

150 AÑOS de FERROCARRIL Alicante - Madrid

LA CONSTRUCCIÓN DE LA RED FERROVIARIA ALICANTINA

► El territorio ferroviario de Alicante-provincia

La línea desde Madrid discurre básicamente por tierras llanas de la meseta sur e inicia sus dificultades orográficas a partir del descenso que se produce desde Villena hasta Alicante. Este último trazado se resuelve a través del valle del Vinalopó, histórico corredor de comunicaciones, que fue aprovechado por el nuevo ferrocarril. El trazado de la línea atraviesa la provincia desde Alicante por San Vicente del Raspeig, Agost, Monforte-Gabarrera, Novelda, Monóvar, Elda, Sax, Villena, Caudete¹, y la Encina.

Estas dificultades orográficas se comprueban por el número de obras de fábrica construidas en territorio alicantino: un túnel, doce puentes, que describiremos a continuación y numerosos desmontes y terraplenes entre los que destacaríamos el del Angosto, el de Sax, el de Sapo, el de Canales, el de Salinetas, y el de Collado de la Hamora.

Con respecto a los puentes, en el kilómetro 397 se encontraba el pequeño puente del Regajo de 6 metros de luz con arco rebajado de 60º, construido con sillería y sillarejos y bóveda de ladrillo; en el kilómetro 385 se hallaba el puente de Angosto, puente de fábrica con un arco de 9 metros de luz y una altura de 14 metros, realizado con sillería y sillarejo excepto la bóveda que es de ladrillo; en el kilómetro 406 se construye el puente de la Algueña de 11'12 m de luz con dos cuchillos del sistema americano (viga de celosía), un tramo oblicuo de hierro a doce metros de altura y apoyado en estribos de sillería y sillarejo; en el kilómetro 406 se situaba un pequeño tramo de hierro, viga de celosía, llamado Puente del Portugués; este mismo sistema se utiliza igualmente para el puente de la Rambla de los Canales de seis metros de luz y 15 metros de altura; en el kilómetro 412 se encontraba una de las obras más importantes, el puente sobre el río Vinalopó, el largo muro de sostenimiento y el túnel de Elda: el puente era un tramo de hierro de 17 metros de longitud cuyos bastidores eran de doble T (viga de alma llena), sobre estribos de sillería y sillarejo, el muro de sostenimiento tenía 100 metros de longitud y el túnel era de 484 metros de longitud (sin contar con las trincheras de entrada y salida), estaba revestido de sillarejo, los frentes de sillería y tenía unas garitas laterales para la seguridad de los guardas; en el kilómetro 419 se encontraba la obra más notable de la línea el puente de la rambla de Novelda, tenía 30 metros de luz y 24 de altura, era un solo tramo de hierro compuesto de dos vigas tubulares apoyado sobre estribos de sillería y sillarejo; el llamado puente de las Salinetas se encontraba en el kilómetro 421, era un puente de fábrica de 8 metros de luz y 18 de altura, oblicuo de sillería y sillarejos y bóveda de sillería; en el kilómetro 427, un puente de sillería y sillarejo con arco carpanel y 6 metros de luz salvaba la rambla del Plá; en el kilómetro 438 el largo puente del Salt de Sillot estaba constituido por tres arcos rebajados al 1/4 de siete metros de luz y 12 de altura, y era de fábrica (sillería, sillarejos y bóvedas de ladrillo); el puente de Verdegas, era otro de los puentes metálicos de la línea, situado en el kilómetro 440 estaba formado por 4 tramos de hierro de 5 metros de luz de celosía enrejillada; y por último el puente de la

¹.- Caudete corresponde a la provincia de Albacete.

Cañada en el kilómetro 443, era también metálico, de 30 metros de longitud, formado por tres tramos de hierro cada uno sistema americano o celosía enrejillada².

Podemos observar que fueron tres los sistemas empleados, puente de fábrica, puente metálico sistema Town y puente metálico de viga de alma llena. De los doce puentes, siete de ellos utilizaron las modernas vigas metálicas. En los puentes con tramos de gran longitud, como el puente sobre el río Vinalopó y el puente de la rambla de Novelda se emplearon las vigas de alma llena, mientras que para los de menor luz, como el puente de Algueña, del Portugués, de la rambla de los Canales, del Verdegas y de la Cañada, se empleó el llamado sistema americano formado por vigas de celosía.

Francisco Figueras Pacheco, en la Geografía General del Reino de Valencia³, describe la organización de las comunicaciones ferroviarias en la provincia de Alicante:

Son muchas las líneas que atraviesan el territorio provincial, pero las necesidades del tráfico y de las comunicaciones, no quedan satisfechas todavía, por haber grandes comarcas, como la rica de la Marina, que carecen de ferrocarril, y poblaciones importantes, como la de Alcoy, se comunican más fácilmente con otras capitales, que con Alicante. La primera de estas deficiencias será salvada en breve plazo.

Compañía del Norte.- La única línea, de vía ancha, de esta Compañía, que pasa por la provincia de Alicante, es la siguiente:

La línea de Játiva a Alcoy, tiene en la provincia las estaciones que se indican, consignando la distancia que las separa de la cabeza de la línea: Alcoy; Concentaina, 7 kilómetros; Agres 16.

Ferrocarriles de Vía Estrecha.- Línea de Alcoy a Gandía.-Alcoy; Concentaina, 7 kilómetros; Muro, 10; Gayanes, 16; Beniarrés, 19; Lorcha, 26.

Línea de Villena a Muro.- Villena; Biar , 10 kilómetros; Benejama 17; Bañeras, 25; Bocairente, 32; Alfafara, 36; Agres, 41; Muro, 51. Bocairente corresponde a la provincia de Valencia, pero en virtud de la anómala dirección que sigue la divisoria, queda comprendido entre pueblos de la provincia de Alicante.

Línea Villena a Jumilla.- Villena; Las Virtudes (apeadero), 8 kilómetros.

Línea de Carcajente a Denia.- Denia; Vergel, 10 kilómetros (C. del N.)

Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante.- El ferrocarril de esta estampa fue el primero que puso en comunicación la Capital de la Monarquía con las costas de la Península, efectuándose la inauguración el año 1858.

Línea de Alicante.- Alicante; San Vicente, 9 kilómetros; Agost (apeadero), 16; Monforte-Gabarrera, 23; Novelda, 31; Monóvar, 36; Elda, 41; Sax, 48; Villena, 59; Caudete; 72; La Encina, 79. Caudete corresponde a la provincia de Albacete.

Ferrocarriles Andaluces.-Línea de Madrid a Murcia.- Alicante; Torrellano, 11 kilómetros; Elche, 21; Crevillente, 31; Albaterra- Catral (E.), 39;k Callosa de Segura, 45; Orihuela, 53.

Ramal de Torrevieja a Albaterra- Catral.- Torrevieja; Rojales- Benijófar 8 kilómetros; Almoradí- Dolores, 15; Albaterra- Catral, 27.

Además de las líneas indicadas, está proyectada la de Alicante a Alcoy y hállese en construcción la de Alicante a Denia. Ambas son importantísimas para la Provincia, la primera por unir un puerto de mar con una ciudad e gran movimiento fabril, y la segunda, por atravesar la extensa y rica zona de la Marina, que hasta la fecha no cuenta con ferrocarril alguno. La línea de la Marina cuya construcción es muy costosa por lo quebrado del territorio que atraviesa, tendrá las siguientes estaciones, más o menos separadas de los respectivos centros de población: Alicante, San Juan, Campello, Villajoyosa, Benidorm, Altea, Callosa, Calpe, Benisa, Teulada, Gata y Denia.

² .- MONTERDE, A., "Ferro-carril de Almansa á Alicante", *Revista de Obras Públicas*, 1858, pp. 22-23.

³ CARRERAS CANDI, F. (dir) *Geografía del Reino de Valencia. Provincia de Alicante*, Barcelona, Ed. Alberto Martin, 1918-1922. pp.318-322.

Según la última estadística oficial de ferrocarriles⁴ publicada en 1912, la longitud total de las líneas que cruzan nuestra Provincia, asciende a 373 kilómetros 71 metros, resultando, dada la extensión superficial de aquella, 65 metros de vía férrea por cada kilómetro cuadrado. Esta proporción es todavía muy reducida, pero comparada con las que guardan las demás provincias españolas, ocupa uno de los primeros lugares en la estadística general, pues Alicante solo es aventajada en este punto por: Vizcaya, con 145 metros por kilómetro cuadrado; Guipúzcoa, con 135; Madrid, con 78; y Barcelona y Santander, con 71. Todas las demás provincias tienen menos longitud de vía férrea que la nuestra, pues el término medio de la proporción en la totalidad del territorio nacional, no llega a 32 metros por kilómetro cuadrado.

⁴ Estadística de las Obras Públicas en España, ferrocarriles y tranvías. Situación en 1º de Enero de 1910 (Madrid 1912, pág.47).