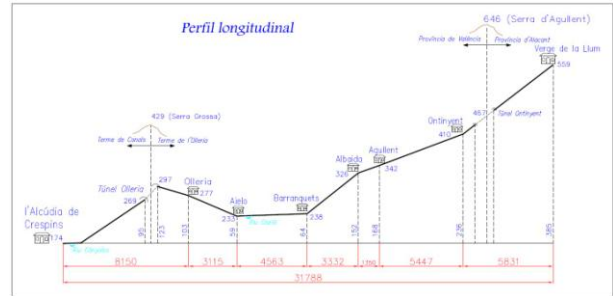
Los dos túneles de mayor longitud; los dos únicos puentes de alguna consideración; las mayores y más largas pendientes; las curvas de menor radio; todo, en fin da idea, con los planos de detalle, de las dificultades que presenta el terreno y cuya mejor solución hemos estudiado con decidido empeño.

La traza horizontal, se compone de 32 alineaciones rectas y 31 curvas, de éstas 3 de 150 de radio y una de 200m.

Las rasantes son 40: de las cuales 11, alcanzan el máximo de 0,003 sumando una longitud de 11 835,73.

El número de pasos a nivel es de 7.”

Amb les dades anteriors, el perfil longitudinal del tram del nostre estudi seria el que mostra la imatge 5.



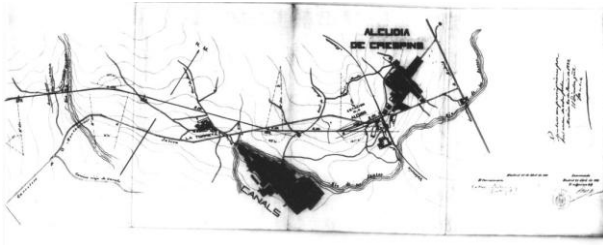
Imatge 5: Perfil longitudinal de la línia. Elaboració pròpia.

La traça de la línia entre l'Alcúdia de Crespins i Canals fins creuar el Canyoles seria la que ens mostra la imatge 6 que són el plànols originals del projecte amb el traçat. La imatge 7 ens presenta un muntatge dels plànols fins l'Ollería on podem apreciar el conjunt del traçat, així com el túnel previst per travessar la Serra Grossa.

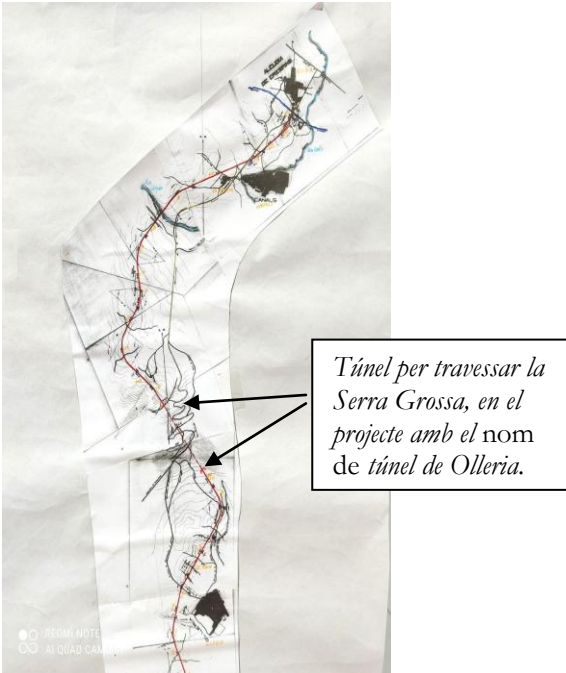
Per a les corbes es fixava un radi mínim de 300 metres, excepte a les entrades d'algunes estacions que arriben a ser de 150 metres. Així entre les estacions de Verge de la Llum i Alcúdia de Crespins hi haurien 37 trams de via recta i 36 en corba. La pendent màxima no devia superar les 30 mil·lèsimes.

El pressupost assignat per construir el ferrocarril era de 8.094.407 pessetes amb 16 cèntims. Però el cost per quilòmetre era molt diferent segons la secció, mentre que en el tram de Villena a Yecla era de 38.337,22 pessetes, la secció entre Villena i Alcoi costava 41.121,95 pessetes i la de Verge de la Llum a l'Alcúdia de Crespins costaria 92.401,54, el que dóna idea de les dificultats que presentava aquest últim tram.

Una vegada presentat el projecte davant del Ministeri de Foment, Angel Calderón començà una gira pels pobles per on devia passar el ferrocarril, buscant el suport econòmic per portar endavant el projecte. Aquest fet s'explica perquè segons la llei ferroviària de 1877, si la línia tenia dret a subvencions els pobles, i les Diputacions provincials corresponents, per on anava a passar el traçat estaven obligats a aportar la part corresponent de la subvenció. En les línies que no tenien dret a subvenció de l'Estat, les Diputacions provincials i els pobles per on discorria la línia podien atorgar-les, tant en metàl·lic com en terrenys a ocupar per la via.



Imatge 6: Plànol del projecte. Font: AGA.



Imatge 7: Plànols amb el traçat fins a l'Ollería.

Canals, que encara que no anava a tenir estació, la línia devia travessar el seu terme municipal de nord a sud, també rep la visita del concessionari. Suposem que el referit Angel Calderón faria les oportunes gestions davant l'ajuntament i fruit d'elles es convocà un ple extraordinari el 20 de juliol de 1881, l'acta del qual diu així:

“Número 55. Sesión extraordinaria de 20 de Julio.

En la Sala Capitular de la Villa de Canals á los veinte dias del mes de Julio de mil ochocientos ochenta y uno; se reunieron en sesión extraordinaria, previa la debida convocatoria bajo la presidencia del Señor Alcalde Don Francisco Alventosa, siendo la hora señalada de las diez de la mañana, los Señores del Ayuntamiento y mayores contribuyentes que al margen se expresan, y declarada abierta la sesión por el referido señor presidente se manifestó que el objeto de ella era para tratar resolver la manera de

contribuir con algun óbolo o dádiva a fin de que el concesionario del proyecto de Ferro-Carril de Villena á Alcoy y Alcudia de Crespins pueda llevarle a efecto con las mayores facilidades. En seguida pidió y obtuvo la palabra el Sr. Don Vicente Conegero, manifestando que pudiendo aportar grandes ventajas a la población el proyecto mencionado por el Sr. Presidente rogaba a los Señores del Ayuntamiento y mayores contribuyentes prestaran cada uno de por si su valioso concurso para demostrar con ello que el pueblo de Canals era amante del progreso y prosperidad de todos, cuando de tan utilísimas mejoras se trataba.

Acto seguido usaron de la palabra varios Señores y abundando todos en el mismo pensamiento que el Sr. Conegero, se acordó por unanimidad entregar al concesionario Don Angel Calderon ó a quien legítimamente le represente, el terreno comprendido dentro de este término municipal y entre los kilómetros 63 mas 797 metros y el 67 mas 429 metros ó sea desde el límite de este término con el de la Ollería y el rio Montesa que ha de ocuparse en la via del expresado Ferro-Carril.

Esta Villa que en la presente ocasión no hace todo cuanto son sus deseos, pero si mas de lo que le permiten sus muchas atenciones y el estado poco satisfactorio en que se encuentra, espera que la empresa aceptará este pequeño sacrificio, concediendo esta a su vez gratis en beneficio del pueblo las aguas sobrantes de las que la empresa pueda utilizar para su servicio y necesidades de la Via, y que puedan encontrarse en la perforación del túnel que ha de construirse dentro de este término municipal, siempre que no excedan de media fila, y en el caso de que saliese mayor cantidad de aguas, el derecho de preferencia á cualquier otro para utilizarlas, mediante el aforo ó valoración de ellas por peritos nombrados por ambas partes, a cuyo efecto los Señores concurrentes en representación del pueblo, se comprometen al abono de su valor en la forma que se convenga con la empresa.

Enterados todos los Sres. Presenten acogieron con entusiasmo y por unanimidad la proposición del Sr. Presidente y las resoluciones que se citan y acordaron se expidiese una copia de la presente acta para hacer entrega de ella al Sr. Calderon, no solo para que obre los efectos consiguientes, si no también para que conste a dicho Sr. y sea público que la Villa de Canals agradece los servicios que se le hacen y especialmente el que motiva esta reunión, por la ventajas que ha de reportar á la población la realización de tan deseado proyecto.

Con lo cual se dió esta por terminada firmando de los Señores concurrentes los que saben, y por los que no un testigo á sus ruegos, de que certifico. Francisco Alventosa. Señores del Ayuntamiento: 8; Mayores contribuyentes: 37”

D'aquesta acta, què encara que extensa hem considerat transcriure-la completa pel seu interès històric, podríem destacar què, així com la petició normal de les localitats per on havia de passar la línia, era que l'estació estiguera el més prop possible del poble; Canals, sabent que no anava a tindre estació demana poder disposar de l'aigua sobrant que es poguera obtindre de les filtracions que tinguera el túnel.

Com hem indicat abans, amb data 20 de juny de 1882 s'aprovà el projecte presentat per Angel Calderón i el dia 4 d'agost també de 1882, la Gaceta de Madrid publicava la Reial Ordre de 27 de juliol per la qual s'atorgava la concessió del ferrocarril d'acord amb el plec de condicions particulars que havia de regir, tant la construcció com l'explotació del ferrocarril. La Reial Ordre deia:

“Visto el expediente instruido para el cumplimiento de esta ley:

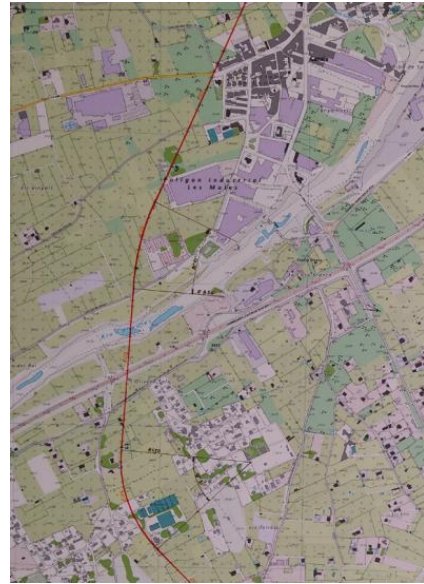
Visto el pliego de condiciones particulares para la concesion aprobada por Real orden fecha 27 de Junio próximo pasado:

Vista la aceptacion del citado pliego suscrita por D. Angel Calderon;

S. M. el Rey ha tenido a bien otorgar a Don Angel Calderon y Martinez la concesion del ferro-carril de Villena a Alcoy, con ramales a Yecla y a la línea de Almansa a Valencia en Alcudia de Crespins; entendiéndose otorgada esta concesion consujeccion al pliego de condiciones aprobado por Real órden fecha 27 de Junio próximo pasado.”



Imatge 8: Traçat de la línia sobre Canals del mapa 1/5000 de l'ICV. Elaboració pròpia.



Imatge 9: Traçat de la línia sobre La Torreta del mapa 1/5000 de l'ICV. Elaboració pròpia.



Imatge 10: Traçat de la línia amb el túnel sobre mapa 1/5000 de l'ICV. Elaboració pròpia.

En aquest plec de condicions particulars quedaven fixades totes les condicions i obligacions que, en la construcció i l'explotació de la línia, havia de complir el concessionari. Des dels terminis per començar i y, més important el termini per finalitzar les obres, que era de quatre anys. També incloïa les causes per les quals podia declarar-se la caducitat de la concessió, així com les tarifes màximes de podria cobrar la companyia.

A la imatge 11 podem observar l'import de les tarifes que l'empresa podia cobrar pel servei de transport, tant de mercaderies com de passatgers. Com es veu hi ha dues columnes, una amb el preu del peatge i l'altra amb el preu del transport. Açò s'explica perquè, encara que les línies de ferrocarril eren propietat de les empreses explotadores (mentre durara la concessió, que en aquest cas era

de 99 anys), la normativa ferroviària establia la obligatorietat d'una empresa a deixar circular trens d'altres companyies per les seues vies, i en aquest cas es pagava el preu del peatge a l'empresa que tenia la concessió.

VIAJEROS.	PRECIOS		
	De peaje.	De transporte.	TOTALES.
	— Pesetas.	— Pesetas.	— Pesetas.
Billetes de viajeros de primera clase por persona y kilómetro.....	0'0800	0'0400	0'1200
Idem id. de segunda clase, idem id.....	0'0600	0'0300	0'0900
Idem id. de tercera clase, idem id.....	0'0400	0'0200	0'0600

Imatge 11: Preus màxims que podia cobrar la companyia.

Una vegada aprovat el projecte, i amb la publicació de la RO i del plec de condicions començava a córrer el termini per a començar les obres, per tant calia buscar els capitals necessaris per a la construcció de la línia. El més habitual en aquells moments era constituir una societat anònima i emetre accions i obligacions per la totalitat del pressupost de l'obra.

Així el 16 d'agost de 1882, es constituïa a Barcelona, on tindria la seu social, la societat que anava a construir i explotar el ferrocarril, i que portaria el nom de *Compañía de los Ferro-carriles económicos de Villena á Alcoy, Yecla y Alcudia de Crespins*. El dia 29 d'agost la Gaceta de Madrid publicava la certificació, del notari Jaime Burguerol y Roca sobre la constitució de la companyia. Es fixava un capital social de 13.015.000 de pessetes, dividides en 27.500 obligacions de 475 pessetes cadascuna. Imatge 12.



Imatge 12: Obligació de 475 pessetes del VAYA

Una vegada constituïda l'empresa ja podien començar les obres.

LA CONSTRUCCIÓ

La construcció d'una línia fèrrea és una tasca laboriosa que comporta moltes actuacions abans de pegar un colp de pic. Una vegada aprovat el projecte i tenint atorgada la concessió, calia fer el replanteig de les obres marcant els límits de l'explanació segons el traçat definitiu, doncs podien produir-se variacions respecte del projecte inicial, a continuació hi havia que confeccionar els llistats per a les expropiacions, pagar aquestes i aleshores ja es podia ocupar els terrenys i començar les obres. Per aquest motiu no podem fixar una data concreta per al començament de les obres, però a finals de setembre de 1882 ja s'estava treballant en diversos punts de la línia.

La construcció la podem resseguir per la premsa de l'època, però així com del tram entre Villena i Alcoi hi ha moltes notícies i editorials, sobre tot del periòdic *El Serpis* d'Alcoi, de la secció entre Verge de la Llum i l'Alcúdia de Crespins hi molt poques i tant sols fan referència a la perforació dels dos túnels. Així que utilitzarem aquesta font per explicar el procés constructiu.

El 28 de setembre de 1882 *El Serpis* publicava: “*Los cimientos de las cocheras y edificios de la estacion de Villena se están acabando de llenar, y las obras de perforacion de los túneles de Onteniente y Ollería se empezarán dentro de poco.*” El dia 15 d'octubre de 1882, *La Gaceta de los caminos de hierro* publicava que: “*En los últimos días de este mes, se verificará la inauguración de las obras de construcción del ferro-carril de Alcudia de Crespins a Alcoy y Villena.*”

L'últim pas dels aspectes jurídics de la companyia del VAYA es va donar quan el 12 d'octubre la Gaceta de Madrid publica la RO del 29 de setembre de 1882, per la qual la titularitat de la concessió, que encara ostentava Angel Calderón, es transferia a la: “*Compañía de los ferro-carriles económicos de Villena a Alcoy a Yecla y Alcudia de Crespins representada por su Director-gerente D. Jacinto Aran y Sierra, respecto a todos los derechos y obligaciones inherentes y que se derivan de la concesión...*”

El 7 d'abril de 1883 el periòdic alacantí *La Unión Democrática* publicava: “*Las obras del ferro carril de Villena a Alcoy, y Alcudia de Crespins, continuan con gran actividad. Han principiado los trabajos para la perforación del túnel proyectado en el Puerto de la Ollería, atacándose el monte por ambos lados.*”

El Serpis del dia 8 de maig de 1883, recollia una notícia publicada pel periòdic *Los Negocios de Barcelona*: “*Las obras de la seccion de Virgen de la Luz á Villena continuan también sin interrupcion, y en los túneles de la seccion de Alcudia están los trabajadores cerca ya de las boquillas.*”

L'edició de *El Serpis* del 22 de juliol de 1883, recull un altre article de *Los Negocios de Barcelona*, on es fa un resum de la junta extraordinària d'accionistes del VAYA celebrada el 16 de juliol. Allí Angel Calderón explica l'estat de les obres i entre altres coses diu: “*En la sección desde Virgen de la Luz, continuando en dirección a Alcudia de Crespins, se ha acometido con toda energía la perforación de los dos únicos túneles que hay que abrir, ballándose ya bastante adelantadas las galerías de avance en ambos y por sus dos bocas respectivas.*”

El 9 d'agost de 1883 *El Serpis* indicava que: “*En la continuación de la línea de Virgen de la Luz a Alcudia de Crespins, siguen las perforaciones de los túneles de Onteniente y Ollería con toda regularidad.*”

També es donaven situacions de picaresca com informava *El Constitucional* del 30 de setembre de 1883: “*Al contratista de las obras del ferro-carril de Alcudia á Villena, en el término de Ollería, le ha sido impuesta una multa por hacer piedra en los montes del Estado.*”

Sense dubte un dels efectes beneficiosos de les obres del ferrocarril, era la possibilitat de donar treball a molts homes, com indicava *El Serpis* del 18 de novembre: “*Todos los braceros que quieran obtener colocacion en las obras del ferro carril de esta ciudad á Villena, en la seccion de esta última poblacion á Bocairante, la obtendrán inmediatamente ganando un jornal de 2 pesetas diarias, y á los chicos de 15 ó mas años de les abonará cada día una peseta y cincuenta céntimos, o sean 6 reales.*”

El Constitucional de 21 de desembre de 1883 publicava: “*Estos días deben hallarse dichos señores (esta referint-se a Jacinto Arán gerent de la Companyia i José Maria Luis Santonja, vicepresident) en Onteniente, adonde han ido para conocer el estado de los trabajos de perforación del túnel que lleva el nombre de aquella villa, y del de la Ollería.*”

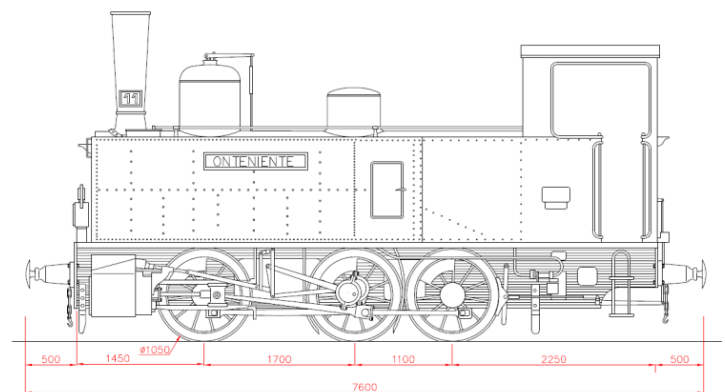
A estes altures de l'any ja s'albirava la inauguració del ferrocarril entre les localitats de Villena i Banyeres.

El dia 8 de març de 1884, *El Serpis* recollia

una notícia, que sobre la Memòria de la junta general d'accionistes de la Companyia VAYA celebrada el 19 de febrer, publicava *El Mercantil Valenciano* que deia: “*En la sección de la Virgen de la Luz a Alcudia de Crespins, están muy adelantados los trabajos de perforación de los túneles de Onteniente y la Ollería; y los del barranco de la Minas, que son los mas costosos.*”

Finalment, després d'alguns endarreriments a causa de pluges intenses, arribava el dia de la inauguració, en realitat era una inauguració parcial doncs dels 109 km que tenia la concessió, sols anaven a posar-se en explotació 25, és a dir menys d'una quarta part. Així l'acte solemne de la inauguració tingué lloc el 13 d'abril de 1884 i va merèixer múltiples, i extenses cròniques, dels periòdics de l'època.

La inauguració va tindre viatge oficial entre Villena i Banyeres amb un comboi que portava a les altes personalitats, benedicció de la locomotora, àpat, brindis, discursos i viatge de tornada. El comboi estava encapçalat per la locomotora de nom *Onteniente* (podem veure-la a la imatge 10), localitat que havia contribuït generosament a subvencionar la línia. Segons la premsa hi havia en Villena sis més muntades amb els noms de *Alcudia, Ollería, Onteniente, Agullente, Cocentaina y Muro*. En aquella època era costum posar-li a les locomotores el nom dels pobles per on passaria la línia, però en aquest cas resulta curiós que, per cap dels pobles amb el nom dels quals batejaren les locomotores, arribaria a passar aquest ferrocarril.



Imatge 13: Locomotora *Onteniente*. Elaboració pròpia.

El rodatge era 030T, és a dir tres rodes acoblades i sense rodes lliures ni davant ni darrere, la T significava que portava el tènדר (espècie de

dipòsits laterals on s'emmagatzemava el carbó a un costat i l'aigua a l'altre, matèries necessàries per fer funcionar una locomotora de vapor) incorporat.

Durant el viatge de tornada i a preguntes de la premsa sobre les obres que faltaven a fer, el director-gerent de la companyia responia: “*Al próximo octubre*” i afegia “*La sección difícil y costosa es la de Alcudia a la Virgen de la Luz; hay en ella dos grandes túneles, en la Ollería y en Onteniente; uno de mil doscientos y otro de mil seiscientos metros. Se calcula que podrá abrirse el trozo de Alcudia a Onteniente en julio del año 1885 y quedar todo concluido para fin de ese año.*”

Molt bones intencions, però que al final no acabarien complint-se. Una vegada inaugurada aquesta secció la línia quedava com es veu a la imatge 14.

La anècdota del viatge inaugural és que quan el tren va passar per l'estació de Biar no hi havia ningú esperant-lo, i és que l'Ajuntament s'havia oblidat d'avisar a la població del pas del comboi. Així que aquest va tenir que fer la parada durant el viatge de tornada a Villena.



Imatge 14: Plànol de la línia en 1884. Elaboració pròpia.

No va durar molt de temps l'alegria per la inauguració del ferrocarril. A finals del mes de maig unes fortes pluges (coses del clima mediterrani) provocaren una gran avinguda del riu Vinalopó, que provocà l'enfonsament de les infraestructures, que prop de Biar i Beneixama, permetien salvar aquest riu, també van provocar grans danys a les obres per salvar el Riu de la Marjal prop de Banyeres, interrompent el servei del ferrocarril sols un mes després de la seua inauguració. Aquest es tornaria a reprendre però mitjançant transbordaments per salvar aquests entrebancs.

Aquestes pluges també afectaren de forma important al túnel que estava obrint-se entre Canals i l'Ollería com ho exposava *El Serpis* el 29 de maig de 1884: “*La boca de Sur del túnel de la Ollería sufrió perjuicios de gran consideración. Todos los afluentes de la cuenca que forma el pinar de Marau, se reunieron en el túnel, que teniendo la pendiente hacia dentro, se inundó, socavando obras y trincheras, hasta el punto de no poder entrar en él sin grave riesgo para los operarios. Es un inmenso cañón lleno de agua y barro inaccesible por algún tiempo, lo cual retrasará notablemente la perforación.*”

A la tardor de 1884 tornarien a repetir-se les fortes pluges, provocant grans desperfectes a la línia en construcció i enfonsant dels ponts provisionals que s'havien construït sobre el riu Vinalopó, i *Riu de la Marjal*. *La Gaceta de los caminos de hierro* del dia 7 de desembre de 1884 ho deixava clar: “*Los desperfectos que el último temporal ha ocasionado en la línea férrea de Villena a Alcoy ascienden a más de quince mil duros.*”

La vía aparece cortada en varios puntos del kilómetro núm. 26; han sido arrastradas tres aletas del puente del camino de Alfafara que mide una extensión de 3 metros. Las cimbras y maderas del barranco de “Les Falses” han sido destruidas y esparcidas por los bancales.

Aparece cortada la explanación en gran número de terraplenes y muchos corrimientos de trincheras.

La alcantarilla del barranco del “Galer” fue cortada por una exhalación, removida por el terremoto que tuvo lugar en la noche del 5 al 6 del actual y llevada por la fuerza de las aguas que arrastraban los árboles enteros desgarrados y grandes bloques, algunos de más de un metro cúbico precipitados con fuerza desde lo alto de las sierras.”

A partir d'aquest moment quedaria suspès, de nou, el servei del ferrocarril.

En la Memòria de la junta general d'accionistes celebrada el 15 de febrer de 1885, es posaven de manifest tots els avatars del curt traçat de via que tenia la Companyia VAYA en explotació i els trams que estaven en obres.

Entre altres coses deia, referint-se a les pluges: “*Se desencadenó en aquella fecha (20 de maig) un temporal de aguas que inundaron las provincias de Murcia, gran parte de las de Alicante y Valencia, ocasionando las víctimas é incalculables pérdidas que todos lamentamos aun. Tal inundacion ocasionó desperfectos de*

cierta consideracion en la seccion de Villena á Bañeras, arrastrando tierras y destruyendo el ponton sobre el Vinalopó, kilómetro 5,617, y ademas otros en los puentes de los kilómetros 16 y 22, todo lo cual hizo que forzosamente se paralizara la circulacion de trenes.”

El servei es reprendria el 16 de juny, però sols per a viatgers, doncs hi havia que fer transbordaments en els quilòmetres 16 i 22.

La Memòria també exposava els efectes sobre el ferrocarril de l'epidèmia de còlera, que es produí a finals del mes d'agost. Les restriccions de moviment eren tantes que als treballadors de les obres no els deixaven entrar als pobles al final de la jornada laboral. La Memòria continuava: *“Como si tantas calamidades en tan corto tiempo no fueran suficientes, el 18 de Setiembre, fecha en que continuaban todavia los cordones sanitarios, hubo de paralizarse en absoluto la circulacion de trenes, efecto de las nuevas inundaciones que en esta ocasion castigaron principalmente y de una manera pertinaz á las provincias de Alicante y Valencia. Vivos están aun en la memoria de todos, los desastres por ellas ocasionados.”*

A pesar de totes les dificultats, les obres continuarien cap a Bocairent, on el 6 de maig de 1885 arribaria la primera locomotora i el 21 de setembre del mateix any començaria l'explotació comercial del nou tram.

Al mateix mes de setembre, ja en funcionament la secció entre Villena i Bocairent, la línia tindria ja 33 km en explotació. Però les coses no anaven bé en la Companyia VAYA, el principal accionista que era el *Banco Ibérico*, havia fet fallida i estava en mans d'una comissió liquidadora, evidentment açò repercutia negativament sobre la capacitat de l'empresa per continuar i finalitzar les obres en el termini establert al plec de condicions. Així el 27 de setembre de 1885 *El Serpis* denunciava la quasi paralizació de les obres i la mala gestió que tenia la companyia, que al parer del periòdic, portaria a un desenllaç fatal el ferrocarril VAYA: *“Cuando sepamos que la Compañía ha satisfecho lo mucho que adenda á numerosos contratistas de todas épocas y á los particulares expropiados; cuando veamos direccion inteligente y crédito; trabajar en el trayecto de Bocairente á Alcoy y terminarse los edificios que á nuestra vista destruyen la intemperie y el abandono, entonces es cuando creeremos en la posibilidad de que realice una empresa en que tantas esperanzas fundábamos y de la que nos vá apartando la amarga realidad con sus crudos desengaños.”*

En Alcoi es tenia la impressió de que la Companyia del VAYA sols es preocupava de les obres de la secció de Villena a Yecla i així ho indicava, el mateix periòdic, el dia 6 de gener de 1886: *“Por lo visto, á la empresa del ferro-carril le interesa llamar la etencion sobre el ramal á Yecla, sin duda para que no se observe que tiene com pletamente paralizadas todas las obras de la linea desde Bocairente hasta Alcoy y hasta Alcudia de Crespins.”*

El dia 29 de gener de 1886, *El Serpis* publicava una mala notícia: *“Sabemos, por noticias directas, que la Empresa del ferro-carril de esta ciudad a Villena Yecla y Alcudia ha suspendido los trabajos de los túneles que marca el trazado entre Virgen de la Luz y Alcudia.”* Obres en els túnels d'Ontinyent i l'Olleria, que ja no es reprendrien mai més.

Tanmateix els terminis se li acabaven a la Companyia, i és que com especificava el plec de condicions particulars, les obres devien estar acabades als quatre anys comptats des del 20 de juny de 1882, i per a complir-se aquest termini sols faltaven quatre mesos, i ni de lluny anaven a estar acabades les obres en eixa data.

L' incompliment d'aquest termini podia comportar la caducitat de la línia i que aquesta, amb totes les obres fetes i tot el material fix i mòbil passara a ser propietat de l'Estat.

Per tant era necessari sol·licitar una pròrroga per acabar les obres i així ho va fer el gerent de la Companyia VAYA, Antonio Morales, en instància tramesa al Ministre de Foment. En aquesta ve a resumir les calamitats patides per la línia en els dos anys que portava en funcionament: inundacions en maig de 1884 que s'emporten tres ponts, nous desperfectes per un altre temporal en juny, epidèmia de còlera en agost, noves pluges en setembre i octubre, una nova epidèmia de còlera en 1885. Respecte als túnels en construcció s'indicava: *“Los efectos de las inundaciones dejáronse sentir también en los dos túneles en construcción, llenándose de agua completamente la boca de entrada y el pozo del de Ollería, lo que obligó a suspender las obras y a ejecutar los consiguientes trabajos extraordinarios, suspensión que fue más tarde absoluta, debido a la epidemia a que antes nos hemos referido.”*

En base a tots aquests fets, el representant de la Companyia, demanava una pròrroga de tres anys per a finalitzar les obres. Però les coses anaven de mal en pitjor, tal com descrivia *El Serpis*

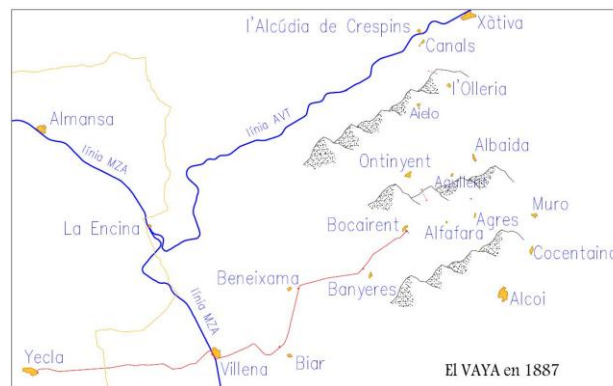
del dia 11 de maig de 1886: “A consecuencia de haberse paralizado por completo los trabajos en el ferro carril de Villena á Alcoy, Yecla y Alcudia de Crespins, ha marchado á Elorrio su país, el contratista D. Gabriel Beitia, que estuvo encargado de la perforacion de los túneles y de algunas otras obras de la indicada línea cuyo señor vivia últimamente en Villena.”

Tots aquests entrebancs els posaria de manifest el periòdic de Barcelona *Los Negocios*, quan a finals de juliol desgranava totes les despeses necessàries per acabar les obres, entre elles les de la secció entre Verge de la Llum i l'Alcúdia de Crespins que calculava en 3.500.000 de pessetes, així entre totes les obres que faltaven a fer, els diners que es devien als constructors, l'amortització de les obligacions de la Companyia, els crèdits del *Banco Ibérico*, etc., el capital necessari era de 11.000.000 de pessetes.

Sense capacitat financera, els assumptes del VAYA anaven complicant-se per moments com ho demostra la notícia que publicava el periòdic *El Liberal* el 21 d'octubre de 1886: “Además de los rails y traviesas que tenia depositados en Alcudia de Crespins la Compañía del ferro-carril de Villena á Alcoy, Yecla y Alcudia, y que fueron embargados á fin de Setiembre, parece que acaba de sufrir la misma suerte todo el material fijo y móvil que hay en Villena, quedando libre únicamente el del actual servicio en explotación. El embargo se ha hecho á instancia del contratista D. Francisco Silva.”

Amb totes les dificultats exposades la companyia VAYA va aconseguir acabar les obres entre Villena i Yecla i el dia 1 d'abril de 1887 va quedar obert al servei de passatgers la secció entre Villena i Yecla, encara que en aquesta població es va instal·lar una estació a 1 km, que durant molts anys seria provisional, ja que per raons econòmiques no es va poder construir un pont que salvava un barranc a l'entrada de la població.

Com el servei de mercaderies ja estava obert des del dia 11 de març, quedava en explotació tot el tram entre Yecla i Bocairent, en total 53 km dels 109 que figuraven en el projecte inicial. Aquesta extensió seria la màxima de construiria la Companyia VAYA.



Imatge 15: Extensió màxima de la línia VAYA.
Elaboració pròpia.

A finals del mes d'agost de 1887 la *Gaceta de Madrid* publicava dues lleis atorgant sengles concessions de ferrocarrils, el dia 27 la de la línia Xàtiva-Alcoi al Marqués de Campo, i el dia 31 la d'Alcoi al port de Gandia a Donato Gómez Trevijano. Com era habitual en aquells temps, aquestes línies no durarien molt de temps en mans dels primitius concessionaris; la de Xàtiva-Alcoi seria transferida el 11 de setembre de 1889 a la companyia Almansa-València-Tarragona, i la del port de Gandia a Alcoi ho seria, el 6 de setembre de 1889, a la societat *Alcoy and Gandia Railway and Harbour Company Limited*, constituïda a Londres el 3 de juliol de 1889.

Encara que no és objectiu d'aquest article tractar d'aquests ferrocarrils, si que era necessari fer esment d'aquestes dues línies doncs anaven a influir de manera directa sobre la situació final de la línia VAYA.

Efectivament, el ferrocarril Xàtiva-Alcoi faria de tot punt inviable la construcció de la secció del VAYA entre Verge de la Llum i l'Alcúdia de Crespins, ja que pràcticament eren paral·leles a molt poca distància, i el ferrocarril d'Alcoi al port de Gandia provocaria que les obres pendents del VAYA entre Bocairent i Alcoi, finalment sols arribaren fins a Muro.

Però la situació financera de la Companyia del VAYA era tan dolenta que a finals de 1887 la Companyia es va declarar en suspensió de pagaments. Així no va acabar les obres de la línia, ni tant sols amb la pròrroga que se li va concedir. També es va declarar una vaga de treballadors per estar sense cobrar més de sis mesos i el servei va quedar paralytitzat. Així les coses el Govern va optar per intervindre la Companyia, per fer l'explotació

mitjançant una comissió creada a propòsit.

La situació de la companyia del VAYA la descrivia de manera molt crua el periòdic *El Diario de Murcia* l'1 de març de 1890 d'aquesta manera: “*Van para seis años que una compañía de ferrocarriles económicos titulada de Villena á Alcoy, á Yecla y á Alcutia de Crespins, levantó en España el capital suficiente para terminar en tres años la pequeña red concedida por los poderes públicos de la nación. Empezó las obras, abrió á la explotación unos cuantos kilómetros, quedóse á menos de la mitad del camino, se le acabó el dinero, se vió obligada á suspender pagos, hizo el servicio como Dios quiso, paso por encima de los reglamentos dictados por el gobierno, olvidó sus compromisos, y pensando sin duda en que aquí las leyes pueden ser fácilmente atropelladas, alargó á su antojo el plazo fijado en la concesion. Al cabo de seis años la compañía no ha cumplido ni la cuarta parte de los compromisos que estaba obligada á realizar en tres.*”

Més aclaridores són les línies de l'11 de juny, del periòdic madrileny *La Justicia*: “*Durante el tiempo transcurrido hasta la fecha y después de grandes dificultades, se ha logrado abrir á la explotación 52 kilómetros. Pero para obtener este resultado ha sido preciso sacrificar á la mayor parte de los contratistas, algunos de los cuales, completamente arruinados, han acudido en vano á los tribunales, en solicitud del embargo de la vía.*”, i encara afegia més a l'explicar que: “*Pero veamos á dónde llega lo inexplicable, lo incomprensible de este escándalo. Los contratistas hicieron rebajas en las obras por valor de 20 y 25 por 100 en la mayor parte de los casos y, á pesar de no hallarse abierta á la explotación la mitad de la línea y estar muy atrasada la construcción en la otra mitad, figura en los libros de la Compañía haberse invertido ya en dicha línea más de 11.000.000 de pesetas, es decir, 3.000.000 sobre la cifra presupuestada.*”

El 18 de juliol de 1891 la Gaceta de Madrid publicava una llei per la qual se li concedia una nova pròrroga a la Societat VAYA, però a l'article 2n deia: “*El ramal que, según el art.1º de la ley de 3 de Septiembre de 1882, debe enlazar esta línea con la de Almansa a Valencia, partirá de Virgen de la Luz y terminará en Onteniente, en cuyo último punto enlazará con el de Játiva a Alcoy, concedido por la ley de 3 de Julio de 1887.*”

Açò era conseqüència de que la línia Xàtiva-Alcoi estava en construcció i arribant a Albaida, com devia passar també per Ontinyent, per aquesta llei se li eximia a la Companyia VAYA de la construcció del tram Ontinyent-Alcúdia de

Crespins, d'aquesta manera quedaven definitivament paralitzades les obres del túnel entre Olleria i Canals.

Efectivament, en març de 1893 arribaven a Albaida els primers trens de la línia Xàtiva-Alcoi i en maig de 1894 ja arribaven a Ontinyent. Anteriorment en gener de 1893 també arribava, en aquest cas a Alcoi, la línia que es construïa des de Gandia.

A l'última dècada del segle XIX la xarxa ferroviària de les comarques centrals quedava com mostra la imatge 16.



Imatge 16: Les línies fèrries a les comarques centrals en la dècada de 1890. Elaboració pròpia.

La situació econòmica de la companyia del VAYA era tant dolenta que els treballadors de la línia, després d'estar alguns mesos sense cobrar els sous, van declarar una vaga que tingué com a conseqüència la suspensió del servei del ferrocarril.

Davant d'aquesta situació al govern no li quedava més opció que ordenar la incautació de la línia, i en juliol de 1893 dictava una Reial ordre per la qual l'Estat, a través del governador civil d'Alacant, s'incautava de la línia. Aquest fet comportava que la seua explotació es faria mitjançant una Comissió especial, i l'empresa concessionària sols tenia dret a: “*...presenciar la recaudación y los pagos que se hagan por orden del Delegado del Gobierno.*”

A més en el termini de sis mesos l'empresa devia demostrar que: “*...cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación, y que ha satisfecho todos los haberes atrasados que adenda a sus empleados y operarios de todas clases.*” Cas de no complir-se aquesta condició es declararia la caducitat de la concessió.

La veritat és que la premsa de l'època ens

aporta bastant informació sobre els avatars de la Companyia del VAYA, sobre tot tractant d'explicar les causes de la situació econòmica de la mateixa. La *Revista ilustrada de vías férreas*, al mes d'agost de 1893, explicava que tota la recaptació de la línia era enviada a les oficines centrals de la companyia a Barcelona, allí després de cobrar tots els dirigents i administratius, els diners que quedaven eren els que servien per pagar les despeses del servei del ferrocarril. La mateixa revista indicava que les oficines centrals costaven 2000 pessetes al mes, mentre que el servei que es portava des de Villena sols costava 200.

De la situació real de la Companyia VAYA informava la *Revista ilustrada de vías férreas* al mes de gener de 1895, d'aquesta manera: "En 1.º de Enero de 1895 se encuentran en estado de quiebra las Compañías de ferrocarriles de Madrid a Arganda y de Villena a Alcoy, de cuyas líneas se ha incautado el Gobierno." També afegia que hi havia deu companyies més en suspensió de pagaments, i quatre línies més en procés de declarar-se la caducitat de la concessió.

Com veiem els problemes econòmics i financers no eren exclusius de la nostra línia, era problemàtica prou general inclús en les línies més importants, i eren deguts a uns càlculs inicials massa optimistes sobre els fluxos de viatgers i mercaderies que anava a afluir a cadascuna de les línies projectades.

Finalment l'expedient de caducitat de la concessió va ser examinat pel *Consejo de Estado*, decretant-se la caducitat de la línia per no haver aconseguit finalitzar les obres, ni tant sols després de les dues pròrrogues concedides. Les obres devien estar acabades el 15 de gener de 1894, però quatre anys després, quan es reuneix el Consell d'Estat el 7 de gener de 1899, les obres continuaven sense haver avançat pràcticament res, finalment el 30 de gener del mateix any la *Gaceta de Madrid* publicava la reial ordre que decretava la caducitat de la concessió.

La situació econòmica era ja irreversible i finalment el 30 de gener de 1901 el periòdic *Heraldo de Alcoy* anunciava la fallida de la companyia d'aquesta forma: "Por el Juzgado de primera instancia del distrito de la Universidad de Barcelona, ha sido dejado sin efecto el auto de 15 de Septiembre último, acordando en su lugar declarar en estado de quiebra definitiva á la Compañía de los ferrocarriles económicos de Villena á Alcoy á Yecla y á Alcudia

de Crespins."

L'últim acte de la companyia VAYA seria a finals de 1901, en una junta general d'accionistes on s'aprovava un conveni de creditors per transferir a una nova empresa anomenada VAY (*Compañía de los ferrocarriles económicos de Villena a Alcoy y Yecla*) tots els drets i les obligacions. El conveni establia que en les obligacions reconegudes de la companyia VAYA, que sumaven un total de 9.775.839 de pessetes, s'aplicaven diferents reduccions dels deutes, segons els tipus de creditors, i en conseqüència, la nova empresa adquiria la línia per la quantitat de 1.197.993 pessetes, tenint un any per complir els compromisos de pagar a tots els creditors.

El problema que tenia la companyia VAY, era que la concessió de la línia estava caducada des del 30 de gener de 1899, així que el que calia fer era recuperar la concessió per poder finalitzar les obres i poder explotar la línia. Les gestions de la companyia VAY donarien els seus fruits quan la *Gaceta de Madrid* del 22 de març de 1902, publicava una llei que rehabilitava la concessió atorgada en setembre de 1880, però amb algunes diferències importants, la llei deia:

" Artículo 1º. Se declara rehabilitada la concesión de los ferrocarriles de Villena a Yecla y a Alcudia de Crespins, que en lo sucesivo tomará la denominación de Villena a Alcoy y Yecla, con ramales de Yecla a Jumilla, de Virgen de la Luz a Onteniente y de Muro a la Línea de Alcoy a Gandía.

Art.2º. La rehabilitación de esta concesión lleva implícita la obligación de construir, sin subvención alguna del Estado, el ramal de Yecla a Jumilla, en sustitución del de Onteniente a Alcudia de Crespins, de cuya construcción queda relevada la Compañía concesionaria por la ley de 16 de Julio de 1891.

Asimismo se obliga a la Compañía a construir el ramal que en las inmediaciones de Muro una la línea de Villena a Alcoy con la de Alcoy a Gandía."

Aquesta llei sentenciava de forma definitiva l'abandonament de la construcció del tram d'Ontenient a l'Alcúdia de Crespins. Quedava només canviar el nom de la Societat i eliminar el nom de l'Alcúdia de Crespins. Efectivament el 19 d'octubre de 1902 tindria lloc una darrera junta d'accionistes del VAYA, on entre altres acords, es pren el de canviar el nom de la Companyia, que ara s'anomenaria "*Compañía de los ferrocarriles*

econòmicos de Villena a Alcoi y Yecla”

D’aquesta manera acaba la història de la línia del VAYA i dona pas a la del VAY que faria l’explotació de la línia entre Muro i Jumilla fins a 1969, any del seu tancament.

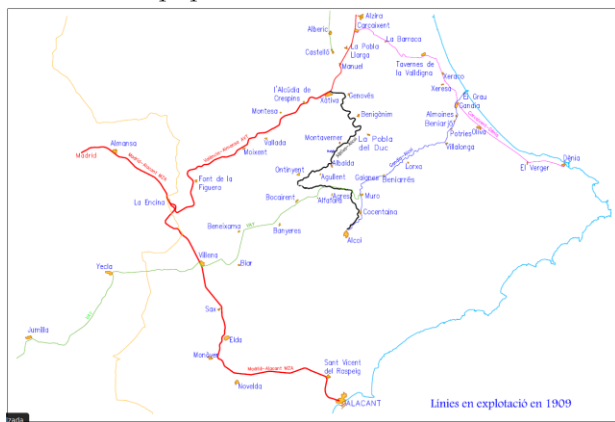
Tant sols ens queda per comentar les imatges 18 i 19. A la primera podem observar el traçat, de les línies a les comarques centrals que en 1920 estaven en explotació, eren de via ampla, la de València-Xàtiva-Almansa, la de Madrid-Almansa-Alacant i la de Xàtiva-Alcoi, la resta eren de via estreta.

Imatge 17: Línies de ferrocarril a les comarques centrals 1n 1909

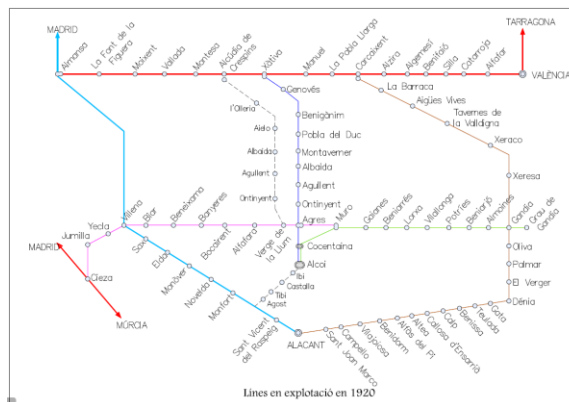
A la imatge 19 tenim un diagrama amb les mateixes línies i els seus enllaços i també figuren les línies que, començades les obres, mai es van acabar.



Imatge 18: Línies fèrries a les comarques centrals en 1920. Elaboració pròpia.



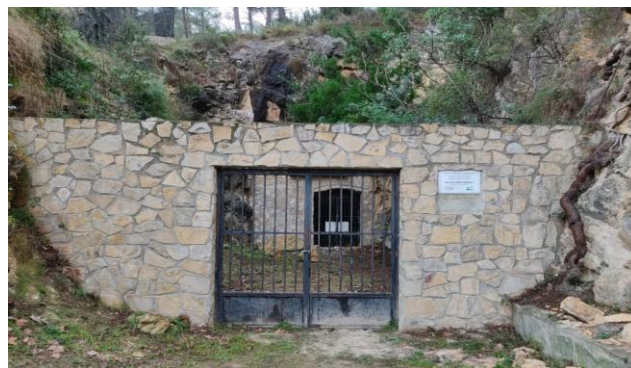
Imatge 19: Diagrama de les línies del sud de València i nord d’Alacant en 1909. Elaboració pròpia.



EL TÚNEL EN L’ACTUALITAT

Tot seguit farem una descripció de la situació actual del túnel. Primerament cal indicar que des de 2013 la cavitat del túnel està declarada com a Zona d’Especial Conservació per la presència de tres tipus de rates penades, incloses les tres al Catàleg d’Espècies Amenaçades de la Comunitat Valenciana. Per aquest motiu l’accés està molt restringit i sols es pot fer al mesos de desembre, gener i febrer.

Així en visita feta a final de febrer de 2021, amb la deguda autorització d’accés de la Direcció General del Medi Natural i d’Avaluació Ambiental, vam poder observar l’estat actual de l’obra i prendre dades per fer una cartografia general de la cavitat.



Imatge 20: Entrada al túnel. Foto de l’autor.

És important recordar, que quan s’abandonen les obres del túnel al gener de 1886, fins l’actualitat han passat quasi 140 anys que han tingut efectes importants sobre l’obra.

Primerament indicar, que actualment sols són accessibles els primers 300 metres des de la boca nord del túnel. A esta distància s’ha produït un

despreniment que impedeix totalment el pas més enllà. Tampoc és possible l'accés per la boca sud, la de l'Olleria, perquè en aquest cas ha desaparegut completament qualsevol indici que pugui possibilitar ubicar la boca sud del túnel.

Si caminem per l'antiga carretera que des de Canals es dirigeix cap l'antic Port de l'Olleria, en la tercera corba de 180°, trobem l'entrada a l'Àrea Recreativa del Túnel que ens porta a una explanada on, baix d'uns plataners podem veure unes taules i els seus bancs fets d'obra. Si dirigim la nostra mirada cap a l'est podrem observar l'entrada al túnel. Imatge 21.

No hem pogut localitzar cap fotografia del túnel anterior a 1956, però a la imatge 22 tenim una ortofoto de l'àrea del túnel on s'indica la ubicació de l'entrada.



Imatge 21: Fotografia aèria mostrant la boca nord del túnel. Font: ICV.

A l'acostar-nos, el primer que veiem és una paret d'uns tres metres d'alçada i que ocupa tota l'amplada de la trinxera de l'emboquillat del túnel. Aquesta paret té una porta al seu centre per controlar l'entrada.

A uns onze metres de la primera paret, trobem ja l'entrada a la pròpia cavitat. Es pot observar com la primitiva boca del túnel està tapada amb una altra paret, a la dreta de la qual hi ha una altra porta. En aquesta paret, fa poc de temps, s'ha practicat una obertura rectangular de 2 per 1 metre per facilitar-ne l'entrada i l'eixida de les rates penades a la cavitat. La primera porta i aquesta romanen sempre tancades per evitar-ne

l'accés incontrolat de persones.

Quan passem aquesta segona porta ja ens trobem dins de la excavació per fer el túnel, però encara hi ha més portes que traspasar. Efectivament, a uns cinc metres de la porta exterior trobem un altre mur, que ocupa tota la secció de l'excavació, en el qual hi ha una obertura de 2,4 metres d'amplada per 2 d'alta, que en algun temps tindria una porta, però de la que actualment no queda ni rastre.

A 5,3 metres d'aquesta paret hi ha una altra paret, que ocupa la totalitat de l'amplada del túnel però sols té una alçada de 3,7 metres. A l'esquerre de la paret hi ha una porta metàl·lica de 70 centímetres d'amplada, imatge 22. Una vegada traspasada aquesta última porta ja podem albirar la profunditat de l'excavació. Imatge 23.



Imatge 22: Quarta porta per accedir a l'excavació. Foto de l'autor.

La veritat és que els 300 metres accessibles del túnel són un compendi de la forma de construir túnels a finals del segle XIX. Així en els primers 120 metres l'excavació està sense revestir, tant les parets com el sostre. La tècnica constructiva utilitzada en el túnel va ser la de perforar amb barrina pneumàtica una sèrie de forats sobre la pedra i després utilitzar dinamita per fer les voladures y trencar la pedra. En aquesta zona es poden observar les marques de les perforacions. Aquests primers metres de cavitat tenen una secció transversal d'uns 4 metres d'amplada per uns 5 metres d'alçada.



Imatge 23: Excavació sense revestir. Foto de l'autor.

A continuació tenim un tram d'una longitud de 45 metres en el qual l'excavació ja està revestida, les parets de carreus de bones dimensions, ben tallats i col·locats, i el sostre està revestit amb una volta de canó formada per quatre rosques de rajola massissa col·locada pel cantell. La veritat que hui, 140 anys després, aquest revestiment presenta un estat de conservació impecable, com mostra la imatge 24, així que quan es va construir deuria tindre un aspecte magnífic.



Imatge 24: Zona amb el revestiment de parets i sostre. Foto de l'autor.

Tot seguit es presenta un tram d'uns 30 metres en el qual tenim revestides les parets però el sostre no ho està. Els carreus de les parets arriben fins a la línia on hauria d'haver començat la volta de canó. En aquest tram es troba un refugi fet al revestiment de la paret, imatge 25. Està format per dos muntants de rajola massissa fins a una alçada d'1 metre i després un arc de mig punt fet també de rajola.



Imatge 25: Refugi per a treballadors. Foto de l'autor.

El refugi té una profunditat de 80 centímetres i s'eleva sobre el terra 50 centímetres. Els refugis es construïen cada 100 metres de túnel. Tenien com objectiu que es pogueren acomodar allí dos o tres treballadors en el cas que passara algun tren mentre feien tasques de manteniment a l'interior del túnel. Cal tenir en compte que, l'amplada dels trens previstos per a circular per l'interior d'aquest eren de 2,2 metres i el gàlib del túnel és de 3,5 metres, la qual cosa deixava una distància, a cada costat del tren 65 centímetres entre el lateral del tren i la paret. Així es veu la utilitat d'aquests refugis. Al tram estudiat hi ha dos.

Continuant túnel endins tenim un altre tram, d'uns 80 metres, amb revestiment de parets i sostre. En aquesta secció puguem observar una curiosa construcció, de la qual no em pogut determinar la data de construcció. Està formada per un pla inclinat amb una pendent de 12 graus des de la paret esquerra a la paret dreta, i amb una longitud d'uns sis metres. Aquets pla està recobert, en la seua totalitat per teules planes, formant una mena de teulada que acaba en una canaleta paral·lela a la paret esquerra. La canaleta

desemboca en una arqueta transversal al túnel, de la qual eixien dues canaletes, cadascuna pegada a les dues parets del túnel. Aquests canalets tornen a desembocar en una altra arqueta transversal, situada a uns 8 metres de distància de l'anterior. Des d'aquesta ix una canonada soterrada cap a la boca del túnel. La utilitat d'aquesta construcció és la de traure l'aigua que es filtra del sostre en aquest punt, fora del túnel per alimentar una fonteta que es va instal·lar quan es va convertir el paratge en una àrea recreativa. A la data de la visita, aquest va ser l'únic punt on vam poder observar filtracions d'aigua a l'interior del túnel.



Imatge 26: Zona recoberta de teules. Foto de l'autor.

Després d'aquesta secció, ve l'últim tram on es pot arribar. Té una longitud de 35 metres, té el sostre revestit però les parets no, imatge 27. Al final ens trobem a un talús, imatge 29, amb una mescla de grava, pedres i rajoles, que arriba fins al sostre impedit totalment el pas més enllà. El moment i el motiu del desprendiment no els coneguem, també és segur que el túnel continua més enllà de la sulsida, però no sabem en quina longitud. De tota manera hi ha una dada curiosa, i és que l'excavació està feta sobre pedra calcària, de color blanc crema i tots els residus de la sulsida són d'un color quasi negre. Ahí tenim una altra incògnita a resoldre. Hi ha algun autor (Vicente Ferrer) que afirma que el desprendiment va estar

provocat per les voladures que es van fer durant la construcció de l'autovia sobre el Port de l'Olleria.



Imatge 27: Zona final del túnel. Foto de l'autor.



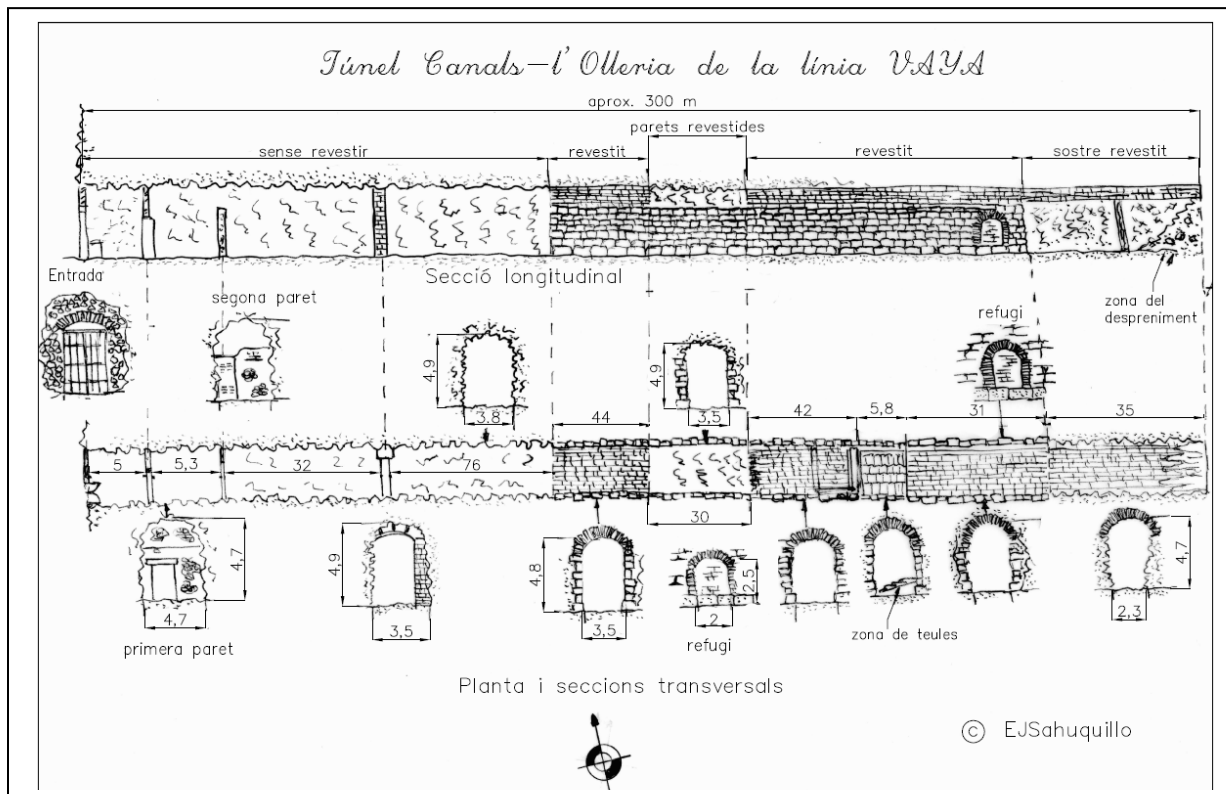
Imatge 28: Punt on està l'enfonsament. Foto de l'autor.

Finalment a la imatge 29 podem observar un croquis (no a escala) que mostra la planta i una secció longitudinal que mostra els diferents trams del túnel. També hi ha seccions transversals dels punts més interessants.

Fins ací em fet la descripció de la situació actual del túnel, però el principal interrogant que teníem, continua sense resoldre's, no sabem si el túnel va arribar a perforar-se en la seua totalitat, o

si al suspendre's les obres quedava algun tram per excavar. El que està clar, tot i sent un túnel no excessivament llarg, és la feina que es va fer per a què al final no arribaren ni a col·locar-se els carrils. Així si haguera arribat a perforar-se en la seua totalitat, i segons la longitud prevista al projecte, s'haguera excavat un volum de pedra de 11.168 m³, suficient per a cobrir la longitud de la carretera que puja al túnel, entre la rotonda del llavador de cotxes i la primera corba de l'antic Port de l'Olleria, a una capa de pedra d'un metre d'alçada. El més probable seria que els materials extrets de l'excavació anaren abocant-se a l'entrada del túnel fent l'esplanada que hui en dia es pot observar.

Imatge 29: Croquis del túnel. Elaboració pròpia.



CONCLUSIONS

El segle XVIII va veure el naixement de la màquina de vapor, motor de la Revolució Industrial. El segle XIX va veure el naixement i la implantació d'un nou mitjà de transport com era el ferrocarril, i al segle XX esdevingué la utilització massiva dels vehicles de carretera, tant per al transport de persones om de mercaderies, i com a conseqüència d'açò, el segle XX va veure el tancament de moltes línies fèrries qualificades

com altament deficitàries. Amb aquests tancaments, molts pobles van quedar-se sense un mitjà de transport que en alguns casos els havia servit durant 100 anys.

A les nostres comarques, a més del tancament de la línia VAY, també es clausuraren el ferrocarril de Gandia a Alcoi i el de Carcaixent a Dénia. Però cal recordar també les línies que en el seu moment havien de completar la vertebració de les comarques del sud del País Valencià, i que amb les obres més o menys completades mai va arribar a circular cap tren, frustrant les esperances de desenvolupament dels pobles per on havia de passar el ferrocarril. Tenim la línia que hem estudiat en aquest article, però també podem

esmentar la línia que devia unir Alcoi amb Alacant, que amb tota la infraestructura feta (ponts, viaductes, túnels, etc) es va quedar a falta de col·locar els rails. Com també la línia projectada que devia partir de Baeza i passant per Albacete i Utiel, dirigir-se cap a Terol, Lleida i després de travessar els Pirineus anava a enllaçar en la localitat francesa de Saint Giron amb la xarxa de ferrocarrils de França.

Afortunadament les administracions competents estan apostant de forma decidida en

recuperar part dels trams clausurats adequant-los per a poder transitar-los a peu o en bicicleta. Són les conegudes Vies Verdes que permeten visualitzar part del nostre patrimoni ferroviari.

FONTS CONSULTADES:

- Varis. *Historia del ferrocarril en las comarcas valencianas. La Costera*. Generalitat Valenciana. Conselleria d'Infraestructures i Transport. 2004.
- Bataller, Josep. Fernández, Jose. Rodríguez, Fernando. *La vieta*. Edicions 96. 2014
- Varis. *L'Alcúdia de Crespins. 150 anys del tren*. Ajuntament de l'Alcúdia de Crespins. 2009.
- Álvarez Úbeda, Basilio. *El ferrocarril de Xàtiva-Alcoi. Empeño y supervivencia*. Caixa d'Estalvis d'Ontinyent. 2005.

- Ferrer i Hermenegildo, Vicent. *Del tramway al ferrocarril la línea Carcaixent-Dénia*. Ajuntament de Dénia. 2005.
- Ferrer i Hermenegildo, Vicent. *Los trenes del esparto. VAY-Sud de España. Los autovías Ybern*. Luis Prieto. 1998.
- Varis. *El tren Alcoi-Gandia*. Edicions Tívoli. 2003.
- Varis. *150 años de Historia de los Ferrocarriles Españoles*. Anaya Grandes Obras. 1998.
- *Gaceta de Madrid*. Edició digital.
- *Gaceta de los Caminos de Hierro*. Edició digital
- *Prensa histórica*. Edició digital.
- Web *Spanish Railway*.
- Web de la Agencia estatal del boletín oficial del Estado. Gazeta: colección histórica