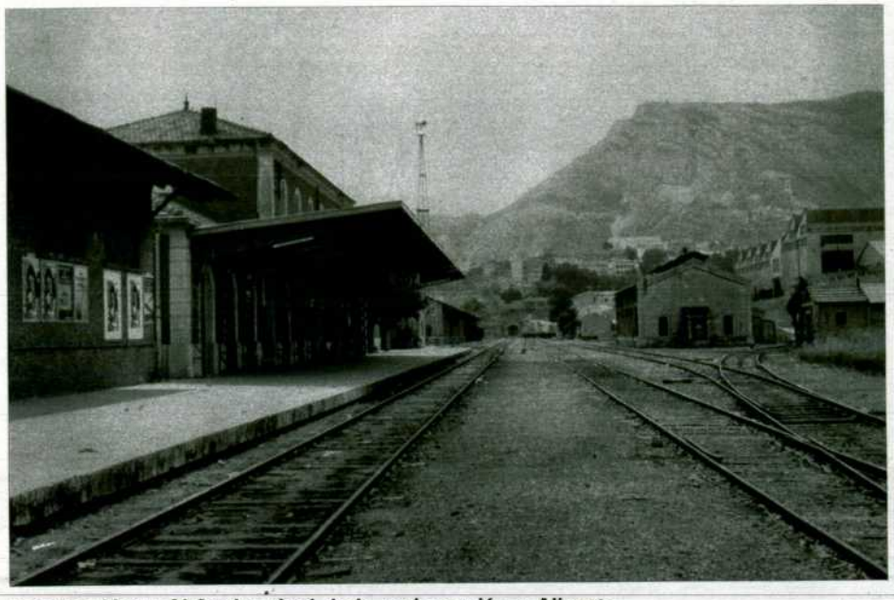
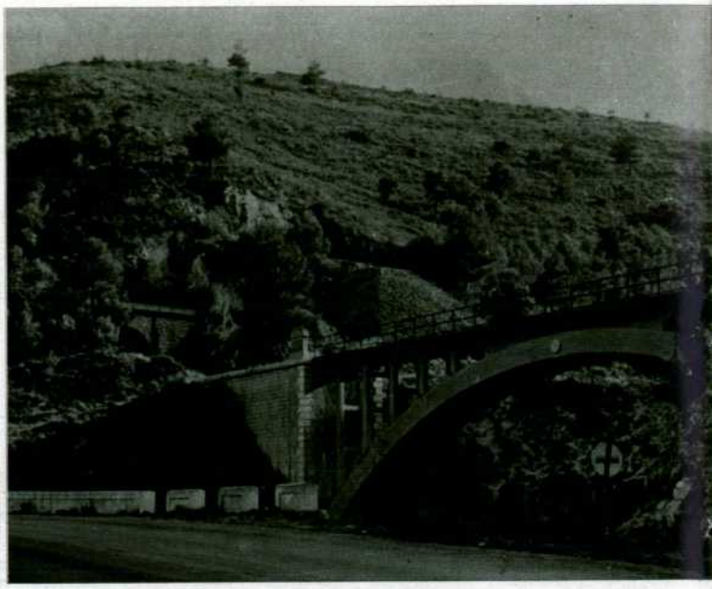


Estación Alcoy. Al fondo, túnel de la prolongación a Alicante.



Fuente entre dos túneles, entre Alcoy e Ibi, del ferrocarril no terminado Alcoy-Alicante.

SU CONSTRUCCION PERMITIO EL ENLACE DIRECTO CON VALENCIA

SETENTA Y CINCO AÑOS DEL FERROCARRIL JATIVA-ALCOY

● *Discurre por un trazado agreste de la serranía valenciana que hizo necesaria la dotación de numerosas obras de fábrica: 15 túneles, terraplenes, puentes, trincheras y muros de 40 metros de altura y 250 de longitud.*

ALCOY, la importante ciudad industrial del Norte de la provincia de Alicante, quedó unida al conjunto de líneas españolas de ancho normal en 1903. La terminación del ferrocarril Játiva-Alcoy, después de largos años de construcción, permitió el enlace directo con Valencia. De vía única y 64 km. de longitud, enlaza en Játiva con el ferrocarril Valencia-Almansa. Sirve a un total de once poblaciones, siendo las más importantes Beniganim, Albaida, Onteniente, Cocentaina y Alcoy. La zona que recorre es de economía fundamentalmente industrial, textil, papel, vidrio y otras, complementada con los productos que da su agricultura de duro secano, uvas de mesa y aceites principalmente.

La concesión para construir este ferrocarril la obtuvo don José Campo el 22 de julio de 1887, encargándose de las obras su sobrino don Gabriel Moreno Campo. En 1889 lo anexionó a la AVT, de la que era gerente, continuando las obras el señor Moreno incluso después de pasar la AVT a Norte el 25 de mayo de 1891. El 20 de marzo de 1893 fue inaugurada y puesta en servicio la línea hasta Albaida (29 km.), el 17 de mayo de 1894 los siguientes 9 km. hasta Onteniente, llegando el 23 de septiembre de 1903 el primer tren a Alcoy. Llegó a las 16,20 horas, procedente de Onteniente, y lo formaban la locomotora "Castellón" núm. 1.727, dos furgones de mercancías, un coche de 3.ª clase y un "break". En él viajaban el ingeniero director don Carlos Guerra e ilustres invitados. Recorrieron los 26 km. en dos horas y media, para poder apreciar detenidamente las importantes obras de fábrica del trayecto.

En la engalanada estación de Alcoy fueron entusiásticamente recibidos por las primeras autoridades y unas 8.000 personas, acompañados por los acordes de la banda La Primitiva. Esta cifra es muy elevada si tenemos en cuenta que Alcoy contaba con unos 32.000 habitantes. Como colofón al acto el Ayuntamiento ofreció a autoridades, invitados y prensa local un agasajo en la estación.

El servicio de viajeros era un correo y un mixto diarios y en cada sentido. Hasta Onteniente se pusieron en servicio tan pronto fue terminada la línea, pero no a Alcoy, donde no llegaron los trenes de viajeros hasta el 15 de abril de 1904. Coincidió con las vísperas de las fiestas de esta ciudad, facilitando el nuevo medio de transporte, incluso con precios especiales, una gran afluencia de visitantes. De Játiva a Alcoy tardaban los trenes tres horas y media.

DURO TRAZADO Y MAGNIFICOS PAISAJES

De atrevido trazado, este ferrocarril se desenvuelve en plena serranía valenciana con numerosas curvas y obras de fábrica. Quince túneles, numerosos terraplenes, trincheras, puentes, e incluso muros de 40 m. de altura y 250 m. de longitud. Culebrea por las laderas de los montes y salvo ligeras pendientes de

Omnibus-ferrobús a Alcoy, saliendo de la estación de Albaida.

Hoz del Clariano. A la izquierda, confluencia con barranco. Entre Onteniente y Agres. FC. Játiva-Alcoy.

descenso y algunos trayectos en horizontal sube constantemente desde Játiva (98,74 m.) hasta Agres (km. 48), que es su cota máxima, 588,58 m. Sigue a media falda de la sierra Mariola con amplias panorámicas de varios pueblos de la llanada de Muro, el Benicadell e incluso el lejano Aitana, llegando finalmente a la actual estación de Alcoy.

Hasta Agres son de destacar por su difícil trazado y paisajes de agreste serranía las secciones Genovés-Beniganim (km. 4 al 12) y Onteniente-Agres (km. 38 al 47). En la primera la vía va por el desfiladero de las Aguas, por cuyo fondo corre el río Albaida, para atravesar la sierra Grosa con numerosas curvas, pontones y seis túneles. La otra es la más dura de toda la línea, con seis túneles y elevados muros de contención. Primero remonta por la parte alta el desfiladero del Clariano, afluente del Albaida, y por cuyo fondo culebrea la carretera Onteniente-Villena. La vía deja la hoz del Clariano para remontar un barranco afluente suyo para llegar al valle donde se encuentra la estación de Agres, con vistas a la derecha de todo el haz Norte de la sierra de Mariola y al otro lado la sierra de Agullent y la Cova Alta de Albaida. Esta estación fue de bastante importancia hasta 1969 por ser punto de enlace con el ferrocarril de vía estrecha de la VAY. Precisamente la dureza del trazado hizo que la sección Onteniente-Alcoy se terminara diez años más tarde que el resto de la línea.

TRAFICO Y PROLONGACION HASTA ALICANTE

A la terminación de la línea se estableció el servicio directo entre Valencia y Alcoy. Una vía directa se desviaba de la línea Valencia-Almansa entre las estaciones de Manuel y Játiva y los viajeros de esta población utilizaban una estación cuyas ruinas se encuentran en el punto kilométrico 1,300 de la actual línea. Cuando fue doblada la línea hasta Játiva suprimieron la directa y desde entonces todos los trenes entran en la actual estación de Játiva e invierten el sentido de marcha.

La lentitud de los trenes de vapor, 120 kilómetros en cuatro horas, fue notablemente mejorada y ampliado el servicio en 1962 con los ferrobuses, que sólo emplean dos horas y media. Velocidad bastante elevada si tenemos en cuenta que los 64 km. Játiva-Alcoy están casi totalmente equipados con cortos carriles de 31,5 kg/m. y son recorridos en hora y media.

A partir de la dieselización, los viajeros pudieron disfrutar del paisaje, ya que con los trenes a vapor bastante hacían con cerrar las ventanillas precisamente en los tramos más pintorescos.

Actualmente el movimiento diario de esta línea, clasificada en la Red como secundaria, es de diez circulaciones, ocho de viajeros y dos de mercancías.

Hace años la estación de Alcoy fue reformada y acondicionada previniendo la puesta en servicio del ferrocarril Alcoy-Alicante. Sin embargo, este ferrocarril de larga historia, ya que los más remotos antecedentes llegan a 1869, ha pasado por muchas vicisitudes. Empezaron su construcción en 1927 y en los años cincuenta quedó terminado a falta de algunas edificaciones y colocación de las vías. Sin embargo, esta línea, que tiene terminadas las costosas obras de fábrica, abundancia de túneles, puentes y terraplenes, no se terminó, ya que se consideró que era de baja rentabilidad.

Posiblemente ahora puede que sea factible la terminación de este enlace entre Valencia y Alicante a través de importantes y pobladas zonas industriales y agrícolas. Las entonces pequeñas Ibi, Onil y Castalla, que serían estaciones del nuevo ferrocarril, son hoy grandes poblaciones con un gran desarrollo industrial. Sus múltiples industrias producen un porcentaje muy elevado de los juguetes españoles, lo que origina un fuerte tráfico de materias primas y productos manufacturados.

Alcoy contaba desde 1893 con el ferrocarril de vía estrecha a Gandía, donde enlazaba con el también estrecho Gandía-Carcagente. Durante los diez años que tardó en llegar la línea de Játiva los viajeros que se desplazaban a Valencia tenían que viajar en tres ferrocarriles distintos haciendo los transbordos en Gandía y en Carcagente (FC Valencia-Játiva de ancho normal). Los dos ferrocarriles de vía estrecha mencionados y el de la VAY (línea Villena a Cieza y Muro), que en Muro enlazaba con el Alcoy-Gandía, dejaron de funcionar en 1969, quedando únicamente en esta zona el ferrocarril que hoy conmemoramos. ■ **E. GONZALO. Fotos del autor y de CANO.**