

# TRENES “ALCOYANOS”

## EL TREN DELS ANGLESES (1/4)

Alcoy disponía a finales del siglo XIX de una próspera industria, especialmente en el sector textil, aunque también en el metalúrgico y la industria papelera. Pero su desarrollo y consiguiente el de toda la comarca estaba limitado como consecuencia de la complicada orografía, tanto para dar salida a los productos como para aprovisionarse de carbón con el que alimentar las máquinas de vapor. La vía de comunicación más directa hacia el mar implicaba seguir el trazado del río Serpis, con nacimiento en Alcoy y desembocadura en el Grao de Gandía.

En **julio de 1886**, una real orden contenía la autorización para construir y explotar un ferrocarril económico, entre **Alcoy y el puerto de Gandía**, cuya línea tenía que contar con estaciones en Alcoy, Cocentaina, Muro, Villalonga y Gandía.

El diputado por Gandía, **Sinibaldo Gutiérrez**, fue uno de los impulsores, pero a pesar de las subvenciones del Estado, en 1887 no encontró ninguna empresa española que asumiera el proyecto. Tuvo que viajar a buscar inversores en Inglaterra, que eran pioneros en el desarrollo del ferrocarril al abrir 1825 la **primera línea férrea del mundo, la Manchester-Liverpool**.

En Londres contactó con una empresa, que rápidamente vio el gran negocio que suponía una línea ferroviaria que importara, del norte de Europa, tanto carbón para la creciente demanda de la industria textil alcoyana, como madera para el embalaje de las naranjas de la Safor.

Por fin el 3 de julio de 1889 el proyecto fue cedido a la empresa **“Alcoy and Gandía Railway and Harbour Company Limited”**, constituida en Londres para desarrollar la concesión del ferrocarril y del Puerto de Gandía, llevando el carbón británico desde el puerto de Gandía hasta la cada vez más pujante industria alcoyana.



Entre 1890 y 1891 fueron **fabricadas en Manchester** por la empresa Beyer & Peacock ocho locomotoras de vía estrecha de unas 25 toneladas de peso cada una. Fueron bautizadas con los nombres de algunas de las poblaciones por donde cruzaba la línea: Núm.1 "Gandía", 2 "Villalonga", 3 "Lorcha", 4 "Beniarrés", 5 "Gayanes", 6 "Muro", 7 "Cocentaina" y 8 "Alcoy".

*(Locomotora núm.7 “Cocentaina” a su llegada a Alcoy)*

Los **vagones de carga y pasajeros**, de madera, de 14 metros de largo y con una capacidad máxima de 40 personas, de “estilo americano” estaban considerados los más modernos de la época y fueron **fabricados en Birmingham**.

El recorrido tenía 7 túneles y 12 puentes, seis de ellos metálicos, con 53 kilómetros en total, siendo **inaugurado en junio de 1892**, con un presupuesto de 23 millones de pesetas, y el ferrocarril empezó a prestar servicio diario el 24 de enero de 1893, con un **precio por billete de 7 pesetas** para un trayecto de 3 horas.

La importancia económica de la línea férrea sería fundamental, y no sólo porque el transporte de mercancías fue clave para Alcoy, que contó así con puerto de mar de acceso directo, sino también porque significó el **inicio del turismo para Gandía**, con alcoyanos que subían en el tren de buena mañana y volvían por la noche tras pasar el día en las playas de Gandía, llamadas **las playas de los alcoyanos**. Sin quererlo se convirtieron los primeros veraneantes del siglo XX, viajando de una manera fácil y asequible a todos los bolsillos, cuando solo existían los carros tirados por mulas.



*(Plaza de Toros y Estación. Paisajes Españoles 1958. Foto de Alvaro Verdú)*

El tren compartía vía e instalaciones con el que iba a Villena vía a Muro, donde se bifurcaban los raíles en dos destinos hasta Villena por Agres y hasta Gandía. La modernidad transformó a este otro tren en automotor con alimentación a gasoil, que provocaba un ruido fuerte e incesante, lo que **le dio el nombre de Xitxarra**. Con el tiempo ambos trenes fueron conocidos con ese mismo nombre.

El **ferrocarril Alcoy-Gandía** también recibió el nombre del **'Tren dels anglesos'** o del **'Tren de baix'** dado que el tren de **'dalt'** era y es el de la estación de Renfe, que, pese a muchos inconvenientes, aún viaja hasta Xàtiva.

La compañía inglesa que estuvo varias décadas encargada de su explotación lo vendió en 1965 a FEVE, Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, empresa pública que **decidió cerrarlo en 1969** por su baja rentabilidad. Posteriormente desmantelaron el trazado y buena parte de las estaciones, incluida la estación de Alcoy, que estaba en la actual plaza Al-Azraq.





## LA LINEA VILLENA-ALCOY-YECLA: EL “XITXARRA” (2/4)

En la segunda mitad del siglo XIX, Alcoy necesitaba reducir los altos costes de transporte para sus industrias textiles y papeleras.

Entre 1882 y 1884 se puso en marcha la “**Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Villena a Alcoy y Yecla**”, conocida popularmente como **VAY**. Recordemos que hasta enero de 1893, no empezó a prestar servicio la línea de Gandía Alcoy con el “Tren dels Anglesos”

La VAY inauguró su primer tramo entre **Villena y Bañeres en 1884**. Al año siguiente, aunque con enormes dificultades financieras, llegó hasta Bocairent. A Alcoy no llegaría hasta mucho más tarde, como ahora veremos.

**En 1887 la línea llegó hasta Yecla**, ya que resultaba más rentable llevar los excedentes vinícolas del norte de la provincia de Murcia y el Alto Vinalopó, que hacer frente a las dificultades orográficas entre Bocairent y Alcoy. **En 1902 la línea llegó a Agres**, permitiendo el enlace con el ferrocarril de vía ancha entre **Játiva y Alcoy**, que había empezado a funcionar en 1904 con la Compañía de Ferrocarriles del Norte.

**En 1908 se alcanzaría Muro de Alcoy**, con lo que quedaban unidas a través de esta estación las líneas Villena-Alcoy-Yecla (VAY), con la de Alcoy-Gandía-puerto (AGP).



*(El automotor JY núm.2 en la Estación de Alcoy. Foto de Jeremy Wiseman 1958)*

En ese momento la línea tenía estaciones en Villena, Biar, Banyeres, Bocairent, Alfafara, Agres y Muro, y a pesar del nombre, **nunca llegó hasta Alcoy**. Lo que sí se consiguió gracias a un convenio firmado el 13 de **octubre de 1908**, fue que desde Muro se utilizara la vía de Gandía, a cambio del pago de un peaje.

Es cierto que Alcoy acabó apostando por la salida al mar a través del puerto de Gandía, por lo que esta línea VAY tuvo poca relevancia económica para los alcoyanos.

En **1924 la VAY** se extendió desde Yecla (Murcia) por Jumilla **para llegar hasta Cieza**, naciendo así la **VAY-JC**, que en los últimos años prestaría servicio de transporte hasta el puerto de Gandía.

Entre los años 1931 y 1948 el director de esta línea, Miguel Ybern, por la competencia de la mejora de las carretas y para dar mejor servicio, decidió fabricar en los talleres de la compañía en Villena con más de 200 obreros, nada menos que once pequeños **automotores artesanales**,

con alimentación a gasoil, lo cual provocaba un ruido fuerte e incesante, de ahí que empezara a conocerse a estos automotores como los **Xitxarras**.

Con el tiempo, tanto los trenes de la línea Villena-Alcoy-Yecla, como los de Gandía-Alcoy, fueron **conocidos ambos con ese mismo nombre**.

En **1965** se concedió la línea a la FEVE, Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, pero dado que ya no podía competir con el transporte por carretera, se **cerró en 1969** coincidiendo en el tiempo con el cierre también de la línea Gandía-Alcoy, y poco después de desmantelaron las vías y los puentes metálicos.



En esa situación permaneció hasta que en 2004 empezó a recuperarse parte del trazado, que en 2009 se completó hasta Cocentaina, al reponerse el último puente que faltaba a la altura de Agres, formándose así la denominada **Vía verde del Chicharra** que parte de Cocentaina (Alicante) y finaliza en Yecla (Murcia).

*(La familia de Miguel Ybern con uno de los trenes de la línea VAY. Autor desconocido)*

Para saber más:

<http://www.mundo-ferroviario.es/index.php/historia/41582-cronicas-de-la-via-estrecha-xxi-el-vay-y-el-ingenio-de-los-ybern-y-ii-los-autovias>

**Beltrá Torregrosa, D. y Orts Montenegro, M. (2015).** Acciones Alicantinas. Novelda: Museo Comercial-David Beltrá Torregrosa.



*(Emisión de obligaciones para financiar esta línea ferroviaria)*

## EL TREN XATIVA-ALCOY (3/4)

La única línea de ferrocarril que todavía presta servicio desde Alcoy, es la **inaugurada en el año 1904**, que circula a lo largo de 64 kms para unir **Alcoy con Xàtiva**, línea en vía única no electrificada, siendo actualmente Adif el ente público titular de todas las instalaciones.

La concesión estatal para construir esta línea, fue **obtenida en 1887** por el Marqués de Campo, José Campo Pérez (Valencia 1814 - Madrid 1889), comerciante, editor, naviero y político español, que llegó incluso a ser Alcalde de Valencia en 1842.

En 1852 ya había constituido la “Sociedad de Ferrocarriles de Játiva a El Grao de Valencia”, con la que pondría en marcha lo que fue el primer ferrocarril valenciano. Siendo luego propietario de la “Sociedad de los Ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona” (AVT), pide en 1887 la concesión de una **línea Játiva-Alcoy**, que por su difícil trazado nunca verá finalizada, dado que José Campo fallece en 1889, desapareciendo su compañía por la acumulación de problemas financieros.

En 1891 se firma un contrato con la “**Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España**” para la cesión del AVT, y con ello será "Norte" la compañía que se encargó de finalizar la línea Játiva-Alcoy, un ramal que enlazara Alcoy con la línea férrea entre Valencia y Almansa, a través de la estación de Játiva.

El **tramo Játiva-Albaida** entró en servicio en marzo de **1893**; **Albaida-Onteniente**, en mayo de **1894**; la última sección, **Onteniente-Alcoy**, no sería completada hasta **abril de 1904**, y sería abierta al tráfico ese mismo año.



Estación Norte  
Estación del Norte  
C. Laporta, 1902  
Fuente: Alcoy: Un Siglo de Postales

En 1941, con la nacionalización del ferrocarril de ancho ibérico, la línea quedó integrada en la red de RENFE. En 2005, con la división de RENFE en Renfe Operadora y Adif, la línea pasó a depender de esta última. En la actualidad el trazado es operado por Línea 47 de Media Distancia de Renfe, que hace el servicio **Valencia-Játiva-Alcoy**.

Pese a que los automotores diésel que cubren esta línea tienen amplias prestaciones, y podrían alcanzar los 130 kilómetros por hora, las **infraestructuras son antiguas y están en mal estado**. Estos trenes autopropulsados incorporados al servicio en líneas férreas sin electrificar de toda España, sustituyeron en su día a los anteriores ferrobuses más que obsoletos, y son conocidos en el argot ferroviario como "camellos" (en Alcoy con mucho sentido del humor, a este tren se le conoce entre los más jóvenes por su escasa velocidad como el “taca-taca”)

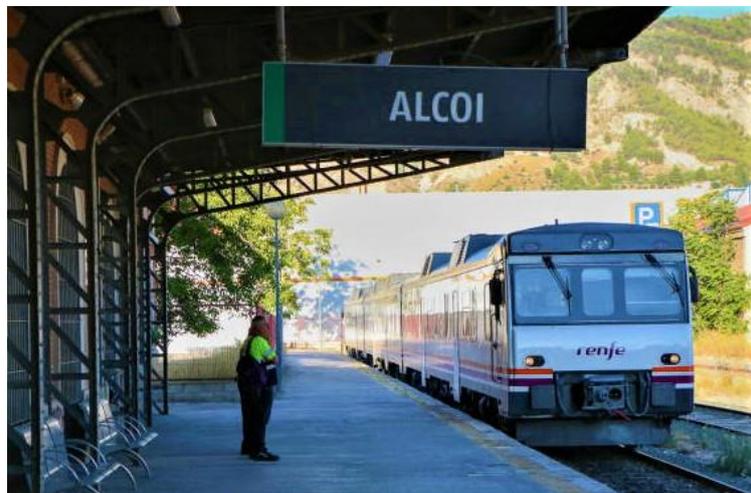


En la línea Xàtiva-Alcoi, con carril que en algunos tramos data de principios del siglo XX y traviesas de madera, los trenes a duras penas si logran alcanzar en algún punto la mitad de su velocidad máxima. El contraste entre las prestaciones de los automotores, que cubren con rapidez el trayecto entre Xàtiva y Valencia, y el pésimo estado de esta vía es más que patente.

*(Modelo de ferrobús utilizado en esta vía hasta 1982)*

La comodidad interior de los trenes, contrasta con lo inhóspito de algunos lugares donde hay que esperarlos. Las estaciones de Alcoy, Ontinyent, Albaida y Benigànim todavía están abiertas algunas horas del día y los viajeros se pueden refugiar en el interior, pero en el resto sólo hay como mucho pequeños cobertizos, o los apeaderos están situados en parajes apartados (como los de Agres, Agullent o La Pobla del Duc).

Muchos nos tememos que la nueva normalidad tras la pandemia que estamos sufriendo, puede suponer la sentencia de muerte de esta línea de ferrocarril Xàtiva-Alcoy. Las intenciones de Renfe para las líneas de media distancia como esta, es recortar un 50 % la frecuencia de servicios. Con las medidas impuestas por la covid-19 son sólo dos los servicios diarios de ida y vuelta, y la pescadilla que se muerde la cola es que el recorte de servicios conllevaría la rebaja de usuarios, al no ser compatible el tren para muchos, lo que daría argumentos a Renfe por la baja demanda, para no invertir en la línea, y por tanto lo siguiente ya será sustituir los trenes por autobuses, con el lógico cierre de la línea.



*(Modelo automotor diésel que cubre la línea en la actualidad desde 1982)*

Las otras dos líneas de ferrocarril ya no pudieron competir con las cada vez mejores carreteras y vehículos, y desaparecieron en 1969. Luego se transformaron en vías verdes, la Vía Verde del Serpis (línea Alcoy-Gandía), y la Vía Verde del Xitxarra (línea Alcoy-Villena-Yecla).

Desde esta misma estación de la que hasta ahora parte el tren Alcoy-Xàtiva, iba en su día a salir en dirección contraria a la actual, la línea ferroviaria que nunca llegó a terminarse, con intención de construir a lo largo de 66 kms, una vía que uniese Alcoy con el tren entre Alicante y Madrid a su paso por Agost. Su trazado es actualmente la Vía Verde que más utilizamos los alcoyanos, de momento sólo en dirección a Alicante.

Tiempo al tiempo.

*Para saber más:*

**Comín Comín, Francisco** (1998). 150 años de historia de los ferrocarriles españoles. Madrid: Anaya.

<https://www.levante-emv.com/comarcas/2009/08/03/comarcas-trenes-veteranos-operativos-linea-ferrea-xativaalcoi>



Estación del Norte  
Sin Autor, Sin Fecha  
Fuente: Revista de Fiestas 1979

## EL TREN QUE PUDO HABER SIDO Y NO FUE:

### LINEA ALCOY-AGOST-ALICANTE (4/4)

En el último cuarto del siglo XIX, Alcoy necesitaba medios de transporte que dieran salida a un puerto marítimo para su importante industria textil, metalúrgica y papelera.

La **primera opción** que se planteó y tuvo autorización para una vía ferroviaria, fue precisamente la única que finalmente nunca se puso en servicio. La idea era **unir Alcoy con el puerto de Alicante**, y en **Mayo de 1873**, un decreto de la Primera República Española autorizó la construcción de dicha línea.

Recordemos que la línea Villena-Alcoy-Yecla se autorizó en 1884 (y llegó a Muro en 1908), y la línea Alcoy-Gandía-Puerto se autoriza en 1886 (y tiene su primer viaje en 1893)

La difícil orografía hace como siempre que la puesta en marcha de las obras sea larga, con la redacción de los diversos viaductos necesarios (siete en total), explanación, túneles y obra de fábrica. En 1926 se **modifica el proyecto inicial** de llegada hasta Alicante, y se decide empalmar la línea con la que llega desde Madrid vía Almansa, a la altura de Agust, reduciendo el trazado inicial proyectado en 81,50 km, y que **quede en 66,20 km**

En diciembre de 1929 ya se habían iniciado obras por valor de 26.562.131 pesetas. En verano de **1932 se acabaron las obras de fábrica** (puentes y túneles) y la explanación del terreno, pero la vía se quedó sin electrificar y con solo dos estaciones construidas (Alcoy y Agust) hasta el inicio de la Guerra Civil Española.

Tras la guerra la línea ferroviaria entre Alcoy y Alicante se quedó a medias, ya que la política del Gobierno Franquista **apostó por la reconstrucción de las líneas principales**, y ya en 1984 se archiva definitivamente el proyecto, dado que se considera una nula rentabilidad con un trazado no apto para las velocidades ferroviarias de la época.



Son **cinco los puentes en término de Alcoy** que se construyeron para esta línea ferroviaria (recordar que en Alcoy hay en total más de 40 puentes censados).

*(El mal llamado Pont de les Set Ilunes, porque realmente tiene ocho, que salva el río Polop)*

El primero de ellos si los tomamos desde la actual estación de tren de Alcoy, es conocido como el **Viaducto del Cint** (o Sinc); el siguiente es el **Pont de les Paules** (sobre el Barranquet de Soler); el tercero es el Pont del Riu Barxell frente al chorro del Salt; el cuarto, el más espectacular por sus 46 metros de máxima altura y 230 metros de longitud, es el mal llamado **Pont de les Set Llunes** (ya que tiene ocho arcos en realidad, cinco grandes y tres pequeños), que salva el Río Polop.

El quinto y último puente en Alcoy está en el **Barranco de San Antonio**, y se construyó paralelo al puente ya existente desde mediados del siglo XIX en la hoy carretera N-340 de Alcoy a Alicante, este sí con siete lunas (cinco arcos superiores y dos ojivales inferiores), que es el

**verdadero y único “Pont de les Set Llunes” de Alcoy.** Hoy aquel puente de la vía ferroviaria está encajado, entre este puente de la carretera y los nuevos túneles de la autovía.

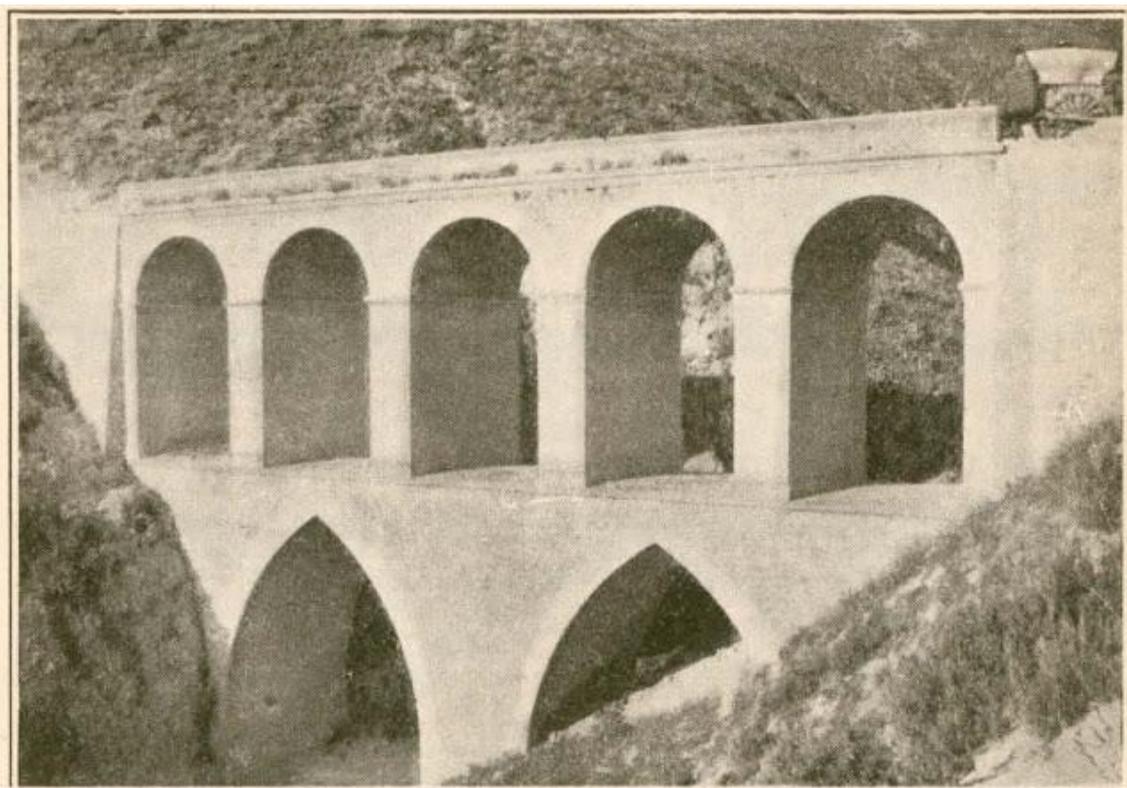


Fig. 167. Puente sobre el Barranco de San Antonio (Alicante).

*(Foto extraída del libro “Puentes de fábrica y hormigón armado” de José Eugenio Ribera)*

Otros dos puentes más fueron necesarios en el término de Agust, concretamente sobre el Barranco del Forn de Vidre y sobre el Barranco del Fontanar.

En cuanto a **túneles dentro del término de Alcoy son trece** los que en su día tuvieron que construirse. El primero nada más salir de la Estación de tren para salvar el pequeño **barranc del Sinc**, que tras muchos años cerrado ha sido ahora abierto para el nuevo carril ciclopeatonal, y que transcurre paralelo a la calle Perú. Tras dos pequeños túneles a la entrada al barrio de Batoy, el primer túnel importante es el del **Riquer con 153 mts** de distancia. Seguidamente encontraremos el **Túnel del Mas de la Mota** (90 metros), el del **Mas del Pinar** (190 m), **Mas de Sant Benet** (85 m), **Mas de L’Ombria del Manco** (123 m), **Mas de la Font de l’Olivereta** (71 m), **Cantagallet** (133 m), **Caseta de la Sal** (324 m), **Túnel de Sant Antonio** (este con 917 metros) y finalmente el túnel del **Estepar con 1.013 mts** de distancia.

Desde el barrio de Batoy y hasta este último túnel del Estepar, el recorrido que tenía que utilizar este tren que nunca circuló, está ahora acondicionado como **magnífica Vía Verde** que viene siendo muy utilizada, tanto a pie como en bicicleta por muchos alcoyanos y visitantes.

Aquel ambicioso proyecto de vía ferroviaria que nunca se inauguró, al menos ha quedado transformado en un estupendo recorrido situado además en gran parte dentro del **Parque natural del Carrascal de la Font Roja**.

