

HISTORIA DEL FERROCARRIL:
VILLENA Y LA REINA ISABEL II

AUTOR: JOSÉ FRANCISCO PASCUAL MILÁN

COLEGIO NUESTRA SEÑORA DE LOS DOLORES

MODALIDAD A

INTRODUCCIÓN

De la creación del ferrocarril en España, y específicamente en Villena, no tenemos mucho conocimiento. Por eso, he decidido realizar este trabajo para poder hacer comprender a Villena que el ferrocarril tuvo mucho que ver en España y, sobre todo, en nuestra localidad. La reina Isabel II estuvo en nuestra ciudad en tres ocasiones distintas, pudiendo saludar al pueblo de Villena, el cual la recibió con grandes vítores las tres veces.

En este trabajo no solo se habla de las visitas de la reina Isabel II sino que también se ha investigado sobre la creación del ferrocarril y de las líneas más importantes existentes en España y de cómo influyó en la población.

La idea me la propuso mi tío abuelo Juan Milán, ya fallecido, que trabajó en la compañía de ferrocarriles Adif.

2. CREACIÓN DEL FERROCARRIL

George Stephenson fue el creador y constructor de la primera locomotora usada en el primer ferrocarril del mundo. La máquina no fue una novedad, aunque sí lo fue su diseño. A principios del siglo XIX causaron mucho impacto las ventajas de un transporte por locomotora sobre raíles.

En 1825 fue inaugurada la línea con la locomotora de Stephenson, cuya finalidad era la del transporte del carbón y en 1826 se presentaron doce nuevas líneas de ferrocarril en las que aparecía la línea de Liverpool a Mánchester. En ella se encontraba Stephenson como Ingeniero Jefe. Parece ser que había detractores de la locomotora de este mismo y se planteó la construcción de las famosas pruebas "Rainhill" en 1829, en las que se presentaron tres locomotoras entre las que estaba la "Rocket" de Stephenson, siendo esta la ganadora de las pruebas, pues recorrió 50 km a una velocidad media de 24km por hora. A partir de este momento se inicia la era del ferrocarril. Inglaterra fue pionera de la construcción y explotación de ferrocarriles.

3. EL FERROCARRIL EN ESPAÑA

En España las primeras licencias para la construcción de vías ferroviarias se aprobaron en 1829. El primer intento lo llevó a cabo José Díaz Imbrechts, de padre gaditano y madre inglesa, para la construcción de un ferrocarril de Jerez al muelle del Portal. El segundo intento lo realizó Marcelino Calero y Portocarrero, nacido en Zafra, pero residente en Londres. Desde allí proyectó la línea de Jerez al puerto de Santa María, a Rota y a Sanlúcar de Barrameda, una ampliación del proyecto de Imbrechts. Esta línea se aprobó en 1830 y caducó en 1834 sin haberse realizado ninguna obra. Sin embargo, Marcelino Calero y Portocarrero volvió a intentarlo, pero esta vez con éxito, en una de las provincias de ultramar: Cuba. Ferrocarril que, con apoyo de la banca inglesa y americana, se inauguró el 10 de diciembre de 1837, convirtiéndose en el primer ferrocarril construido en España.

Once años después, y tras numerosos proyectos y concesiones llevados a cabo por los empresarios españoles y extranjeros, se inauguró la segunda línea ferroviaria española y primera de la península, el ferrocarril de Barcelona-Mataró, seguida de la de Madrid-Aranjuez (1851) y la de Valencia al Grao de Valencia (1852). Alicante como destino de línea se encontraba en estas primeras propuestas desde 1844.

3.1. LÍNEA MZA (MADRID-ZARAGOZA-ALICANTE)

La Compañía de Ferrocarriles MZA fue una de las grandes compañías ferroviarias españolas junto a la del Norte. Creada en 1856, participaron en su capital la Banca Rothschild, el Grand Central francés y el Marqués de Salamanca. La construcción de este ferrocarril se divide en tres partes, comenzando por la inauguración del Ferrocarril Madrid-Aranjuez en 1851 y la prolongación posterior hasta Almansa y, más tarde hacia Alicante, financiadas y construidas por José de Salamanca Mayol. Las dos otras importantes líneas ferroviarias fueron la de Madrid-Zaragoza y la de Córdoba-Sevilla.

3.2 LÍNEA ALMANSA-ALICANTE

El primer concesionario del tramo Almansa-Alicante fue adueñado por José Viudes, Marqués de Rioflorido en 1852, fundándose la Compañía del Ferrocarril de Almansa-Alicante el 4 de septiembre del mismo año. Poco a poco el Marqués de Salamanca se fue haciendo con el control de esta Compañía. Ya poseía la concesión de la línea de Madrid-Aranjuez y la de Aranjuez-Almansa, y tenía mucho interés en quedarse con toda la línea de este ferrocarril hasta el mediterráneo. La Junta General declaró en junio de 1856 a José de Salamanca como único concesionario debido a que se había hecho con la mayoría de las acciones. A continuación, vendió todas las concesiones a la compañía de Ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA). Dicha compañía se convirtió en propietaria en julio de 1856 de la línea Madrid-Almansa, y en diciembre de este año se hizo también propietaria de la de Almansa-Alicante. Fue, entonces, cuando los ingenieros franceses de esta compañía contribuyeron a concluir las obras, al equipamiento y al inicio de la explotación del Ferrocarril, siendo el 1 de marzo cuando se inició la explotación de la línea.

4. ESTACIÓN DE VILLENA

A partir de la obtención de la concesión de la línea de Almansa-Alicante por parte del Marqués de Rioflorido en 1852, se realiza el primer proyecto de la línea y de sus diferentes estaciones.

La Memoria presentada el 30 de abril de 1853 por J. Gómez Ortega explica que el proyecto se redactó por el ingeniero Agustín Elcoro Berecibar. El texto refleja con claridad los conceptos arquitectónicos que recrean la primera implantación del ferrocarril y las prioridades marcadas para su explotación. A su vez, describe detalladamente el emplazamiento de cada una de las estaciones desde Almansa a Alicante. El ingeniero definió claramente los rasgos a tener en cuenta en estas construcciones, que serían la economía, la solidez y la belleza.

El proyecto recogía siete estaciones para la línea Almansa-Alicante, aparte de la de Almansa, punto de salida de la línea: estación de Caudete (3ª clase), estación de Villena (2ª clase), estación de Sax (3ª clase), estación de

Elda-Monóvar (3ª clase), estación de Novelda-Monforte (2ª clase), estación de San Vicente (3ª clase), estación de Alicante (extrema). En el proyecto se propuso la ubicación particular de cada estación y se redactaba un proyecto único para cada una de las categorías propuestas: de primera clase Alicante, de segunda clase (Novelda y Villena) y de tercera clase (Monóvar, Sax y San Vicente).

El ingeniero M. Jullien, en 1857, debió realizar alguna modificación y la ampliación de instalaciones en las estaciones, pero el proyecto básico ya se había iniciado.

La estación de Villena se inauguró en 1858, al abrirse la línea de la MZA entre Alicante y Madrid. El edificio fue inaugurado oficialmente el 25 de mayo de ese año, con motivo del viaje real que la reina Isabel II realizó para tal evento. Este se ha conservado



casi sin modificar hasta la actualidad. Solo ha sufrido reformas, pero de pequeños detalles. Justo enfrente fue instalada, en 1884, la estación del ferrocarril VAY, que funcionó hasta el 1969.

En la actualidad se plantea destinar esta estación para solo uso de cercanías, mientras que los trenes de largas distancias tendrían parada en la nueva estación del AVE, inaugurada el 13 de junio de 2013, y que está construida en las cercanías de la Colonia de Santa Eulalia.

5. ISABEL II DE ESPAÑA

La etapa comprendida entre 1852 y 1858 para la provincia de Alicante fue muy buena económica, social e industrialmente debido a la construcción del ferrocarril. Pronto la reina Isabel II conoció este acontecimiento y entre 1858 y 1862 efectuó un total de tres viajes a la provincia, utilizando en todo o en parte de este recorrido, este medio de locomoción. El primero tuvo lugar entre el 25 y el 27 de mayo de 1858 para inaugurar el trayecto entre Almansa y Alicante; el segundo el 10



de septiembre de 1860 con motivo del viaje que realizaron camino de las islas Baleares y Cataluña y, por último, el tercero, de regreso por Andalucía, Cartagena y Murcia en octubre de 1862. En todos ellos, la comitiva real formada por Sus Majestades, con alguna de las Altezas Reales, efectuó parada en la localidad de Villena.

5.1 INAUGURACIÓN LÍNEA ALMANSA-ALICANTE

El 7 de marzo, la reina Isabel II concedió a la empresa del Ferrocarril Almansa-Alicante la autorización de apertura, fijándose una tarifa única para los tres primeros meses, que un tiempo más tarde fue aprobada para todo el año. Cada viaje tuvo un coste de 41 céntimos para viajar en primera clase, 30 céntimos para segunda y 18 para la tercera clase.

En el mes de abril, se empezaron a publicar noticias de la llegada de Isabel II a Alicante. Fue la Diputación de Alicante la que recibía dichas noticias, también la encargada de hacerlas públicas por toda la provincia y la de prepararlo todo para la ansiada llegada. Los diputados el conde de Casas Rojas y José Antonio Sánchez viajaron a París para obtener una tienda de campaña que sería instalada en la estación de Villena y también una vajilla para el lugar donde se tributase el primer homenaje en la provincia de Alicante,

que fue en Villena. Para llevar a cabo tal propósito, se destinaron por parte de la Diputación Provincial de Alicante la cantidad de 50.000 reales de vellón.

El conde de Santa Clara, Gobernador Civil de Alicante, recibió la aprobación de tal visita el día 11 de mayo en una carta firmada por el Ministro de Gobernación. El día 24 de mayo se detenían en Albacete; los días 25 a 27 en Alicante y del 28 de mayo al 2 de junio en Valencia, para volver a Almansa el 3 de junio y acabar el viaje en Aranjuez el 4 de junio.

5.2. VISITAS A VILLENA

5.2.1. PRIMERA VISITA. 25 DE MAYO DE 1858

El primer viaje que realizó Isabel II a la provincia de Alicante tuvo lugar entre el 25 y 27 de mayo de 1858, momento que se aprovechó para poder visitar brevemente las localidades de paso. Meses antes, el 3 de enero de 1858, tras finalizar las obras en la estación de Novelda y verificarse el trayecto entre Almansa-Alicante, partió desde Madrid un acompañamiento para realizar el primer viaje de prueba.



5.2.1.1. PREPARATIVOS PARA EL RECIBIMIENTO

Seis días antes de producirse la visita de los monarcas a Villena, el Ayuntamiento dispuso una serie de actos conmemorativos para festejar tal acontecimiento. En primer lugar, se autorizó al alcalde Joaquín de Mergelina y Selva, Marqués de Colomer, para asistir al consejo formado por la Diputación para recibir a sus majestades. Se nombraron diferentes comisiones encargadas de diversas actividades, como la invitación de varias jóvenes vestidas con trajes de comarca que debían ofrecer canastillos con flores a los monarcas o la de preparar la visita real a la patrona de la localidad, la Virgen de las Virtudes, cuya imagen sería colocada en el trono grande y trasladada a la iglesia de Santiago para ser admirada por los reyes. Además, se solicitó la incorporación a la comitiva local de las bandas de música de las localidades de Biar y Benejama para que se sumaran a los actos. También, el Ayuntamiento aprobó que se arreglaran las calles entre la estación y la iglesia de Santiago. Junto a dicha estación se extendía un jardín que fue transformado en un paseo en el que plantaron todo tipo de plantas, sobre todo, de la comarca. El jardín quedaba dividido en su mitad por una calle ancha y en la parte norte se levantó la tienda de campaña comprada en París. La tienda tenía forma turca y estaba decorada con listas blancas y franjas de vivo carmesí. El centro era una sala de la que partían lujosas habitaciones, tocador una y dormitorio la otra para el Príncipe de Asturias. La mayoría de los muebles eran de mimbre y bambú. En el centro una mesa con dieciocho cubiertos y exquisita comida. Junto a esta un aparador con oro, porcelana, cristal de colores, riqueza y brillantes. Pendientes de lo alto, arañas de seda con dibujos preciosos. Dos garitas estaban flanqueando cada puerta y la bandera nacional adornaba la puerta de entrada.

Así pues, Villena, que en aquel momento contaba con una población de 10.000 habitantes, estaba preparada para recibir a la real comitiva.

5.2.1.2. ACTO PROTOCOLARIO

El día 25, las autoridades provinciales decidieron recibir a sus Altezas Reales en el límite de la provincia. Fletaron un tren y a las siete de la mañana, sus majestades partieron hacia Villena. Entre la representación provincial figuraba el Gobernador Civil de la provincia alicantina el Conde de Santa Clara, los diputados provinciales Tomás Rico, Carlos Cholvi, Francisco Pérez,

Joaquín Gisbert, Manuel Pastor, José Antonio Sánchez y Luis Santoja, los vocales del Consejo municipal José Soler y Juan Romero, los senadores del Reino Marqués de Molins, Marqués del Río Florido, Conde de Pinohermoso y Conde de Frabaquer, los diputados a Cortes Ramón Gil, Ramón de Campoamor, Juan Thous, Andrés Rebagliato y Diego Roca de Togores, y otras autoridades civiles, militares y eclesiásticas. Al llegar a Villena, esta comitiva se hospedó en la gran casa próxima a la estación, perteneciente a D. Gaspar Marco.

En Villena esperaban el diputado provincial Francisco de Paula Puig, el diputado a Cortes Juan Francisco Camacho, el Baile o Ministro Superior de Real Patrimonio en Valencia N. Boscá, el Ayuntamiento al completo de la ciudad, con el Alcalde Joaquín de Mergelina y Selva, Marqués de Colomer al frente, el juez de primera instancia del partido, comandante de armas y oficiales retirados, arcipreste, curas y clero de las dos parroquias, otras personas distinguidas de la ciudad y una comisión del Ayuntamiento de Yecla. Junto a estos, una multitud de vecinos de Villena y de pueblos cercanos, así como las bandas de música de la misma localidad, de Biar, de Benejama y la del 2º Batallón del Regimiento de infantería de Granada.

5.2.1.3. HOMENAJES Y SALUDOS

Sobre la una y media de la tarde, el tren que transportaba a sus majestades realizó su entrada en la estación de Villena. En aquel momento, desde del castillo se realizó una serie de disparos en honor de los monarcas mientras que las campanas de la iglesia tañían. La marcha real era interpretada al unísono por cuatro bandas, a la vez que el pueblo vitoreaba a los reyes.

El Gobernador de la provincia se acercó al coche real y felicitó a sus majestades. Estos correspondieron al eminente político, bajaron del carruaje saludando al público y, atravesando el jardín, penetraron en la reluciente tienda. Allí esperaban veinticuatro jóvenes vestidas con galas de la zona que les ofrecieron flores en cestas de mimbre que los Reyes aceptaron. Las afortunadas jóvenes fueron María Virtudes Hurtado Amorós, Catalina Milán y Gadea, Magdalena López Hernández, María García López, María Hernández García, Josefa Hernández García, Virtudes Hernández García, Francisca Galiana Domenech, Josefa Ramona Sáez García, Ana Martínez Hernández,

María Hernández Díaz, Virtudes Ferriz y Ferriz, Josefa Laoza Amorós, Estefanía Amorós Ferriz, Virtudes Gómez García, María Camarasa Navarro, Isabel Maestre Navarro, Úrsula García Martínez, Ángela García Martínez, Juana Hernández Cepero, Josefa Saúco López, Isabel Hernández Hernández, Ramona Díaz Domenech y Estefanía Hernández Hurtado.

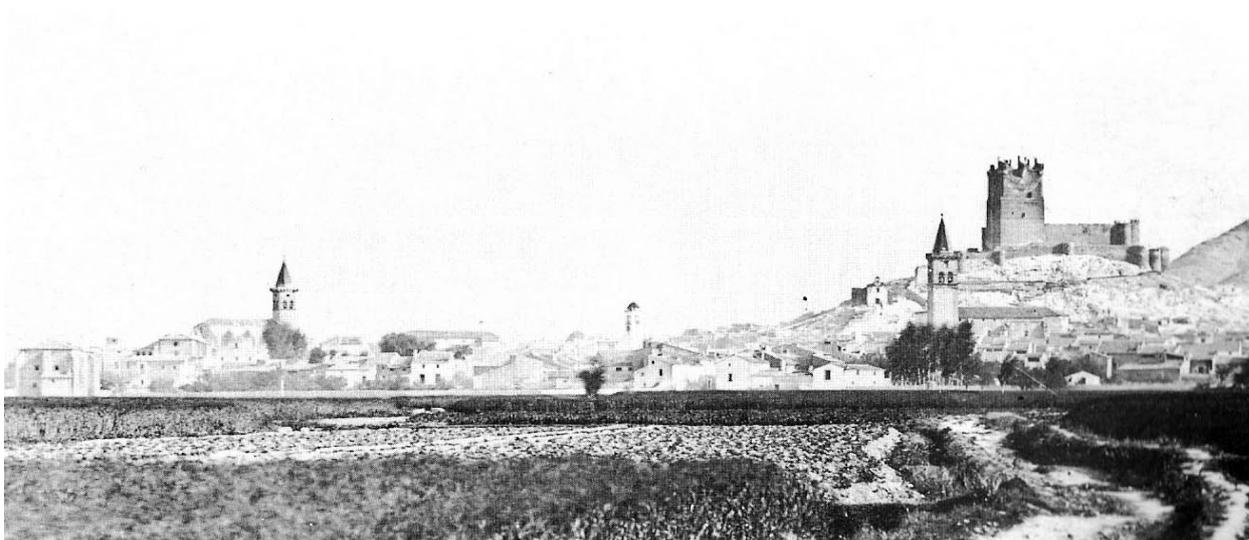
A continuación, la Reina recibió a las comisiones que deseaban felicitarla y, más tarde, acompañada de ilustres personas y mientras realizaba un breve descanso, probó los manjares preparados al efecto. Acabado el homenaje y de camino hacia el tren, la monarca saludó al pueblo que la correspondieron con grandes aclamaciones, las cuales llegaron a emocionarla. Pasó al carruaje tras aceptar un gran ramo de dalias ofrecido por Francisca Gascón e, inmediatamente, el tren inició la marcha teniendo como maquinista al propio José de Salamanca. Las cuatro bandas de música tocaban la marcha real al unísono, despidiendo a la comitiva real. Poco después llegaba a Sax, al resto de los pueblos de la línea férrea y a las seis de la tarde lo hacía en la estación de Alicante. Así finalizaba este primer viaje de su majestad la reina Isabel II a Villena.

5.2.1.4. FAVORES Y DISCULPAS “REALES”

El viernes 21 de mayo, cuatro días antes de la llegada de sus majestades a Alicante, el administrador general de la Real Casa y Patrimonio, en nombre de la Reina quiso hacer partícipe de su generosidad a los establecimientos de beneficencia, menesterosos y conventos de religiosas de los pueblos de paso. Para ello entregó 90.000 reales de vellón en monedas de oro, de los que 12.000 fueron destinados a Villena: 8.000 serían para los menesterosos, 2.000 reales al convento de monjas y otros 2.000 para el hospital. La entrega fue realizada por Luis Santonja, diputado provincial, el cual, el 14 de junio hizo efectiva la cantidad de 2.000 reales al convento de la ciudad, entregando el resto a la Corporación Municipal. La distribución de los 10.000 restantes fue aprobada en sesión del 19 de octubre, recayendo 1.000 para el farmacéutico de la localidad por las medicinas que suministró a los desvalidos hasta fin de junio, 2.011 para el depositario de Beneficencia José Navarro por la carne distribuida a los enfermos y 500 al mismo por gastos menores. Igualmente, se acordó repartir 2.000 entre los verdaderos pobres,

entregaron otros 489 para los gastos más urgentes del depositario de Beneficencia y el resto, 4.000, para reparar en lo posible el edificio del Hospital que estaba amenazado en ruina.

Por otro lado, el 30 de mayo, se efectuó un comunicado por parte de la corporación municipal con el que se excusaba la reina Isabel II por no acceder a venerar a la patrona de la localidad, cuando así estaba previsto. La justificación fue el excesivo calor que hacía y el retraso que hubiera ocasionado en la ceremonia programada en Alicante. Igualmente, se manifestó que sus majestades quedaron muy complacidas con los obsequios entregados por esta localidad. Por último, se acordó que el paseo, donde estuvo situada la tienda de campaña en la que se recibió a los monarcas, llevase a partir de esa fecha el nombre de Paseo de la Reina. Finalmente, tras la sesión celebrada por la Diputación Provincial de Alicante del 4 de junio, se acordó agradecer y recompensar con dos mil reales a Bibiano Guinea por los trabajos de colocación de la tienda de campaña en Villena.



5.2.2 SEGUNDA VISITA. 10 DE SEPTIEMBRE 1860

El segundo viaje de la reina Isabel II a Alicante tuvo lugar el 10 de septiembre de 1860 cuando realizaban el camino para embarcar en el puerto alicantino de visita hacia las Islas Baleares y Cataluña.

5.2.2.1. PREPARATIVOS

El 2 de septiembre, una semana antes del inicio del viaje real, la Corporación Municipal de Villena se reunió para concretar las honras y preparativos que debían realizarse con motivo de la venida de Isabel II a esta localidad. Se propuso la celebración de una reunión junto a los alcaldes y síndicos de los pueblos del partido acordándose quiénes y cómo debían acceder a la estación para el recibimiento real, ofreciéndose los Ayuntamientos de Benejama, Cañada y Biar con sus respectivas corporaciones. Se solicitó la participación de cualquiera de las bandas de música de estos pueblos junto con la banda local; se eligió a Navarro Valiente para elegir varias jóvenes que debían entregar flores de la zona a sus majestades; se redactaría una lista con las personalidades que podía acceder a la recepción real; se propuso aplanar, cubrir con grava y apisonar el paseo de la estación, encargándose esta labor al teniente de alcalde Pedro Eugenio López que contó con la cantidad para llevar a buen término esta obra.

5.2.2.2. SALIDA DE MADRID

Villena, como el resto de ciudades de paso, se preparó para la recepción de Sus Majestades. Pasadas las diez y veinte de la mañana del 9 de septiembre, el tren partió de Madrid, compuesto de un coche real, dos vagones salones, cuatro de primera clase, tres de segunda, dos furgones y la máquina. El coche real estaba ocupado por la familia real, el presidente del Consejo de ministros y del personal de servicio de la reina y de los príncipes. El resto de la comitiva se distribuía en los coches de primera. Una comisión de la Compañía del ferrocarril acompañaba a la reina en uno de los coches.

Los reyes hicieron noche en Albacete y a la mañana siguiente pasaron por las estaciones de Chinchilla, Villar, Alpera, para descansar junto a la estación de Almansa, donde tomaron un ligero almuerzo. Antes de penetrar en la provincia de Alicante realizaron parada en Caudete donde les esperaba mucha gente. En la estación de Villena y a modo de saludo hacia los monarcas, un arco realizado con mirto y flores y coronado de flámulas y gallardetes, se alzaba sobre la vía mostrando una dedicatoria a su majestad la reina.

5.2.2.3 RECIBIMIENTO

La corporación Municipal de Villena, representación política de los pueblos de Benejama, Cañada y Biar, diferentes personalidades de la vida política provincial, del clero y otras administraciones, como el Obispo de Orihuela, el gobernador civil de la provincia, diputados a Cortes o diputados provinciales, así como las bandas de música, se dispusieron junto a la estación para celebrar la pronta llegada de la Reina.

En aquella fecha tan señalada, la Corporación Municipal de Villena estaba encabezada por Pascual García Flores y por los tenientes de alcalde José Navarro Valiente y Pedro Eugenio López Chapí. En Villena, sus majestades serían obsequiadas con dulces, refrescos y frutas, y tras el breve almuerzo, el convoy real inició su marcha hasta Monóvar.

5.2.2.4. DONACIÓN “REAL”

La reina, como en otras ocasiones, repartió limosnas para beneficencia, menesterosos y conventos de monjas de clausura en todas aquellas poblaciones de tránsito de su viaje, entregando 80.000 reales de vellón al Gobernador Civil Celestino Mas y Abad. Esta decisión se insertó el 20 de septiembre en el Boletín de la Provincia para correr la voz por el pueblo, previniendo y estableciendo el modo y forma de repartir la cantidad asignada. A la localidad de Villena le correspondieron 3.000 para los menesterosos y 1.000 para las monjas de clausura.

5.2.3. TERCERA VISITA. OCTUBRE DE 1862

El tercer viaje a la provincia de Alicante se realizó al regresar de Andalucía, Cartagena y Murcia, de paso para la corte el 27 de octubre de 1862. La familia real dispuso que Novelda fuera el punto de descanso para tomar el ferrocarril camino del Palacio Real.

Esta tercera visita fue breve en la localidad de Villena, más breve que las anteriores, pues al poco de pisar nuestra ciudad la reina emprendió el camino hacia la capital de España.

5.2.3.1. PREPARATIVOS Y VISITAS EN COMARCAS ALICANTINAS

El 9 de septiembre de 1862 la Diputación Provincial se reunió para poner una fecha fija a la recepción y realizar los festejos en honor a Sus Majestades y Altezas Reales en Orihuela como punto de entrada a esta provincia. Se acordó que entre los límites de Murcia y Orihuela se construyese un arco y un apareado donde se rendiría el debido recibimiento. El apareado lo debería construir el arquitecto provincial al que se asignó la cantidad de 34.698 reales para su construcción. Junto a esto se debían preparar seis carruajes con sus correspondientes tiros para el traslado de la familia real y su séquito desde Orihuela hasta Novelda.

La Diputación se vio imposibilitada por encontrar en esta provincia los carruajes, por lo que se contrataron en la corte por 77.000 reales, a razón de doce duros diarios por carruaje con cuatro caballos e igual cantidad por el relevo de cada uno de los tiros que debía realizarse en Crevillente.

Tras ser recibidos en el límite provincial por las autoridades locales y provinciales, los monarcas emprendieron viaje por carretera hasta Novelda, donde visitaron el templo parroquial y el Ayuntamiento. Allí degustaron un excelente almuerzo en compañía de los Ministros de la Guerra, de Estado, de Marina y de Fomento, junto al duque de Bailén, Duque de Ahumada, Comandante de Alabarderos, Conde de Balazote, Marquesa de Malpica, Arzobispo Antonio Claret confesor de Su Majestad, Arzobispo de Valencia, Capital General de Valencia, Gobernador de la provincia y del Consejo y otros distinguidos señores.

A continuación, Isabel II efectuó recepción con las autoridades del Ayuntamiento de Novelda, provinciales, miembros del juzgado del partido y otras corporaciones municipales de la capital y de otros pueblos de la comarca. Dos hora más tarde emprendieron la marcha hacia la estación donde accedieron al tren que les llevó al confín de la provincia de Alicante.

5.2.3.2. VISITA A VILLENA

Una vez avistado el convoy junto a Villena, las campanas de la iglesia de Santiago iniciaron su repique, manteniéndose hasta que la comitiva

desapareció camino de Madrid. El tren real hizo su entrada en la estación de Villena pasando bajo un arco decorado con flores y plantas de la zona, siendo recibido por la corporación local encabezada por el alcalde Juan Díaz López, por los tenientes de alcalde Juan Menor Blanqued y Luis García Poveda, resto de concejales y otras personalidades políticas, empleados del juzgado de primera instancia, militares retirados y clero. Mientras se procedía a la recepción de las autoridades locales, las bandas de música amenizaban el acto bajo el volteo continuo de las campanas. La visita fue breve debido a que, poco tiempo después, Isabel II iniciaba el camino de regreso a la capital en el que sería el tercer y último viaje que realizó por esta comarca.

6. REPERCUSIÓN

Debido a la creación de la línea Almansa – Alicante, el auge empresarial fue muy importante en todos los sentidos. Villena se transformó en una ciudad emergente dispuesta a afrontar todos los retos de la segunda mitad del siglo XIX y durante la mayor parte del siglo XX Villena se transformó industrial y comercialmente, y fue un referente para pasajeros y mercancías de la comarca y para todas las ciudades cercanas.

Fue un revulsivo importante para la provincia de Alicante, pues se produjo un cambio económico, social e industrial debido a la construcción del nuevo medio de transporte, el ferrocarril, especialmente, en Villena.

17. VILLENA.—Estación de M. Z. A.



7. CONCLUSIÓN

Este trabajo se resume en una palabra “progreso”. Gracias a George Stephenson se ha podido habilitar este nuevo método de transporte y el pueblo de Villena se adaptó bastante bien a este nuevo sistema. Las líneas principales fueron: MZA (Madrid, Zaragoza, Alicante) y VAY (Valencia, Alicante, Yecla) y de esas líneas surgieron las clases de transporte (1ª clase, 2ªclase, 3ªclase).

En Villena se construyó una estación de ferrocarril debido a este nuevo transporte, y debido a ello la reina Isabel II estuvo en tres ocasiones distintas en Villena al dirigirse de la capital de España a Alicante. Llevó a cabo tres breves paradas en nuestra ciudad en las que hubo una serie de preparativos para el recibimiento, lo que tuvo una gran repercusión social.

En conclusión, quizás hoy en día no apreciamos, sobre todo, los jóvenes que vivimos rodeados de tanta tecnología, lo que supuso la llegada del ferrocarril en el siglo XIX tanto a nivel económico como social en nuestra localidad. Sin olvidar que el que unos monarcas españoles nos visitaran en tan repetidas ocasiones fue todo un hito en Villena.

BIBLIOGRAFÍA ESCRITA

JUAN GUILL, Antonio José, “Los Borbones, Villena, el Ferrocarril y la Alta Velocidad Española (1852-2013), Revista Villena 2013

PEÑA LIGERO, Ángel, “Isabel II, Villena y el ferrocarril (1858 – 1862)”, Revista Villena 2006

BIBLIOGRAFÍA INTERNET

Eslabondevillena.com

Ferrocarrilalicante.catedradr.com

Petreraldia.com

Quien.net

Villenacuentame.com

Wikipedia.org