

EL TREN DELS ANGELOSOS I LA VIA VERDA DEL SERPIS

Mireia Bañuls Escrivà

PEGO, MARINA ALTA

Resum: Al present article s'aborda la història del Tren dels Anglesos, el ferrocarril que féu el recorregut Alcoi-Gandia durant 76 anys, així com dels motius que portaren a la seua construcció i a la seua fi. D'aquest, a dia d'avui, sols queden algunes restes materials (ponts, túnels) i el recorregut que tot caminant pot fer per la zona del Racó del Duc entre els termes de Vilallonga i L'Orxa, així com les restes immaterials que perduren en la memòria de les persones que feren el seu trajecte o de molts treballadors.

Paraules clau: Ferrocarril. Via verda. Riu Serpis. Indústria.

Introducció

La història del Tren dels Anglesos ha quedat en la memòria de bona part dels habitants de les comarques de la Safor, el Comtat i l'Alcoià. Aquest aconseguí unir les tres comarques econòmicament, ja que servia de transport de productes i matèries primeres, però més tard, també es va convertir en un mitjà de transport per a persones. Tanmateix, serví per donar a conèixer la prosperitat econòmica de les diverses poblacions per on passava, ja que es comercialitzaven productes, amb la resta d'Europa i sobretot d'Anglaterra amb el carbó.

1. Els transports al País Valencià

El paper del transport dins del procés d'industrialització representa un punt clau, ja que gràcies a aquests el sector econòmic va poder adaptar-se a la demanda industrial i agrària dins del conjunt econòmic. El ferrocarril constituí una innovació tecnològica de gran magnitud durant el segle XIX, donat que va

acaparar gran part del sector del transport. A més, fou sobre el que es vertebrà el mercat a nivell regional i també estatal. Paral·lelament, es va donar un augment de la construcció de carreteres i d'infraestructures per a fer possible l'establiment de vies.

A tot açò se li sumà la necessitat d'invertir capital tant estatal com privat, com el cas que es tracta. Aquestes inversions havien de millorar les ofertes de les vies i procurar la construcció d'infraestructures. En aquest punt la planificació de les obres públiques va adquirir una importància fonamental ja que la coordinació entre ambdós modes de transport s'erigia en una de les claus per a ordenar l'espai territorial i adequar-lo a les possibilitats de creixement econòmic.¹

Tal i com assenyala Javier Vidal, en la historiografia econòmica espanyola els ferrocarrils han rebut especial atenció per la seua contribució a la renta nacional, com sector per a la inversió de capitals o com a impulsors de la constitució d'un mercat de caràcter nacional.²

En el cas concret del País Valencià, a la fi de l'Antic Règim, la xarxa viària valenciana es presentava molt precària. Aquesta estava integrada per camins que en algunes de les èpoques de l'any eren intransitables. En conjunt, la desconexió i la qualitat de les relacions viàries estaven molt per baix del nivell considerat com elemental. I és per això que a la dècada de 1840 es va donar un impuls per subsanar esta situació. Amb tot, el règim liberal va voler construir la xarxa de manera radial, en que totes les connexions partien de Madrid cap al litoral.

El ferrocarril va deixar en segon lloc a les carreteres, però el pla de construcció es veié interromput per la crisi de 1866 en què es paralitzaren moltes obres de les companyies ferroviàries. Al País Valencià moltes zones

¹ VIDAL, Javier, *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*, Alfons el Magnànim, València, 1992, p. 270.

² *Ibíd.*, p. 271.

quedaren marginades a causa de la planificació que en féu l'Estat. Els interessos dels grups de comerciants de la ciutat de València va començar a plantejar-se a la comissió de 1864 que defenia una única via directa de ferrocarril amb Madrid que travessara Conca.³

Amb la llei de ferrocarrils de 1877 es complien els objectius del règim de la Restauració de rectificar la política d'obres públiques practicada fins aleshores. A més a més, es construïren tant ferrocarrils de via ampla com de via estreta amb tres objectius fonamentals: facilitar la comercialització de productes agraris; propiciar la connexió entre ferrocarrils de caràcter general i ampliar la comunicació de les zones més densament poblades.⁴

La construcció de les línies anava en acord amb el nivell d'importància industrial, que en el cas valencià requeia sobre la comarca de l'Alcoià, i en la ciutat d'Alcoi. La ciutat d'Alcoi es va incorporar immediatament a la xarxa que comunicava València i Alacant, i se li afegí una eixida al mar incorporant Gandia; igualment s'incorporà la línia estreta de V.A.Y (Villena-Alcoi-Yecla), que s'inaugurà al 1884 i s'uní amb la A.G. al 1908.

2. Alcoi and Gandia Railway and Harbour Company. El ferrocarril Alcoi-Gandia

La *Alcoi and Gandia Railway and Harbour* fou l'empresa que dirigí la línia de ferrocarril Alcoi-Gandia. La prosperitat econòmica de les comarques centrals va ser clau per a què Anglaterra posés l'ull en les nostres terres i volgués tenir relacions comercials amb l'Estat Espanyol. És al 1889 quan se signà un contracte de venda del port de Gandia i de la companyia de ferrocarril *Alcoi and Gandia Railway and Harbour Company Ltd*, a favor de Mr Kohn Cockburn i Francis Lee.

³ *Ibíd.*, p. 274.

⁴ *Ibíd.*, p. 275.

L'esplendor econòmic de la ciutat d'Alcoi, amb una indústria en auge ubicada a les conques dels rius Molinar, Barxell i Riquer. La puixança econòmica d'Alcoi residia en l'elaboració de productes manufacturats: tèxtil, paper i siderúrgia; els quals es destinaven fonamentalment a Alacant, Villena i València. No obstant, la indústria alcoiana necessitava adaptar-se als nous temps, cosa que implicava la integració del carbó com a font d'energia, que havia d'importar-se. El ferrocarril plantejava el transport i l'intercanvi de productes des d'Anglaterra fins al País Valencià de la següent manera: el carbó es transportaria des del Regne Unit a Gandia i des d'ací mitjançant el ferrocarril fins a Alcoi, i al mateix temps es transportarien diferents tipus de productes manufacturats i cítrics valencians. La revista de Gandia del 28 de març de 1887 deia en les seues pàgines:

“Ese ferrocarril será el complemento de la obra que comienza en el Puerto, porque él viene a facilitar la unión estrecha entre dos ciudades hermanas cuando no gemelas en lo que podemos llamar cuestiones envidiables de movimientos mercantiles. Aquella bañada por el Serpis cuyas aguas alimentan la fabricación de las más delicadas manifestaciones del trabajo y la inteligencia [...]”.⁵

El projecte plantejà diverses opcions, però finalment es decidí per enviar l'eixida de la línia cap al port de Gandia. Per a dur endavant aquest projecte es va haver de transformar el medi per on passaria la línia, i per a tal fi es van dur a terme tot un conjunt d'obres d'enginyeria (ponts, túnels, línies elèctriques i de telèfon). De les que es parlarà més endavant.



Dipòsit d'aigua al tram L'Orxa-Vilallonga al costat del riu Serpis. Font: Wikimedia Commons

⁵ *El tren Alcoi-Gandia. Alcoy and Gandia Railway and Harbour Company Limited*, Tívoli, Ontinyent, 2013, p. 14.

3. La construcció de la línia

La construcció de la línia comportà, en primer lloc, l'adaptació i condicionament del medi per on passaria el ferrocarril. A tot això, la inversió de capital fou primordial a l'hora de construir tota una sèrie de infraestructures que farien possible la comunicació entre Alcoi i Gandia. L'abrupta orografia del territori fou el principal factor que dugué a la construcció d'aquests magnífics canals de comunicació de l'enginyeria de l'època. El pont sobre el riu Agres a prop de Muro fou considerat l'obra més important de la província en aquell moment. Fou construït per la companyia anglesa *Head-Wrightson and Company Ltd. – Stokton-on-tees* per import total de 300.000 pessetes (1.083 euros).

Les obres del ferrocarril foren dutes a terme per la companyia anglesa *Lucien Ravel and Company*, i duraren dos anys. La longitud total del tren Alcoi Gandia-Port era de 53.335 metres, amb un desnivell de 530 metres entre les ciutats capçaleres. La superfície total que s'ocupà per a la seua construcció fou de 94.725,17 m². Les vies dissenyades eren d'un metre d'amplària subjectades per travesses de fusta de pi i fixades al terra amb grava de pedra. La seua velocitat era de 35 km/h, encara que en alguns dels trams disminuïa fins a 20 km/h depenent de les condicions de càrrega.⁶

Cal assenyalar, que la línia Alcoi-Gandia disposava de 8 locomotores de vapor de tipus 1-3-IT. Aquestes foren construïdes a Manchester per la companyia anglesa *Peacock & Company Ltd.*, i els vagons de passatgers i de càrrega els feren a Birmingham entre 1890 i 1891. El pes de les locomotores era de 25 tones i costaren entre 75.000 i 140.000 pessetes. Cadascuna de les locomotores duia el nom d'un dels pobles de les estacions per on passava el tren: n.1 "Gandia", n. 2 "Vilallonga", n.3 "Lorcha", n.4 "Beniarrés", n.5 "Gayanes", n.6 "Muro", n.7 "Cocentaina" i n.8 "Alcoi". Amb la fi de la línia les locomotes "Beniarrés" i "Alcoi" es vengueren a Altos Hornos de Vizcaya, mentre

⁶ *Ibíd.*, p. 16-17.

que la “Vilallonga” i la “Cocentaina” es troben com a monuments als pobles de Gandia i Alcoi, respectivament.⁷

Per altra banda, el cos humà de la companyia estava format per una plantilla de 60 treballadors entre caps d'estació, mecànics, maquinistes, mossos, revisors, administratius. Els caps d'estació disposaven d'una vivenda integrada en la mateixa caseta de l'estació, i les d'Alcoi i de Gandia disposaven de diverses habitacions per a que els seus treballadors pogueren fer nit. Tanmateix, treballadors i familiars dels ferroviaris disposaven de l'avantatge de poder viatjar gratuïtament amb un carnet emés per la companyia.

El ferrocarril, com abans s'ha comentat, transportava tant productes com passatgers. Pel que fa als productes, aquests eren els que s'elaboraven a les comarques de la Safor, el Comtat i l'Alcoià, i podien ser: cartró, oli, vi, farina, teixits, fruites (cítrics, principalment) i verdures. Per altra banda, s'importaven d'Anglaterra i d'Europa carbó, sal, peix, tabacs i fruites, entre altres. Les hortes de la Safor exportaven, principalment, cebes, taronges i tomaques; mentre que l'Alcoià i el Comtat ho feien amb productes manufacturats. De tota manera, cal remarcar que la construcció del ferrocarril estava principalment pensada per al transport de mercaderies, però al 1893 s'incorporaren els viatges amb passatgers.

4. El Tren dels Anglesos i el Xitxarra

El Tren dels Anglesos fou el nom amb el que es designava popularment el tren Alcoi-Gandia. El primer tren féu el seu viatge el dia 18 de juliol de 1892 a les 13 hores amb 4 cotxes americans arrossegats per les locomotores “Alcoy” i “Gandia”, i que arribaren a Alcoi sobre les 20 hores, on foren rebudes per les autoritats locals i veïnals, bandes de música, masclets i el volteig de les campanes. Aquest primer viatge tingué un caràcter promocional, però hagueren de passar sis mesos per a què el tren fes el seu pròxim viatge per la falta

⁷ *Ibíd.*, p. 20.

d'adequació d'unes obres del tren. Finalment, el 24 de gener de 1883 va sortir el primer tren regular amb passatgers des de Gandia cap a Alcoi.⁸

El recorregut del tren era de 53,35 km, i partia des del Port de Gandia fins a l'estació de la ciutat, on realitzava la primera parada i després feia una segona a la ciutat ducal al Passeig de les Germanies. D'ací partia cap a Almoines i Beniarjó, que eren paradors, i continuava per Potries, Vilallonga, L'Orxa, Beniarrés, passava pel parador de Gayanes, Muro i Concentaina fins a Alcoi, on finalitzava el seu trajecte. Les estacions del tren eren de dues classes: les principals eren les d'Alcoi i Gandia que eren més grans, i després estaven les dels altres pobles que eren més menudes; després de 1894 s'afegiren els tres paradors.

El 1908 es signà un contracte entre la V.A.Y (Villena- Alcoi- Yecla) i A.G. (Alcoi-Gandia) pel qual acordaven intercanviar-se material i combois entre aquestes línies. Al desembre de 1909 es féu una línia ferroviària que comunicava el Comtat i l'Alcoià amb l'interior de l'estat gràcies a la *Compañía de Ferrocarriles Económicos de Villena*. Aquest tren rebia el nom de Xitxarra pel seu soroll, i a Gandia enllaçava amb la línia Carcaixent-Gandia. El Xitxarra partia des de Jumilla, i anava a Cieza, Yecla, Villena fins a Muro on enllaçava amb la línia Alcoi-Gandia.⁹

5. La fi de la línia Alcoi-Gandia

Als anys seixanta es donà un auge en la construcció de carreteres que comportà un gir en la concepció dels transports, amb la normalització de l'automòbil. D'aquesta manera, es va donar una disminució dels passatgers. Cal assenyalar, que amb l'explosió urbanística d'aquesta època aquest tren serví com a punt de connexió entre Alcoi i Gandia, ja que molts alcoians passaven les seues vacances al Grau de Gandia.

⁸ *Ibíd.*, p. 38

⁹ *Ibíd.*, p. 184.

Aquest gir en la concepció del transport conduí a la desaparició de la companyia anglesa de la línia A.G., i aquesta passà a mans de *Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha* (FEVE). El 15 d'abril de 1969 es va realitzar l'últim recorregut i tancà la línia el 30



Antiga locomotora "Cocentaina" ubicada com a monument enfront de l'estació de tren de Gandia. Font: Wikimedia

d'abril del mateix any. A pocs dies d'haver-la clausurada es va vendre a subhasta l'alçament de la línia per un preu de 8.090.000 pessetes. La V.A.Y. tingué el mateix final que la A.G. Igualment, es va vendre al 1970 el pont del riu Agres que partia de prop de Muro direcció Gandia, que es subhastà per convertir-lo en ferralla per 700.000 pessetes (2.100 euros).¹⁰

6. La Via Verda del Serpis

La memòria del tren dels anglesos ha perdurat en molts dels pobles que travessava. Alguns d'aquests conserven alguns dels seus vestigis, com les estacions, records personals, locomotores, etc. Entre les seues restes materials, s'hi troba un tram de quasi 12 kilòmetres (11,950 m) per on passava el ferrocarril i que comunica les comarques de la Safor i el Comtat, que comprén els pobles de Vilallonga (La Safor) i l'Orxa (el Comtat). El Racó del Duc, o barranc de l'Infern, és el tram del riu Serpis que es troba entre aquestes dues localitats, un engorjat que travessa les serres de la Safor (1.013 m) i la Cuta (680 m). En aquest apartat s'explica a grans trets la ruta que es pot realitzar des de Vilallonga a l'Orxa per l'antiga via del tren.¹¹

¹⁰*Ibíd.*, p. 185.

¹¹ La informació d'aquest apartat ve donada per l'experiència de la mateixa autora, i es completa amb les dades numèriques i de descripció del paisatge proporcionades pels llibres MARTÍ, O.; GOMAR, D.; CERVERA, V.; *A un tir de pedra. Inventari dels senders i camins de muntanya de la Safor*, Bullent, 2010, pp. 318-321. i HERNÁNDEZ, R.; *Las vías verdes de la Comunitat Valenciana (y el trazado turolense de la vía de Ojos Negros)*, Carena, 2007, pp. 18-42.

La ruta s'inicia des de la font de la Reprimala, a pocs kilòmetres de Vilallonga, on després de descendir per un camí d'asfalt vorejant el Serpis, el caminant es troba davant el primer túnel. Abans d'arribar al primer túnel s'hi troben unes vistes magnífiques de la vall de Vilallonga, així com l'antiga fàbrica del Cèntim situada a prop d'on passava la via ferroviària.

L'orografia del terreny obligà a la construcció d'importants i nombroses obres d'enginyeria com s'ha dit, i que són visibles durant tot el recorregut. De la totalitat dels túnels, se'n troben vuit, dels que 5 es troben al tram Vilallonga-l'Orxa, i dels que la numeració comença a Alcoi. El primer túnel es coneix com la Mina Llarga o Fosca que compta amb 250 metres, i el segon, la Mina d'Onofre té 130 metres; ambdós compten amb forats per deixar passar el fum de la locomotora cap a l'exterior.

A l'hora de creuar el túnel és recomanable dur una llanterna per a il·luminar-se, ja que els forats a mode de respiralls que s'hi troben aporten molt poca llum. Aquests tenen una gran importància, ja que les màquines de vapor soltaven molt de



Numeració d'un dels túnels, el t. Nº 4. Font: pròpia

fum degut a la combustió del carbó. En aquest tram, davant el desnivell que s'hi troba en l'accés al túnel des de l'inici de la ruta, les locomotores passarien amb les calderes a màxima potència per poder-hi fer front.

El caminant en eixir de la Mina Llarga es troba amb un preciós paratge natural i amb un camí que ens mostra el tram per on passava el tren. A tot això, ens troben en el següent túnel conegut com la Mina d'Onofre de 130 metres, i que dona pas al Racó del Duc. A partir d'ací, s'hi troba la primera caseta de ferrocarril, la qual comparteix les característiques comunes com la resta: una sola planta, pintada d'un color crema amb els costats revetejats amb un color rogenc. De les casetes de ferrocarril actualment es troben totes elles en ruïnes, menys la de L'Orxa, la qual ha estat tapiada. Si més no, en alguns pobles, com

Almoines que continua conservant la caseta i se li ha donat la funció de museu del tren gestionat per l'Associació d'Amics del Tren Alcoi-Gandia.



Instantànies d'alguns dels túnels o mines. D'esquerra a dreta: eixida de la Mina Llarga, eixida de la Mina d'Onofre amb restes de la combustió del carbó, i tercer túnel. Font: pròpia.

A continuació el camí es troba encofrat per uns murs que s'eleva a banda i banda de l'eixida del túnel, amb els forats que sembla que serviren per a que la gent s'amagara en passar el tren. Tot seguit hi ha un pont de pedra, i si observem a la dreta ens trobarem amb la Fàbrica del Racó del Duc. En res ens topem amb el tercer túnel, la Mina del Morú, de 30 metres; i tot seguit el quart túnel de només 20 metres, la Mina de la Garrofera. A prop d'aquesta hi ha una antiga estació que du el nom epònim de l'arbre que l'ombreja: la garrofera. A la dreta, discorre el barranc de l'Enxina, que és l'afluent més important del riu Alcoi en aquesta zona.¹²



Esquerra, pont de pedra. Dreta, antic pont de ferro a dia d'avui desmantellat. Font: pròpia

¹² MARTÍN, GOMAR; CERVERA, *op. cit.*, pp. 313-315.



Fàbrica de l'Infern. Font: pròpia

A poc a poc ens endinsem en el Barranc de l'Infern, on s'observa la plataforma del ferrocarril que travessava el riu i un pont de ferro que a dia d'avui es troba desmantellat.

Un pont ens fa passar al terme municipal de l'Orxa, i ací topem amb la Fàbrica de l'Infern. Aquesta i les altres fàbriques són hidroelèctriques construïdes al segle XIX per importants empresaris d'Alcoi i Vilallonga amb la finalitat d'abastir a les seues empreses

d'electricitat.¹³ Tanmateix, cal ressaltar que durant la ruta trobaren restes de l'antic cablejat de telèfon i d'electricitat que proveïa la línia de ferrocarril, i que curiosament encara es conserva en alguns dels trams, sobretot a l'eixida de les mines.

Avançant i gaudint el camí amb extraordinaris paisatges, trobem restes del ferrocarril amb un dipòsit d'aigua, que a dia d'avui es troba en ruïnes. Igualment s'hi troba altra caseta de vigilant i el Serpis ens obri a les serres que l'acaronen. Posant fi a la ruta, parem davant del cinqué túnel, de 120 metres, i ens trobem al racó dels Boters, on a uns quilòmetres més endavant ens trobaren amb un desviament del curs del Serpis, i ens trobarem amb el castell de Perputxent, nom amb el que es coneixia antigament el poble de l'Orxa.

¹³ Per a més informació sobre les fàbriques de llum es pot consultar el blog dels autors Gomar, Cervera i Martín <http://www.auntirdepedra.com/2011/06/la-fabrica-de-linfern-i-les-centrals-de.html>.



Esquerra, antiga caseta de vigilant. Dreta, dipòsit d'aigua, i que trobem en funcionament amb la primera imatge de l'article. Font: pròpia

Conclusions

En suma, podem dir que la història del tren dels anglesos, no acaba amb tot allò que s'ha escrit sobre aquest, ja que les experiències personals dels viatjants i treballadors són riquíssimes per a entendre la importància que tingué. Aquesta línia serví per enllaçar no sols econòmicament aquestes comarques, sinó també per crear un vincles socials molt importants i que en alguns casos duren fins a dia de hui.

Amb tot, s'ha pretés en tot moment fer una aproximació a la importància que tingué el ferrocarril en aquestes terres, combinant la història i la natura. Si més no, ens podem centrar en les diferents poblacions, però s'ha partit d'un punt de vista general.

BIBLIOGRAFIA

HERNÁNDEZ, R.; *Las vías verdes de la Comunitat Valenciana (y el trazado turolense de la vía de Ojos Negros)*, Carena, 2007.

MARTÍ, Òscar; GOMAR, David; CERVERA, Vicent, *A un tir de pedra. Inventari dels senders i camins de muntanya de la Safor*, Bullent, València, 2010 .

PEIRÓ PÉREZ, Josep Lluís, *El tren Alcoi-Gandia. Alcoy and Gandia Railway and Harbour Company Limited*, Tívoli, Ontinyent, 2003.

VIDAL, Javier, *Transportes y mercado en el País Valenciano (1850-1914)*, Alfons el Magnànim, València, 1992.

Xixarra Alcoi-Gandia. El tren dels anglesos [agost 2015]. Disponible a:

<https://www.youtube.com/watch?v=HPifzIp1vXE>

Tren xixarra V.A.Y.–A.G. [agost 2015]. Disponible a:

<https://www.youtube.com/watch?v=3ALLkCy3Z1g>

COM CITAR AQUEST ARTICLE:

Format Norma ISO 690-2

Bañuls Escrivà, Mireia, “El tren dels anglesos i la via verda del Serpis” [en línia]. Clapir, Joves Historiadors i Historiadores Valencians [publicació seriada en línia]. Gener 2016. <enllaç> [Consulta: Dia Mes Any].

ADVERTIMENT. L'accés als continguts d'aquest article i la seua utilització ha de respectar els drets de la persona/persones autora/autores. Pot copiar, distribuir i comunicar públicament l'obra. En qualsevol cas, en la utilització dels seus continguts caldrà indicar de forma clara el nom i cognoms de la persona/persones autora/autores i el títol de l'article. No s'autoritza la seua reproducció o altres formes d'explotació efectuades amb finalitats de lucre. Aquesta reserva de drets afecta tant als continguts de l'article com als seus resums i índexs.