

Juan Carlos Márquez Villora,  
Rosario Navalón-García y  
J. Leonardo Soler Milla  
(editores científicos)

# De la Artesanía a la Industria

Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó



Elda (Alicante)



**De la Artesanía a la Industria**  
**Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó**



Juan Carlos Márquez Villora,  
Rosario Navalón-García y  
J. Leonardo Soler Milla  
(editores científicos)

# De la Artesanía a la Industria

Patrimonio Histórico-Cultural del Vinalopó

9, 10 y 11 de noviembre de 2018  
Elda (Alicante)



## ORGANIZA

Ayuntamiento de Elda (Concejalía de Patrimonio Histórico)

## COLABORAN

Sede Universitaria de Elda (Universidad de Alicante)

Museo del Calzado de Elda

Fundación Paurides González Vidal

Asociación Mosaico. Amigos del Patrimonio Histórico y Cultural de Elda

Centre d'Estudis Locals del Vinalopó

## EDICIÓN CIENTÍFICA Y COORDINACIÓN

Juan Carlos Márquez Villora, Rosario Navalón-García y J. Leonardo Soler Milla

## COMITÉ CIENTÍFICO

Gabino Ponce Herrero (Universidad de Alicante)

Juan Antonio Barrio Barrio (Universidad de Alicante)

Jaime Molina Vidal (Universidad de Alicante)

José Antonio López Mira (Conselleria de Educación, Investigación, Cultura y Deporte)

Rosario Navalón-García (Universidad de Alicante)

© los autores, 2019

© de esta edición: Ayuntamiento de Elda

ISBN: 978-84-87962-29-5

Depósito legal: A 576-2019

Fotografías cubierta y contracubierta (Museo del Calzado, Elda): Rosario Navalón-García

Diseño y maquetación: Marten Kwinkelenberg

Impresión y encuadernación: Quinta Impresión, S. L.

El Ayuntamiento de Elda no se hace responsable de las opiniones expresadas por los autores de las contribuciones contenidas en esta publicación

## Índice

<b>Presentación</b> .....	11
<i>Leyre María García Crespo, Juan Carlos Márquez Villora, Rosario Navalón-García y J. Leonardo Soler Milla</i>	
<b>El Plan Nacional de Patrimonio Industrial</b> .....	23
<i>Linarejos Cruz Pérez</i>	
<b>El patrimonio intangible: la cultura industrial zapatera eldense</b> ...	47
<i>José Ramón Valero Escandell</i>	
<b>El turismo industrial, una forma de poner en valor un patrimonio histórico-cultural</b> .....	97
<i>Josep Maria Pey Cazorla</i>	
<b>Investigando el patrimonio industrial: la fábrica y colonia de Emérito Maestre en Elda</b> .....	117
<i>Patricia S. Martínez</i>	
<b>La calera de la Torreতা (Elda, Alicante), un ejemplo de instalación preindustrial rehabilitada vinculada a la construcción del ferrocarril</b> .....	145
<i>José Ramón Ortega Pérez y Marco Aurelio Esquembre Bebia</i>	
<b>El nuevo museo de Villena, un museo para la historia</b> .....	161
<i>José Miguel Esquembre Menor y Julián Lagullón Escamilla</i>	

<b>La Ruta Nolla Alto Vinalopó (Villena-Sax-Biar). Turismo, patrimonio y ejemplo de simbiosis entre cultura y fiestas</b> .....	181
<i>Jesús García Guardiola y Alberto Ochoa García</i>	
<b>El Museo del Mármol, Uva y Azafrán en Novelda   MUAN. Un museo para la promoción del Turismo Industrial en el Medio Vinalopó.</b> .....	201
<i>Verónica Quiles-López y David Beltrá-Torregrosa</i>	
<b>Vicente Barceló Santonja y las cortinas orientales. El origen de la industria persianera en Sax.</b> .....	229
<i>Vicente Vázquez Hernández y Alberto Ochoa García</i>	
<b>La Casa Modernista de la Comparsa de Labradores de Villena. Artes decorativas y patrimonio</b> .....	261
<i>Jesús García Guardiola</i>	
<b>Un río de industrias en el paisaje del Vinalopó a través de la MZA</b> .....	285
<i>Verónica Quiles-López y David Beltrá-Torregrosa</i>	
<b>La Colonia de Santa Eulalia en la nueva economía del ocio y del conocimiento.</b> .....	315
<i>Gabino Ponce Herrero y José Antonio López Mira</i>	
<b>Produciendo sinergias entre los sectores público y privado. La oferta de turismo industrial en el municipio de Agost.</b> .....	353
<i>Toñi López Abril y Jesús Peidro Blanes</i>	
<b>Turismo industrial en las comarcas del entorno del Vinalopó: aproximación a su potencial y futuro</b> .....	377
<i>Rosario Navalón-García</i>	
<b>Los inicios de la artesanía textil en el Medio Vinalopó: las evidencias arqueológicas de la Edad del Bronce</b> .....	401
<i>Ricardo E. Basso Rial</i>	



## Un río de industrias en el paisaje del Vinalopó a través de la MZA

Verónica Quiles-López & David Beltrá-Torregrosa

[www.museocomercial.es](http://www.museocomercial.es)

«Deseando, pues, que mi Diccionario no solo comprenda la descripción de los pueblos, sino que indique las medidas que conviene adoptar para promover la riqueza pública en los tres puntos principales de la agricultura, comercio é industria, mejorando la condición social de estos habitantes».

Pascual Madoz, 15 de julio de 1845

### Resumen

Con la llegada del ferrocarril a Alicante y el recorrido por los nuevos caminos de hierro, las tierras del Vinalopó modificarán su paisaje, combinando con sus campos y huertas un río de industrias, jalonadas por chimeneas y fábricas que señalarán, con su humareda y actividad, las horas laborales de la clase obrera. El trasiego de mercancías en las estaciones ferroviarias era el mejor termómetro de las diversas actividades productivas de cada población. Este acontecimiento, en 1858, marcará el minuto cero de la industrialización, aprovechando en diferente forma y tiempo la revolución que supuso el transporte y la especialización de productos asociados a comarcas o poblaciones, apoyada, en especial, en las actividades mercantiles y el tráfico portuario, con salida de frutos y caldos del país.

Antes de la llegada del tren, en tierras del Vinalopó existía una economía agrícola, basada principalmente en granos, barrilla, esparto y uva para la producción de vinos, salpicada de diversas fábricas de jabón, lienzo, papel, aguardiente y almazaras. En la primera Exposición Agrícola, Industrial y Artística de Alicante, en 1860, se destacan entre los premiados, como nuevos productos manufacturados, los tableros de jaspe de Aspe, las esteras de Crevillente y el cemento hidráulico de Novelda como una incipiente industrialización en las tierras del Vinalopó.

En el territorio del Vinalopó, hoy encuadrado en tres comarcas (Alto, Medio y Bajo) y en sus diferentes demarcaciones político-administrativas, desde mediados del siglo XIX las poblaciones de Villena, Elda, Monóvar, Novelda y Elche fueron el motor dinamizador de su entorno.

**Palabras clave:** Vinalopó, 1858, MZA, exposición, agrícola, industrial, artística, Alicante

## 1. El territorio administrativo del Vinalopó desde 1833

En 1833, al fallecimiento del Rey Fernando VII, su viuda, María Cristina, abordaría el problema territorial que tenía España junto con el secretario de Estado de Fomento, Javier de Burgos. Se creó un estado centralizado dividido en cuarenta y nueve provincias y quince regiones, las cuales recibieron el nombre de sus capitales, a excepción de Álava, Guipúzcoa, Navarra y Vizcaya.

El puerto de Alicante tenía una gran dedicación comercial por la exportación de artículos del país, dando salida a productos alicantinos de primer orden a través de los canales comerciales de ultramar por el Mediterráneo y hacia el Atlántico. Los productos alicantinos más demandados, enviados al extranjero con una tradición histórica desde, al menos, el siglo XVIII, eran las cenizas de plantas barrilleras (barrilla, sosa, aguazul y salicor), procedentes de Elche, Albatera y Alicante, e iban destinadas a Francia, principalmente. Le seguía la almendra con destino a Cataluña, Marsella y Holanda. El esparto manufacturado viajaba en dirección a los puertos de Génova, Nápoles, Marsella y Sicilia. El vino y la sal eran transportados en buques internacionales hacia

Escandinavia, Holanda e Inglaterra, y las pasas viajaban con destino a Cataluña, Inglaterra y Francia (Ramos, 1984: 191-192).

Las cabezas de partidos judiciales se crearon en 1834, con el fin de completar la división administrativa de Javier de Burgos. Esta división se redactó en Valladolid. En su artículo 3 se especifica que los alcaldes ordinarios de todos los pueblos cesarían en el ejercicio judicial para que dependieran sus juzgados de los jueces letrados de las cabezas de partido. La lista de las dieciséis poblaciones cabeza de partido en Alicante fueron: Albaida, Alcoy, Alicante, Altea, Callosa de Ensarriá, Callosa de Segura, Cocentaina, Denia, Elche, Gandía, Jijona, Monóvar, Novelda, Onteniente, Orihuela y Pego.

En el mismo año de la creación de las cabezas de partidos judiciales, 1834, se funda la Sociedad Económica de Amigos del País de Alicante, con el objetivo de ayudar en el intercambio comercial entre propietarios terratenientes y comerciantes de la nueva burguesía. Alicante era una ciudad cosmopolita y en su puerto se encontraban las sedes consulares, almacenes mayoristas y comisionistas de las diferentes casas extranjeras asociadas a la actividad portuaria. Principalmente eran comerciantes ingleses, franceses o italianos, afincados en la ciudad, acompañados de ricos hacendados, abogados, médicos, corredores, contadores y escribanos locales. Así encontramos apellidos como White, D'Arreglade, Mac-Culloch, Raggio, Braddell, Carey, Salvetti, Satchell, Bushell, Carrere, Die, Berruti y Maisonnave, entre otros, registrados en el *Círculo de Comercio de Alicante*, fundado en 1835, con un total de 78 socios (Quiles y Beltrá, 2019b). Contaban con representación en dicho Círculo los consulados de Suecia, Holanda, Cerdeña y Rusia, diversas instituciones como el Gobierno Civil, Correos, Real Pantano, Real Aduana, Real Fábrica de Tabacos, Real Junta de Comercio, Ayuntamiento, Comandancia de Marina, Tesorería de Rentas y Rentas Estancadas.

Ambas instituciones nacen al amparo del primer *Código de Comercio decretado, sancionado y promulgado el 30 de mayo 1829 por el Rey Fernando VII*, que desarrolla 1.219 artículos agrupados en cinco libros, titulados: De los comerciantes y agentes de comercio; De los contratos de comercio en general, sus formas y efectos; Del comercio

marítimo; De las quiebras, y De la administración de justicia en los negocios de comercio.

En 1836, a la provincia de Alicante se incorporan las poblaciones de Villena y Sax. La primera, perteneciente a la provincia de Albacete, y la segunda, a la de Murcia. Se advierte que en el período entre 1833 y 1842 se produjeron otras variaciones provinciales, donde Valencia incorpora municipios de Alicante, Cuenca y Albacete. De ahí que, en 1846, la provincia de Alicante estaba configurada por catorce cabezas de partido judicial: Alicante, Alcoy, Callosa de Ensarriá, Cocentaina, Denia, Dolores, Elche, Jijona, Monóvar, Novelda, Orihuela, Pego, Villajoyosa y Villena, tal y como se puede apreciar en la figura 1.

La Constitución de Cádiz de 1812 se limitó a plasmar en materia administrativa que cada entidad local tendría su Ayuntamiento y, por ello, a lo largo del siglo XIX se producen periódicamente cambios territoriales que afectan a poblaciones y provincias, limitando el número de municipios en atención a una población mínima. Habrá que esperar

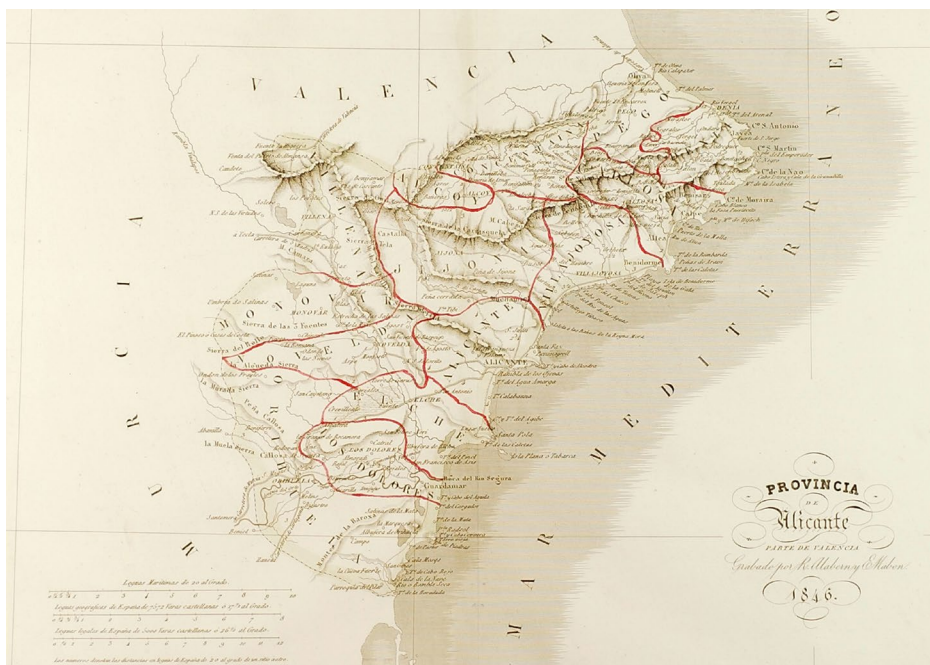


Figura 1. Provincia de Alicante, parte de Valencia. Grabado por R. Alabern y E. Mabón. 1846. Fuente: Museo Comercial de Alicante y provincia.

hasta 1870 para que se definan los caracteres esenciales del municipio: territorio, población y organización. Las Diputaciones nacen como consecuencia del régimen liberal y constitucional de 1812. El acta de instalación de la primera corporación provincial de Alicante tiene fecha de 15 de mayo de 1822.

A través de obras escritas a mediados del siglo XIX obtenemos una interesantísima información sobre geografía económica, ya que nos describen numerosos datos de las poblaciones de la provincia de Alicante. Las obras seleccionadas son Gómez (1845), De Paula (1845), Madoz (1849) y Coello (1859). Por tanto, nos centraremos para nuestro estudio en las cabezas de partidos judiciales pertenecientes al territorio del Vinalopó que, en 1845, estaba compuesto por cuatro cabezas de partido: Villena, Monóvar, Novelda y Elche. La descripción se realiza desde el interior de la provincia hacia la costa (De Paula, 1845: 108-115). Si bien estas especificaciones responden a la realidad del Alicante de mediados del siglo XIX, hoy la distribución comarcal de la provincia se asemeja a la primitiva división por partidos judiciales, incluyendo a Elda como capital de comarca.

El río Vinalopó da nombre a las tres comarcas que atraviesa: Alto, Medio y Bajo Vinalopó. En el Alto Vinalopó, con capital de comarca en Villena, le siguen las poblaciones de Benejama, Biar, Campo de Mirra, Cañada, Salinas y Sax. En el Medio Vinalopó tenemos Elda como capital, y Algueña, Aspe, Hondón de las Nieves, Hondón de los Frailes, La Romana, Monforte del Cid, Monóvar, Novelda, Petrer y Pinoso como demás poblaciones. Y para el Bajo Vinalopó tenemos a Elche como capital, junto con las ciudades de Crevillente y Santa Pola.

El valle del Vinalopó y su río han sido un territorio estratégico y de oportunidades desde tiempos inmemoriales, y ha influido en la ordenación de las poblaciones y la configuración de las vías de comunicación y de trashumancia. El valle conectó el interior de la provincia con el Mediterráneo y, a su vez, el Mediterráneo con Castilla por el antiguo *Camí de Castilla*. El ferrocarril de Alicante a Madrid (MZA), hoy Alta Velocidad de España (AVE), unido a la autovía A-31, son las principales vías de comunicación que atraviesan el valle y lo conectan con todo

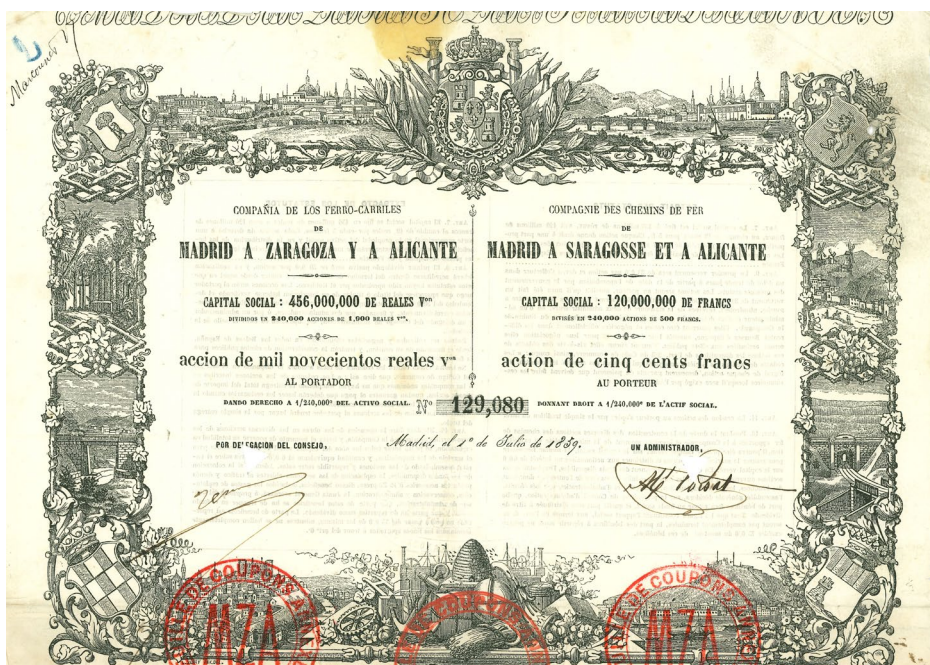


Figura 2. Acción de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA). Julio 1859. Fuente: Museo Comercial de Alicante y provincia.

el sistema nacional de comunicaciones. Además del cercano aeropuerto Alicante-Elche, que da conectividad aérea de forma internacional.

El río Vinalopó tiene una cuenca de 1.691,7 km<sup>2</sup> y un caudal medio de 0,85 m<sup>3</sup>/s. Con sus 81 km, nace en el término municipal de Bocairante, provincia de Valencia, y recorre las poblaciones de Bañeres, Benejama, Campo de Mirra, Cañada, Villena, Sax, Elda, Monóvar, Novelda, Aspe, Monforte del Cid, Elche y Santa Pola. Las ciudades del Vinalopó tienen un trazado urbano medieval, en su mayoría de origen islámico; por ello, a este territorio se le ha bautizado en las últimas décadas del siglo xx como la Ruta de los Castillos.

En su recorrido, no será hasta Villena cuando el Vinalopó comience realmente a adquirir forma de río, esencialmente gracias a los aportes de los acuíferos de esta localidad. A lo largo del curso del Vinalopó existen tres Parques Naturales: Sierra de Mariola, El Hondo de Elche y Salinas de Santa Pola. Existen además otros parajes naturales de

especial interés, como la Laguna y Sierra de Salinas, y los pantanos históricos de Elda y Elche.

De las siete Denominaciones de Origen alicantinas, cinco están vinculadas a estas tierras: Uva Embolsada del Vinalopó, Granada Mollar de Elche, Cerezas de la Montaña, Vinos de Alicante y Bebidas Espirituosas, conviviendo con diferentes clústeres: el calzado, la piedra natural y la persiana.

Con el curso del río se relata la historia del asentamiento industrial en torno al Vinalopó y la línea MZA, desde la producción de las primeras manufacturas hasta su posterior industrialización. Un río de poblaciones, de campos y de industrias que ensalzamos como el paisaje cultural que hoy conocemos, poniendo en valor toda la riqueza patrimonial cultural e industrial.

## 2. El paisaje agrícola y fabril del Vinalopó desde 1845 a 1859

En el *Compendio de la historia de España, desde su origen hasta el reinado de doña Isabel II y año de 1843*, por Alejandro Gómez Ranera (1845), se resalta a las poblaciones alicantinas por su actividad fabril, Alcoy por los paños ordinarios y Alicante por sus telas de algodón y tabaco.

Gómez describe que, para ese año 1845, la provincia de Alicante estaba compuesta por 155 pueblos. La capital de su provincia, Alicante, con una población de 21.500 habitantes. Abundan las campiñas inmediatas en toda clase de frutas, legumbres, vino, sosa, barrilla, grano, etc.; dos lagos en la costa hacia Cartagena que proveen sal a los suecos, ingleses y otros pueblos del norte de Europa. La huerta, que es muy espaciosa, está cubierta por viñas que producen el celebrado vino de Alicante, tal y como se puede apreciar en la figura 3, que muestra una botella de fondillón. Además, se cultivan moreras, almendros, olivos y algarrobos. Posee una Escuela Náutica y de Dibujo, fábricas de sosa, cotonías (algodón, lino o cáñamo), jabón, lienzos, tabaco, etc., y se exporta por el puerto gran cantidad de vino, seda, jabón y frutas (Gómez, 1845: 43).

En cuanto a las cabezas de partido judiciales en el Vinalopó, Villena, con una población de 9.600 habitantes, es abundante en granos,



legumbres, vino, aceite, pastos y sal, que se extrae de una laguna. Su industria fabril está reducida a fábricas de jabón blando y de aguardiente (Gómez, 1845: 44-45). Monóvar, con una población de 9.300 habitantes, tiene fábricas de géneros de lana, baños minerales y una mina de sal gema en sus inmediaciones. Novelda, con 7.500 habitantes, tiene fábricas de aguardiente y encajes. Finalmente, Elche, con una población de 25.725 habitantes, tiene fábricas de jabón y curtidos, y es muy nombrada por sus bosques de palmas (Gómez, 1845: 44).

En la obra *España Geográfica, Histórica, Estadística y Pintoresca*, Francisco de Paula Mellado (1845) describe igualmente para el Vinalopó una producción basada en una agricultura de grano, barriilla y producción de jabón, vino, aguardiente y aceite, principalmente.

Villena lideraba las poblaciones de Benejama, Biar, Campocañada y Sax. Cosechó en un año común 11.000 fanegas de todo grano y legumbres, 25.000 arrobas de vino, 3.500 de aceite, con fábricas de jabón y aguardientes y una laguna de la que se extrae sal.



Figura 3. Botella de vino de Alicante (fondillón) con sello soplado «Alicante». Mitad siglo XIX. Fuente: Museo Comercial de Alicante y provincia.



La población de Banejama alcanzó 960 fanegas de trigo, 1.600 de maíz, 370 de avena, 280 de centeno, 560 de cebada, 470 arrobas de vino, 240 de aceite, 180 de cáñamo y 76 libras de seda. Hay algunos telares para lienzos y muchas colmenas.

Biar cosechó 6.900 fanegas de todo grano, 270 arrobas de aceite y 540 de vino. Tiene fábricas de vidriado, molinos de aceite, varios telares para lienzos y alguna arriería.

Destacamos también otra población, Bañeres, con 600 fanegas de trigo, 1.250 de panizo, 750 de cebada, 340 de centeno, 180 de avena, 124 de seda, 450 arrobas de vino y 180 de cáñamo. Su industria consiste en fábricas de gorros, fajas, estameñas, delantales y aguardientes. Un molino de papel y alguna arriería.

La villa de Sax, con 7.800 fanegas de todo grano y legumbres, 3.400 arrobas de vino, 790 de aceite y 1.200 de almendra. Hay canteras de mármol y de yeso, fábricas de aguardiente, molinos harineros y de aceite. Se fabrica papel de estraza y hay varios telares para lienzos.

Monóvar comprende cinco pueblos: Elda, Petrel, Pinoso y Salinas. Monóvar cosechó en un año común 9.800 fanegas de trigo, cebada y legumbres, 1.200 arrobas de cáñamo y 3.000 arrobas de vino. La industria consiste en una fábrica de lanas y varios telares para lienzos.

La población de Elda cosechó 5.000 fanegas de todo grano, 4.500 arrobas de vino, 780 de aceite y alguna seda. Hay fábricas de aguardientes, jabón y papel, varios telares para lienzos y alguna arriería.

Petrel cosechó 1.270 fanegas de trigo y cebada, 580 arrobas de aceite, 450 de almendra y 480 de vino. Hay fábricas de aguardientes y jabón, algunos telares para lienzos y poca arriería.

Novelda encabeza a Agost, Aspe, La Romana y Monforte. Novelda alcanzó en un año común 10.000 fanegas de trigo, cebada y maíz, y 6.500 arrobas de vino. La industria consiste en algunas fábricas de aguardientes, telares para lienzos y encajes.

Monforte cosechó 5.000 fanegas de todo grano, 2.600 arrobas de vino, 590 arrobas de aceite y 800 de almendra. Hay varios molinos harineros y de aceite, y algunos telares para lienzos.

Para el caso de la villa de Aspe se produjeron 2.000 arrobas de vino, 1.800 fanegas de trigo, 2.700 fanegas de maíz, 1.200 de cebada, 270

arrobas de aceite, 450 fanegas de almendras, 390 de algarroba y 180 libras de seda, además de frutas y hortalizas. Hay algunos telares para lienzos y alguna arriería.

Elche comprende las poblaciones de Crevillente, San Francisco de Asís y Santa Pola. Elche cosechó en un año común 21.000 fanegas de todo grano, 10.000 arrobas de aceite, 350 de higos, 26.000 arrobas de vino y 2.200 de almendra. La cosecha de dátiles y palmas es tan abundante que surte a muchas poblaciones de España y del extranjero, tema que le sirvió a Joaquín Agrasot para pintar a la mujer de la provincia de Alicante con el ejemplo de la labradora ilicitana, portando un cesto de dátiles, tal y como se puede apreciar en la figura 4. El comercio de la barrilla importa 1.982.000 reales. Hay varias fábricas de jabón de piedra y blando, muchos telares para lienzos, algunos para telas de algodón. Tiene fábricas de aguardientes y curtidos, y algunas alpargaterías.

Crevillente cosechó 5.900 fanegas de todo grano; 470 arrobas de aceite; 698 de vino y mucha barrilla. Hay fábricas de esparto y junco, y algunos telares para lienzos.

La villa de Santa Pola alcanzó 4.500 fanegas de cebada, 1.200 de trigo y 980 arrobas de vino. Hay varios telares para lienzos, y algunos molinos harineros y para aceite.

En la obra de Pascual Madoz *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico* (1849), extraemos la interesante información de las poblaciones del Vinalopó. El conjunto de poblaciones del partido judicial de Villena producía trigo, cebada, centeno, avena, vino, aceite, almendra, cáñamo, ajos en abundancia, habas, patatas, frutas, legumbres y verdura. Los viñedos iban en aumento. Mantiene ganado lanar y cabrío y hay caza de conejos, liebres y perdices. La industria y comercio destacan molinos de papel, fábricas de loza fina y cerámica, fábricas de aguardientes, molinos harineros y de aceite (Madoz, 1849: 310-313).

El conjunto de poblaciones del partido judicial de Monóvar tiene cuatro molinos harineros, dos situados en Petrel y dos en Monóvar; trigo, cebada, avena, maíz, abundante vino, aceite, almendra, anís, barrilla, cominos, higos, frutas, legumbre y hortalizas.

Petrel cuenta con cinco fábricas de alfarería y una de tejas, y en Salinas una fábrica de vidrio y dos para elaborar el aguafuerte.

En la villa de Monóvar, la industria está repartida en fábricas de lienzos caseros, mantas, fajas, sargas y telas de lana para enaguas o vestidos listados que usaban las mujeres del país. 60 cardadores de lana, varias fábricas de aguardiente y una de licores, algunas de jabón blando y tenerías de curtidos. En cuanto a la producción de vino, se calcula por un quinquenio, 300.000 cántaros de vino, 500 cahíces de almendra, 3.000 arrobas de aceite, 2.000 de anís, 15 de cominos, 4.000 de higos, 1.000 cahíces de trigo, 3.500 de cebada, 180 de maíz y 600 de avena. Hay una cantera común de piedra blanca de buena calidad de la que se surten varios pueblos del contorno, por ser muy abundante en toda clase de dimensiones para cuanto se necesite, siendo admirable la facilidad para cortarla y labrarla (Madoz, 1849: 506-511).

Elda es una villa que elabora esparto, aunque este artículo no se machaca a brazo, sino por máquinas hidráulicas de las que hay seis. También se localizan siete fábricas de papel estraza y una de papel, 27 molinos de aceite y 50 cubos para lagares de vino (Madoz, 1849: 463-465).

La villa de Novelda era un municipio eminentemente rural y la base de su economía era la agricultura, donde se cultivan granos, higos, almendras, anises, algarrobas, legumbres y también uva para la producción de vino. A esto hay que añadirle ocho fábricas de aguardientes, nueve molinos de harinas y doce de aceite. El comercio local se basaba en los productos locales y frutos del país, celebrándose un mercado semanal en el que se vendía todo género de productos artesanales y comestibles (Madoz, 1849: 183-185).

Otras actividades productivas las llevaban a cabo varias sociedades mineras, como La Amistad (1841) y La Armonía (1850), establecidas en Novelda para la búsqueda de minerales o prospecciones para encontrar agua. Las acciones estaban divididas en cuatro cuartos cada una, de modo que podían compartirse entre muchos propietarios (Beltrá y Ors, 2015: 54-55).

El conjunto de poblaciones del partido judicial de Elche se representa por la producción de trigo, cebada, maíz, almendra, algarroba, aceite, vino, barrilla, alfalfa, algodón, palmas, dátiles, y toda clase de frutas y hortalizas. Sostiene ganado lanar y cabrío en corta cantidad.



Figura 4. Cromolitografía de mujer de la provincia de Alicante (Elche) de Joaquín Agrasot. *Las mujeres españolas, portuguesas y americanas, tales como son en el hogar doméstico, en los campos, en las ciudades, en el templo, en los espectáculos, en el taller y en los salones.* Imprenta y librería de D. Miguel Guijarro, editor. Madrid. 1872.

Fuente: Museo Comercial de Alicante y provincia.

Hay caza de conejos, liebres y perdices, y en la albufera de Elche caza de ánades, patos y otras aves acuáticas, y abundante pesca de mújol y anguilas en la referida albufera, y demás en la costa.

En cuanto a la industria, es generalmente agrícola. Sin embargo, en Crevillente se puede considerar como principal la arriería y elaboración de esparto.

En Elche son muy importantes las fábricas de lienzos ordinarios y arriería. En Santa Pola ocupa a la mayoría de la población la marinería, pesca y fabricación de cuerdas, tejidos y obras de esparto.

En la villa de Elche destacan unos 200 telares de lienzos ordinarios, cuatro fábricas de jabón duro y dos de blando, tres de aguardiente y unas 20 herrerías de instrumentos agrícolas que se consumían en toda la provincia. Nueve molinos harineros, unos 160 de aceite, de los que sólo estaban en servicio la mitad, además de una imprenta.

La cáscara de granada, goma y cebo se exportaban a Barcelona, palmas para la fábrica de cigarros, ramos para las iglesias de toda España y del extranjero en Semana Santa, dátiles para Valencia y pueblos inmediatos, cebada que embarcaba en dirección a Barcelona. El jabón se vendía en Valencia, La Mancha y Galicia, y antiguamente, hasta en Marsella. Zapatos eran vendidos en muchas poblaciones de la provincia, y los huesos de animales eran solicitados en las fábricas de fundición de Alicante. Tuvo mucha importancia la sosa, bajo el nombre Barrilla de Alicante, que se exportaba hacia Francia e Inglaterra, incluso antes de 1795 (Madoz, 1849: 456-463).

En la obra *Atlas de España y sus posesiones de ultramar por D. Francisco Coello, teniente coronel capitán de ingenieros, de 1859*, acompañan a su gran plano de la provincia de Alicante otros 17 planos de menor tamaño de las principales poblaciones y datos sobre los habitantes de cada partido, estadística electoral para diputados a Cortes y provinciales, escuelas, beneficencia, estadística criminal, culto y clero, además de datos sobre el carácter, costumbres, traje y lengua. También datos sobre producciones, la industria, comercio y ferias, monedas, pesos y medidas, riqueza, contribuciones e historia.

Esta obra confluye con las anteriormente descritas y destacamos el dato del empleo de 2.000 mujeres en el pueblo de Novelda y su

fabricación de encajes o randas. En cuanto a la riqueza minera de la provincia, aporta la cifra de expedientes o denuncias para apertura de 2 minas de lignito, 3 de hierro, 6 de plomo, 15 de carbón de piedra y 17 de cobre, en el corto periodo de abril de 1844 a marzo de 1845.

### **3. La inauguración del tren con Isabel II y la exposición de frutos**

La noticia del año se dio a conocer en Madrid, en el periódico *El Museo Universal* (30 de diciembre de 1857, p. 212) donde se anunció:

«[...] el gran acontecimiento en materia de obras públicas, será la inauguración del ferro-carril de Madrid á Alicante, que debía haberse verificado en esta quincena; pero que no se verificará hasta el 3 ó el 4 de enero, por esperar á una comisión francesa que debe asistir al acto. El año de 1858 empezará, pues, poniéndonos á doce horas de distancia del Mediterráneo, resultado de inmensas consecuencias para la prosperidad material de multitud de poblaciones [...]».

En la tirada quincenal de la misma cabecera, el 15 de enero de 1858 (pp. 7-8) era publicada la primera crónica de salida del tren desde Madrid hasta Alicante:

«[...] Madrid se encuentra hoy en comunicación directa con el Mediterráneo por medio del ferro-carril de Alicante. El día 3 salió de esta capital un tren de viajeros convidados por el señor de Salamanca, encargado de las obras, para una expedición de ensayo. Debieron tardar once horas, pero á la ida, tardaron diez y seis, á consecuencia de un leve descarrilamiento acaecido á la salida de Almansa. La población de Alicante recibió este primer convoy con las mayores demostraciones de alegría, y los viajeros volvieron muy satisfechos no solo del camino, sino del anfitrión [...]»

Hasta el 25 de mayo no se realizaría el viaje inaugural del primer tren con Isabel II, que atravesó las tierras alicantinas (De Alarcón, 1858: 83-87). El fotógrafo de cámara, Jean Laurent, durante el trayecto tomaría las primeras instantáneas alicantinas, del puerto y la ciudad, además de las nuevas obras y recorrido de la línea del ferrocarril del Mediterráneo, regalando posteriormente a la reina Isabel II un álbum



fotográfico titulado *Camino de Hierro de Madrid a Alicante. Vistas principales de la línea.*

El alcalde de Alicante, José Miguel Caturla y Perea, había engalanado la ciudad junto al decorador Alexis Godillot, convirtiendo el consistorio de la capital, por cuatro días y tres noches, en Palacio Real, ya que esperaban la estancia de la Corte del 25 al 28 de mayo. La Reina Isabel II, acompañada del rey, Francisco de Asís de Borbón, el príncipe de Asturias, la infanta María Isabel y su amplio séquito, se acomodaron en el Palacio (Vila, 1858: 191). No se escatimó en la adecuación del mismo: fueron adquiridos objetos, mobiliario y demás detalles de estilo orientalizante para la Cámara Real. SSMM disfrutaron durante esos días de danzas, corridas de toros y funciones teatrales, además de conocer la ciudad, visitando los mejores edificios públicos y algunas casas privadas, edificios religiosos y fabriles, como la Fábrica de Cigarros, decorada con un arco triunfal de flores en el jardín. En el taller aguardaban las 4.000 operarias que consiguieron arrancarle



Figura 5. Grabado de la Exposición de Frutos en Alicante. *Ilustración Española*, nº 11. 20 de junio 1858. Fuente: Museo Comercial de Alicante y provincia.

lágrimas de emoción a la Reina (Vila, 1858: 418-420). Además, visitaron la huerta alicantina, quintas de recreo y el Convento de la Santa Faz, entre otros rincones con encanto.

El 20 de junio se publicaba en el periódico madrileño *El Mundo Pintoresco* (Rubio, 1858) la ofrenda de frutos que recibieron SSMM en la tarde del 27 de mayo, organizada por el consistorio, tal y como se puede apreciar en la figura 5. Isabel II ya había sido obsequiada con flores y frutos a medida que fue atravesando las estaciones de ferrocarril y poblaciones de la provincia, desde Villena, Sax, Elda, Monóvar, Novelda, Monforte, Agost, San Vicente y Alicante. En la capital recibió de 49 doncellas alicantinas una gran variedad de frutos, flores y otros artículos manufacturados, y alguno de carácter industrial.

Entre los frutos del Vinalopó obsequiados encontramos el vino generoso de Benejama; por Biar, vino fondillón; dos redomas de vino superior de Campo de Mirra; manzanas, almendras de diferentes variedades, vino fondillón de 1806 y aceite de Castalla, presentados por Tomás Rico y Juan, alcalde; por Petrel, botellas de agua sulfúrea; por Novelda, albaricoques; por Monforte, fresas; melones de Crevillente, y de Elche, dátiles, cogollos de palmeras y palmas blancas (Vila, 1858: 484-486).

A estos productos los acompañaron otros manufacturados, portados por hombres, adornados con inmensas ramas de manzano, almendro y cerezo, dos capacitos pequeños y finos de Gata, embutidos y sobrasada de Tárben, turrónes de Jijona, miel de Bolulla, seda natural de La Nucía, peladillas y anises de Alcoy.

Como únicos productos industriales, le regalaron una manufactura de vidrio de Busot, un pequeño buque de guerra, y paños y telas de algodón, además de varias clases de papel procedentes de la ciudad de Alcoy, dejando claro su carácter industrial, a diferencia del resto de poblaciones alicantinas, donde la «instantánea» del momento era bien distinta (Vila, 1858: 425-431, 484-487).

En la crónica se destacan los Baños con aguas minerales sulfurosos de las Salinetas en Novelda, tal como se puede apreciar en la figura 6. A 20 minutos de su estación, aprobados por la Junta de Sanidad municipal de dicha villa y por la Junta provincial de Alicante, permanecerían





Figura 6. Etiqueta de botella de agua mineral del Balneario de Salinetas de Novelda. Finales del siglo XIX-principios del XX. Fuente: Museo Comercial de Alicante y provincia.

abiertos desde el 15 de mayo al 15 de octubre, donde se erigieron dos magníficos edificios, uno como pabellón de baños y otro destinado a casa hospedería, que recibía el correo diariamente y, como distracción de los bañistas, el establecimiento disponía de billar y otros juegos, además de la suscripción a cuatro periódicos de los principales de la Corte (Vila, 1858: 491-492). A él llegaban forasteros de Madrid, Castilla, Albacete y Alicante, que pararían en la estación de Novelda y llegarían en carruajes. Todo un claro ejemplo pionero del futuro desarrollo turístico de la provincia, junto con otros históricos baños, los de Busot y Benimarfull, en torno a la cultura de la balneoterapia de interior y de costa.

#### 4. Exposición Agrícola, Industrial y Artística de Alicante en 1860

Durante la segunda mitad del siglo XIX, tanto en Europa como en el ámbito nacional comenzaban a proliferar las exposiciones industriales a modo de museos comerciales donde exponer los productos de cada país (Beltrá y Quiles, 2018a: 262). En España, en 1850, en plena efervescencia industrial europea, se fomentaron las «artes industriales» a través del Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, la formación artística de fabricantes y diseñadores para la producción en serie, que vino de la mano de la mecanización de algunos procesos productivos.

Estamos hablando de los inicios de la Revolución Industrial como base del liberalismo económico.

Tras la segunda visita de Isabel II a Alicante en septiembre de 1860, la Diputación Provincial había improvisado en el muelle del puerto –donde aguardaba toda la población– una estación provisional de estilo orientalizante, formada por cinco arcos profusamente decorados. Los planos de la estación fueron expuestos por Luis Abadía Larrauri de Alicante –aunque son obra de Francisco Morell– en la primera Exposición Agrícola, Industrial y Artística, organizada por la Sociedad Económica de Amigos del País de Alicante, en octubre de 1860 (Marcili, 1860: 64).

La capital alicantina celebró esta muestra en el Paseo de Capuchinos, hoy Paseo de Campoamor, donde se construyeron *ex profeso* edificios feriales para la exhibición de productos agrícolas, obras de arte, maquinaria, modelos y aparatos para la industria (Marcili, 1860: 5; Beltrá y Quiles, 2018a: 264). De los 204 premios repartidos en primera, segunda, tercera y cuarta clase, mencionamos a continuación los productos premiados del Vinalopó, reflejados en la medalla que puede observarse en la figura 7.

Medallas de Oro: Francisco Bernal, de Elche, por la maquinaria para extraer líquidos, además de cominos y alazor. Juan Roca de Togores, de Elche, por productos como trigo, cebada, uva, alfalfa y algodón (Marcili, 1860: 67).

Medallas de Plata: Joaquín Verdú y Pérez, de Monóvar, por la colección de vinos de los años 1808 al 1859; Casimiro Verdú por la máquina de pisar uva, y Sociedad Flor y Rosario, de Novelda, por el cemento hidráulico (Marcili, 1860: 68-69).

Medallas de Bronce: Antoliano Pérez, de Monóvar, por aguardiente y anís; Francisco Beneito e Hijos, de Bañeres, por papel de fumar y papel vitela para escribir; Francisco Crespo, de Novelda, por vino tinto dulce; Gertrudis Magro, de Crevillente, por esteras de filete; José Mira Erades, de Aspe, por maíz blanco; José Rodríguez, de Elche, por cordelillo de cáñamo; José Sepulcre, de Novelda, por higos negros secos; Juan Valero, de Elche, por el vino seco de 1859; María Magdalena Mira

por 13 puntillas de hilo; Vicente Gómez, de Novelda, por la madera de olmo (Marcili, 1860: 70-73).

Menciones Honoríficas: Anselma Mora, de Crevillente, por las esteras de junco y esparto; Antonio Alenda, de Novelda, por los aguardientes; Fernando Antón, de Elche, por vino generoso; Francisco Botella, de Aspe, por las judías de Santa Ana; Francisco Mollá, de Monforte, por capazos o espuestas de esparto común; Gabriel Maestre, de Petrel, por vinos dulce seco fondillón; José Ibáñez, de Elche, por cominos y vinos moscatel; Juan Rodríguez, de Elche, por cordelillo de cáñamo; Margarita Ferrándiz, de Elche, por vino moscatel; Mariano Aznar, de Elche, por vino moscatel y granadas; Miguel Ainat, de Biar, por manzanas y ciruelas; Pablo Antonio Pérez, de Monóvar, por vino generoso; Pascual Miralles de Ros, de Monforte, por patatas; Severino Domingo y Polo, de Villena, por el himno musical compuesto y dedicado por el



Figura 7. Medalla de la Sociedad Económica de Amigos del País. Exposición Agrícola, Industrial y Artística. Alicante, octubre 1860. Fuente: Museo Comercial de Alicante y provincia.

autor a la Sociedad de Amigos del País; Tomás Cremades, de Aspe, por higos negros; Tomás Escolano, de Novelda, por vino añejo; Vicente Bañón, de Elche, por aves disecadas, y Vicente Cremades, de Aspe, por siete tableros de jaspe pulimentados de diferentes clases (Marcili, 1860: 73-75).

Como se observa, para 1860 los productos industriales tenían poco peso comparativamente con los productos agrícolas. Destacamos como productos manufacturados los tableros de jaspe de Aspe, las esteras de Crevillente y el cemento hidráulico de Novelda. Con la llegada de las vías del progreso a Alicante en 1858, cada población aprovecharía en diferente forma y tiempo la revolución que supuso el transporte y la especialización de productos asociados a comarcas o poblaciones, basada, en especial, en las actividades mercantiles y el tráfico portuario, con salida de frutos y caldos del país.

## **5. El paisaje industrial del Vinalopó por los nuevos caminos de hierro**

La historia de cualquier lugar se escribe con hechos, acontecimientos y personas que hacen que cada lugar sea diferente y se pueda escribir su historia a lo largo del tiempo. El caso de la provincia de Alicante no ha sido distinto; resalta como hito histórico algo que cambiaría el rumbo de su progreso en la segunda mitad del siglo XIX: la llegada del ferrocarril y el recorrido por los nuevos caminos de hierro. Este acontecimiento, en 1858, marcará el minuto cero de la industrialización, modificando radicalmente el paisaje comercial de la provincia. Se impulsa la economía local, las actividades mercantiles y el tráfico portuario, pasando de ser una provincia eminentemente rural, repleta de campos y huertas, destacando por su singularidad los productos asociados a comarcas o poblaciones, a estar jalonada por chimeneas y fábricas que señalarán, con su humareda y actividad, las horas laborales de la clase social obrera (Quiles y Beltrá, 2019b).

El ferrocarril del Mediterráneo fue decisivo para el progreso en Alicante. El tramo desde la Corte hasta Almansa comenzaría sus obras en 1846, con la prolongación de dos ramales, uno hacia Valencia y otro hacia Alicante. Incluso encorsetada entre sus muros, Alicante gozaba

de unas ventajas competitivas con respecto a otras ciudades portuarias como Cartagena o la propia Valencia, ya que la apuesta por esta capital, entre otros motivos, se debía al abaratamiento y la construcción más sencilla de las obras, la superioridad mercantil de Alicante con respecto a las otras, y la proximidad con la población industrial de Alcoy.

El primer intento de construcción del ferrocarril alicantino tuvo lugar en 1843, cuando el concesionario Pedro de Lara, Hijos y Cía, solicitaba al Ministerio de la Gobernación autorización para el proyecto de Madrid a Alicante. En 1844 la empresa del ferrocarril Camino de Hierro María Cristina elevó a la Diputación de Alicante el proyecto del ferrocarril del Mediterráneo, y la concesión se adjudicó a la Sociedad Camino de Hierro de Madrid a Aranjuez, comprometiéndose el Ayuntamiento de Alicante a la adquisición de acciones. Aprobados los planos del ingeniero Agustín de Elcoro y Berecibar, en 1852, se expidió un Real Decreto en favor del Marqués de Rioflorido.

Tras el apoyo del Ayuntamiento alicantino con la compra de 500 acciones en 1853, comenzaron las obras con ayuda de 500 presos (Ramos, 1984: 230-231). José de Salamanca accede a los derechos de construcción del ferrocarril alicantino y tras pasa en 1856 dicha línea a una Sociedad ligada a la banca francesa, quedando en manos de la Casa Bancaria Rothschild y el FC Gran Central de France, de donde surge la gran empresa ferroviaria Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) (Beltrá *et al.*, 2007: 70).

El ferrocarril del Mediterráneo jalonó el corredor del Vinalopó, dejando paradas en La Encina, Villena, Colonia de Santa Eulalia, Sax, Elda, Monóvar, Novelda, Monforte, Agost, Sant Vicent del Raspeig y Alicante (Aguilar, 2008: 33). Con el tiempo, la denominación de las paradas se modificaría, ampliándose a los pueblos limítrofes por la importancia comercial de los mismos: Elda-Petrer, Monóvar-Pinoso y Novelda-Aspe (Quiles y Beltrá, 2019a: 13-14). Estas estaciones estaban categorizadas como de primera, segunda y tercera clase, recayendo para la ciudad de Alicante la primera distinción. Como importantes obras desarrolladas por la compañía MZA, en nuestras comarcas destacamos el túnel de Elda. La empresa del ferrocarril del Mediterráneo construyó el puente de Monóvar sobre el cauce del Vinalopó como una de las

importantes infraestructuras camino de Novelda. En la obra de Bergez (1858: 9) se realiza una descripción sobre el puente de Monóvar en tierras de Novelda:

«[...] Dos elegantes y fuertes estribos de sillería se elevan majestuosamente á una prodigiosa altura, y sostienen, por un mecanismo tan sencillo y ligero en la apariencia, como sólido y bien calculado en realidad, los railes que unen los dos extremos de la vía. Un estremecimiento involuntario se apodera del espectador al ver llegar sobre esta línea la locomotora, cuya marcha veloz ó lenta, según la voluntad del hombre, la hace aparecer unas veces como meciéndose sobre un abismo, y otras como lanzada rápidamente en el espacio por sobrenatural impulso [...]»

La propia estación, en muchos casos, distaba varios kilómetros de la población, y en alguna ocasión, como es el caso de Novelda, había que cruzar el cauce del río Vinalopó. Existía una venta y casa de peones, y se construirá el edificio de viajeros, casilla y muelle de carga.

En 1873 se construye el puente de once ojos que cruzaba el río hacia el camino de la Estación de Novelda y salida al norte del Valle del Vinalopó, conectando mejor la comunicación con la villa y con las vecinas poblaciones. En el caso de Elda, en 1885 se construye un puente sobre el río que comunicaba la población con su estación de tren.

El desarrollo de las propias estaciones no fue homogéneo ni en el tiempo ni en la forma, alargándose hasta la tercera década del siglo xx. No todas las ciudades y comarcas aprovecharon de igual modo la llegada de esta nueva revolución en el transporte y la comunicación, y algunas de ellas se especializaron en un único producto. Un claro ejemplo de ello son las estaciones de tren de Villena, Sax y Monóvar, vinculadas a la vitivinicultura. En el caso de Novelda, este lazo también existió y compartiría protagonismo con otro sector incipiente, basado en los recursos mineros-extractivos cercanos a la propia estación.

A mediados del siglo xix, coincidiendo con los inicios de la industrialización, muchos negocios y empresas guardaban relación directa con el nombre del fundador o apellidos de la familia. Posteriormente se identificarían de una forma más patente con la denominación de la

compañía, sociedad, razón social y/o comercial, además de las marcas registradas puestas en valor por los mismos. Así pues, el avance de la Ley de Marcas de 1850 desarrolla el registro de marcas nacionales, numerando los expedientes desde enero de 1866, siendo la marca número 1 de papel de fumar producido en tierras alicantinas.

La estación de La Encina, con su edificio construido en 1888, siempre actuó como nudo ferroviario, de gran calado estratégico y logístico, para comunicar la línea MZA con la capital valenciana. Hoy sigue siendo importante para el desarrollo del futuro Corredor Mediterráneo.

Villena se transformó industrial y comercialmente y fue un referente para las mercancías de todas las ciudades cercanas. Desarrolló importantes negocios basados en el comercio del vino en torno a su estación. Las Bodegas del Marquesado y sus edificios, que se establecieron precisamente en 1858 junto a otras bodegas, rodearon por muchos años la estación de Villena, quedando hoy vestigios de dicho comercio y de su arquitectura. Se fundaron igualmente alcoholeras, entre las que destacan la fábrica de Ricardo Menor, con su Anís Villena y su peculiar licor Katakí. Como ejemplo de industrialización en torno al tren se encuentra el imponente edificio fabril de la Electro Harinera Villenense, antecesor de la Electra Villenense, que en 1905 sería adquirida por la Sociedad Andrieux, Ratié y Cía., de origen francés. Se trata de un edificio hoy convertido en un espacio cultural, con archivo y museo de la ciudad.

La llegada de la compañía MZA a nuestra provincia de la mano de capital francés, concretamente de la familia Rothschild, hizo que se pusieran en marcha otros proyectos ferroviarios que conectarían entre sí nuevas comarcas y zonas productivas. De Villena surgiría la línea hacia Yecla, Alcoy y Alcodia de Crespins entre 1882 y 1884. Era de vía estrecha y conocida como el VAY (Valencia, Alicante, Yecla). En 1892 Alcoy buscó su propio puerto con el ferrocarril de los ingleses, llegando hasta el puerto de Gandía para abastecerse de carbón, por su imperiosa necesidad industrial, y como lugar de salida para sus paños y papel de fumar (Quiles y Beltrá, 2019b).



Siguiendo con la línea MZA, la Colonia de Santa Eulalia, fundamentalmente agrícola y obrera, fundada a finales del siglo XIX por Antonio Padua Saavedra y Rodríguez de Guerra, Conde de L'Alcúdia, de gran interés patrimonial incluso en la actualidad, es un caso único y de gran relevancia. Fue declarada Colonia Agrícola de Primera Clase el 1 de julio de 1887, y tenía como fin el cultivo, recolección y elaboración de productos agrícolas, aprovechando los frutos de la tierra y derivados (cereales y harinas, vinos y alcoholes), y su posición como enclave logístico. En ella se construyeron, además de las casas de los trabajadores, una fábrica de harinas, palacio, teatro, casino, hospedería y la propia estación de ferrocarril, que daba sentido a todo este desarrollo civil e industrial (Beltrá y Quiles, 2018b: 13-14). Estos campesinos y labradores bien pudieron ir vestidos tal y como se puede apreciar en la figura 8.



Figura 8. Cromolitografía de un campesino y campesina alicantinos, basada en las fotografías de J. Laurent y Cía de 1878. *Colección: Tipos Españoles. Acuarelas Manuel Moreno Rodríguez.* Madrid, Romo y Füssel. Imprenta de Breitkopf und Härtel en Leipzig, 1900. Fuente: Museo Comercial de Alicante y provincia.



De Sax conocemos que las familias francesas Gaubert y Ribeill establecen sus edificios bodega junto al ferrocarril a finales del siglo XIX. Llegaron buscando proyección de futuro, después de que la filoxera hubiera arrasado los viñedos galos. De los viñedos de Sax, y fruto de la iniciativa de Vicente Barceló Santonja, nacería la patente de las cortinas orientales realizadas con los sarmientos de la vid en 1916. La sociedad mercantil se llamó Barceló Hermanos. Fueron los pioneros en la manufactura de la cortina oriental y la fabricación de persianas, y en la actualidad uno de los pilares de la economía de esta ciudad. En torno a la estación de ferrocarril se desarrolló un barrio fabril, entre bodegas y toneleros. Además, dispuso de la peculiar producción de cardón o cardas vegetales para utilizar en otras industrias, principalmente textiles.

La estación de Novelda, alejada de la población, fue pionera, junto con la de Monóvar, en la industria de la piedra natural. La cercanía con las canteras y los importantes yacimientos de piedra Bateig hicieron que las tres familias pioneras de dicha industria en el Valle del Vinalopó, los García, Pérez y Asensi, establecieran sus primigenias industrias junto a las vías del ferrocarril.

Le seguirán las familias Tortosa y Bernabé para el caso de Monóvar, dedicadas a la industria de la piedra natural, con las canteras de piedra Almorquí y Cavarrasa (Monóvar-La Romana), y fábricas en las cercanías de la estación de Monóvar.

A la conocida piedra de las canteras de Bateig, también trabajada por estos industriales, se suman el mármol 'Rojo Alicante' de la cantera de Cavarrasa (Monóvar-La Romana). Del conjunto de canteras de la zona se extraen piedras y mármoles con distintas tonalidades: rojo, gris, amarillo y crema (Beltrá, Lucas y Ortega, 1998: 47).

Como curiosidad, en la publicación *Primera Exposición Nacional de Mármoles*, celebrada en Barcelona en 1881, son citados varios mármoles alicantinos en los que se presenta, bajo el expositor de Verdú Hermanos, una muestra de mármol pajizo de Villena, el mármol rojo jaspeado de origen en las canteras activas de Cavarrasa, cuya explotación es propiedad de Francisco Verdú y Rico (Beltrá y Quiles, 2017: 78).

A partir de 1923, en el Monte Coto (Pinoso-La Algueña) se le concede al vecino de Novelda Tomás Pastor Blanes, en contra de los intereses de otro vecino de Novelda, Pedro Belló Cantó, la explotación, para cien metros cúbicos de piedra, en el yacimiento del mármol hoy conocido mundialmente como «Crema Marfil» (Pérez, 2008: 5; Beltrá y Quiles, 2017: 78-83).

Pero también dichas poblaciones tuvieron su relevancia en el comercio del vino, como a día de hoy goza la ciudad que vio nacer al escritor Azorín, con su vino fondillón como estrella de la bodega La Sin Rival, de Emilio y Luis de Pérez Verdú Hermanos, Primitivo Quiles, además de Salvador Poveda, de las Bodegas Monóvar. También Queremón Alfonso, de Monóvar, con la marca Cantueso Oro. El cantueso, llamado también romero de piedra, tiene su origen industrial a mediados del siglo XIX, aunque su elaboración casera se remonta a la época musulmana. Ellos supieron aprovechar las plantas de la zona para elaborar diferentes bebidas e infusiones hasta llegar al proceso de destilar.

Elda gozó de una estación provisional en 1862, construida a modo de barracón de madera. Posteriormente, en las cercanías de la estación se establecieron varias fábricas de hormas y tacones de madera de las familias Aguado Hermanos y Julio Beneit, dedicadas al servicio de la incipiente industria del calzado. A modo de ejemplo, uno de los pioneros del calzado fue el fabricante Rafael Romero Utrilles que, en 1902, popularizó la frase «Elda, París y Londres» al ser premiado su calzado de caballero en las Exposiciones Internacionales del Trabajo de estas dos últimas ciudades europeas.

En Monforte, en 1897, se construye la estación para carga y descarga de mercancías por su estratégica situación geográfica. Incluso fue necesaria la construcción de una red telegráfica, dada la importancia de la exportación del vino a Francia y otros lugares. La Estación Monforte-Gabarrera se vinculaba también a las familias dedicadas a la producción de bebidas espirituosas, especialmente anises. Las destilerías de Anís Salas, desde 1895; Anís Tennis, de Limiñana y Botella, desde 1921, y otras, como Anís Candela de Pascual Candela Perpiñán, y Anís Dátil de la familia Sirvent, fueron las más importantes y conocidas.

En Alicante, la Compañía de Ferrocarriles Andaluces construiría el trazado hacia Murcia, inaugurándose en 1884 con estaciones en Elche y Orihuela, además del ramal de Albuera a Torreveja. Elche destacó como gran ciudad industrial alpargatera y zapatera del Bajo Vinalopó. Fueron los fabricantes más importantes Pascual Galiano, Zenón Torregrosa, Vicente Sansano Fenoll y Ripoll Hermanos, entre otros industriales.

La provincia alicantina, con la llegada de la Revolución Industrial, pasará de ser un mero territorio rural donde cultivar frutos del país a especializarse con manufacturas y trabajos fabriles por comarcas. Un caso muy destacado es Alcoy, con los textiles y papel de fumar, pero también Novelda, por el envasado y comercialización de azafrán, y la extracción y elaboración de la piedra natural. El ferrocarril del Mediterráneo supondría la industrialización de nuestras tierras, comarca a comarca, impulsada por un conjunto de familias comprometidas con el territorio. Familias que fueron pioneras en la elaboración y transformación de clásicos y nuevos productos, aprovechando en cada zona lo que daba la naturaleza, combinándolo con el ingenio levantino preindustrial, heredado de los fenicios (Beltrá y Quiles, 2018b: 12).

## Referencias bibliográficas

- AGUILAR CIVERA, I. (2008). Las primeras líneas férreas alicantinas y sus primitivas «obras de arte». En A. Ortuño Padilla (coord.). *El Ferrocarril en Alicante: pasado, presente y futuro* (pp. 29-60). Alicante: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Delegación Provincial de Alicante.
- BELTRÁ TORREGROSA, D., LUCAS GÓMEZ, F. J. y ORTEGA PÉREZ, J. R. (CIEN) (1998). La consolidación de la industria del mármol en nuestra comarca (1920-1960). *Revista Novelda: Centro Mundial del Mármol*, 46-52. Novelda: Asociación Mármol de Alicante.
- BELTRÁ TORREGROSA, D., LUCAS GÓMEZ, F. J. y ORTEGA PÉREZ, J. R. (CIEN) (2007). El ferrocarril en Novelda, inicios y desarrollo. *Revista del Vinalopó, 150 anys del tren, (10)*, 69-79. Petrer: Centre d'Estudis Locals del Vinalopó.

- BELTRÁ TORREGROSA, D. y ORTS MONTENEGRO, M. (2015). *Acciones Alicantinas*. Novelda: Museo Comercial-David Beltrá Torregrosa.
- BELTRÁ TORREGROSA, D. y QUILES LÓPEZ, V. (2017). Monte Coto & Crema Marfil (Pinoso). *Revista Fira i Festes 2017 El Pinós*, 78-83.
- BELTRÁ TORREGROSA, D. y QUILES LÓPEZ, V. (2018a). Fondos sobre el calzado en el Museo Comercial de Alicante y su provincia. *Revista Canelobre*, (68), 260-269.
- BELTRÁ TORREGROSA, D. y QUILES LÓPEZ, V. (2018b). Caminos de hierro por Alicante, llegaron las vías del progreso. *Diario Información. Extra 160 años de la llegada del tren a Alicante 1858-2018*, 12-14.
- BERGEZ, I. (1858). *Apuntes sobre los baños minerales sulfurosos de las Salinetas de Novelda, dedicados á la Junta de Sanidad de la Provincia de Alicante, por el Doctor en Medicina y Cirugía, D. Ildefonso Bergez*. Alicante: Imprenta y litografía de José Marcili.
- COELLO F. (1859). *Atlas de España y sus posesiones de ultramar por D. Francisco Coello, Teniente coronel capitán de Ingenieros*. Madrid.
- Código de Comercio decretado, sancionado y promulgado el 30 de mayo 1829 por el Rey Fernando VII*. Madrid.
- DE ALARCÓN, P. A. (1858). Alicante a Valencia. Apuntes de viaje. Episodios no políticos. *El Museo Universal, Año II*, (11), 83-87.
- DE PAULA MELLADO (1845). *España Geográfica, Histórica, Estadística y Pintoresca*. Madrid: Mellado editor.
- GÓMEZ RANERA, A. (1845). *Compendio de la historia de España, desde su origen hasta el reinado de doña Isabel II y año de 1843*. Madrid: Imprenta Alejandro Gómez Fuentenegro.
- El Museo Universal, Año I*, (21), 212; *Año II*, (1), 7-8.
- MADOZ, P. (1849). *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico. Diccionario geográfico estadístico histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid: Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti.
- MARCILI, J. (ed.). (1860). *Reseña de la Esposicion Agrícola, Industrial y Artística, celebrada en Alicante en octubre de 1860, bajo los auspicios de la Sociedad Económica Amigos del País*. Alicante.
- PÉREZ PÉREZ, C. I. (2008). *Referencias escritas sobre los primeros años de la explotación de las canteras del Monte Coto. Contexto industrial y tecnológico de la explotación de canteras*. Trabajo Inédito. Pinoso.
- Comisión ejecutiva del Monumento a Güell y Ferrer (1883). Primera Exposición Nacional de Mármoles en Barcelona (1881)*.

- QUILES-LÓPEZ, V. y BELTRÁ-TORREGROSA, D. (2019a). Contexto histórico y surgimiento de una burguesía comercial (1882-1918). En R. Arango Escursà y M. Navarro Berasaluce (eds.) *Modernisme a Novelda. El Llegat d'una esplendor comercial* (pp. 13-26). Alicante: Publicacions L'Ordit, Universitat de Alicante.
- QUILES LÓPEZ, V. y BELTRÁ TORREGROSA, D. (2019b). La industrialización y el surgimiento de la burguesía comercial en Novelda. Una mirada histórica (1858-1918). En M. Navarro Berasaluce (ed.) *Novelda y la Casa Museo Modernista*. Fundació Caja Mediterráneo.
- RAMOS HIDALGO, A. (1984). *Evolución urbana de Alicante*. Alicante: Instituto de Cultura Juan Gil-Albert. Diputación provincial de Alicante.
- Reglamento para el Círculo de Comercio de la ciudad de Alicante. Lista de los señores que componen la Sociedad. (1835)*. Alicante.
- RUBIO, R. (1858). Esposición de frutos de Alicante. *El Mundo Pintoresco, Ilustración Española*, (11), Madrid.
- VILA Y BLANCO, J. (1858). *Isabel II en Alicante. Reseña histórica de esta ciudad, desde su origen, y del viaje que á ella se dignaron hacer SSMM con la Real Familia en Mayo de 1858*. Alicante: Imp y lit. de la Viuda de Carratalá.