

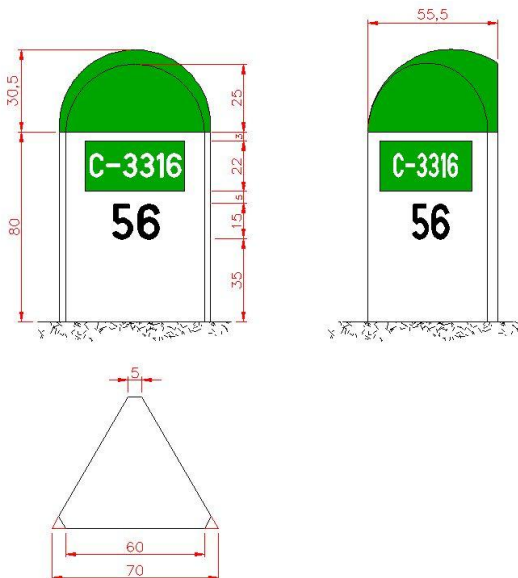
# Les fites quilomètriques i la carretera C-3316



Si aneu caminant cap a l'àrea recreativa del Túnel, cada certa distància trobareu un pilons triangulars, amb la caputxeta arrodonida i pintada de verd. Aquesta ruta del Túnel la podem allargar cap amunt fins a l'esplanada on està l'antic bar El Port. Aquest punt es troba a una altitud de 398 metres, marca la línia divisòria entre els termes municipals de Canals i l'Olleria i per tant la divisòria d'aigües del riu Canyoles i del riu Clarià. Si ens sentim amb l'ànim suficient podem pujar un poc més fins arribar al punt conegut com Monte Cruz, a una altitud de 520 metres. Des d'ací tenim una vista espectacular de les dues comarques, de quasi tota la Costera i de pràcticament tota la Vall d'Albaida, en aquesta, i si pugeu a primeres hores del matí, i mireu en direcció est, podreu observar una gran taca de color platejat que és l'embassament de Bellús.

Com em dit, en aquesta caminada trobarem els esmentats pilons, en diferent estat de conservació, i que ens acompanyaran durant tot el camí fins arribar a coronar el Port de l'Olleria.

És cert, durant tot el camí no. Si ens fixem bé el primer que trobarem, quasi a la meitat de la recta del Pla de Canals, és el que indica el km 56 de la carretera C-3316. Si seguim caminant podem veure, encara que amb dificultats, el km 55, el km 54 i dalt del Port el km 52. El km 53 no està perquè damunt de l'antiga carretera s'ha construït l'autovia A-7 i el carril bici.



Els més joves, que també hi ha que fan aquesta ruta, sobre tot dissabtes i diumenges, es preguntaran que són aquests pilons i quina era la seua utilitat. Doncs sí, abans de l'era del GPS, dels mòbils i altres tecnologies, la forma de saber per on anaves o quan et faltava per arribar al lloc de destinació, eren els mapes de carreteres i aquestos pilons anomenats fites quilomètriques.

Les fites que podem observar són de la tipologia establerta al IV Plan General de Carreteras (1939-1941), conegut com "Plan Peña", doncs fou dissenyat per l'enginyer Alfonso Peña Boeuf, que actualitzava el món de les carreteres, assignant matrícules per a cada calçada, diferenciant nacionals, comarcals i locals, i creant un nou sistema de fites a base de postes en forma de prisma triangular amb l'extrem superior arrodonit, les dimensions dels quals es poden veure a la imatge 1.

Imatge 1: Dimensions de les fites. Elaboració pròpia.

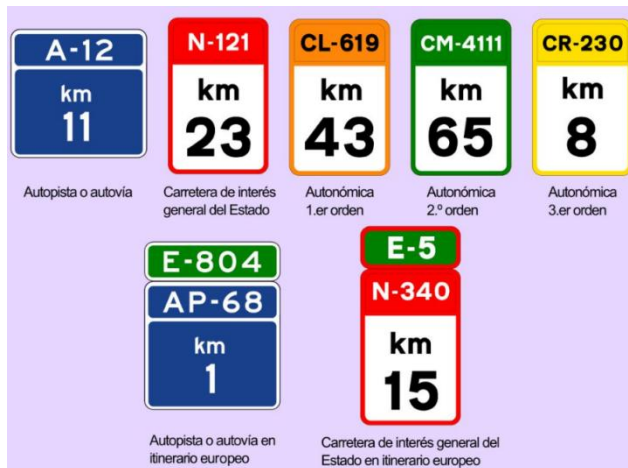
Aquestes fites es col·locaven cada quilòmetre transitable, de forma tal que un dels vèrtexs del prisma quedava en posició perpendicular a la carretera, per tant era perfectament visible en els dos sentits de circulació en la via.

Els colors utilitzats eren el roig, verd i groc i indicaven la categoria de la carretera que respectivament podien ser nacionals, el color roig; comarcals, el color verd i locals, el color groc. A la imatge 2 podem observar l'aspecte de les fites.

Aquesta denominació es va mantindre fins que les diferents autonomies de l'estat espanyol van assumir les competències sobre determinades carreteres, i la nova normativa quedava establerta segons mostra la imatge 3.



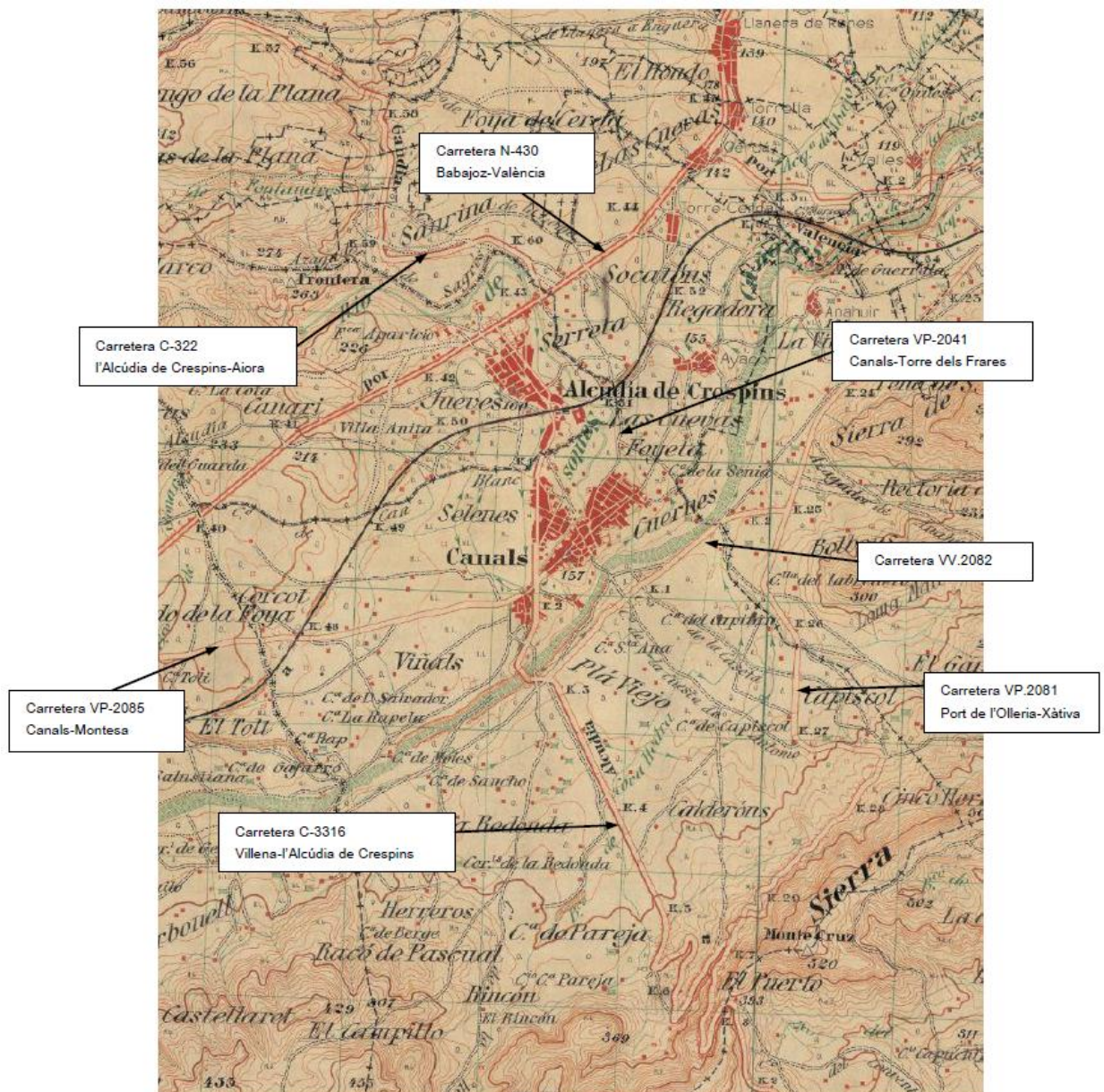
Imatge 2: Aspecte de les fites del Plan Peña. Elaboració pròpia.



Imatge 3: Classificació actual de les carreteres. etc. En el tram que ens afecta de la N-430 no queda cap fita quilomètrica.

Les carreteres que creuaven el nostre terme podem veure-les a la imatge 4. En primer lloc tenim la Nacional 430, que des de Cerdà fins al pont sobre el riu dels Sants abans d'Alcúdia de Crespins, creuava el terme en una longitud d'uns 1,5 km. Aquesta carretera nacional tenia com a denominació Badajoz a València, començava a la primera de les ciutats i després de 658 km anava a morir sobre la Nacional 340 just abans de pujar el Port de Càrcer. La N-340 anava de Cadis fins a Barcelona, passant per Alacant, Alcoi,

Albaida, Xàtiva, La Llosa de Ranes, Alberic,



Imatge 4: Carreteres històriques del terme de Canals Fot: MTN 1:50000. Elaboració pròpia.

L'altra carretera més important que travessava el nostre terme era de Villena a l'Alcúdia de Crespins anomenada C-3316, actualment és la CV-596. Aquesta carretera venia des de Villena passant per Bocairent, Ontinyent, Aiello, baixava el Port de l'Olleria i passava per Canals, per l'actual carrer Corts Valencianes, anava a desembocar sobre la N-430 en l'Alcúdia de Crespins. Sobre aquesta C-3316 hi trobem quatre fites corresponents als quilòmetres 56, 55, 54 i 52, aquest últim està situat sobre el punt més elevat del Port de l'Olleria i divisòria dels termes municipals entre aquesta població i Canals.

Una altra carretera anava des de la meitat del Port de l'Olleria fins a Xàtiva i s'anomenava VP-2081. Sobre la primera part d'aquesta via s'ha construït l'autovia A-7. En aquesta carretera hi queda una fita quilomètrica indicant el km 5.

L'altra infraestructura viària era i és, la que va des de Canals fins a Montesa amb la denominació de VV-2085. Sobre aquesta carretera, i dins del nostre terme, hi ha dues fites, ambdues sense cap indicació de la denominació de la via ni del punt quilomètric.

Finalment queda la carretera que anava des de l'Alcúdia de Crespins fins Aiora denominada C-322, i sobre la qual no hem localitzat cap fita.

La via VP-2041 de Canals a Torre dels Frares, al mapa de 1950 encara no apareix com a carretera sinó com a camí.

Les fites que hem pogut localitzar al nostre terme són les que es mostren al mapa del final de l'article, on indiquem la carretera on està ubicat, la denominació antiga i l'actual autonòmica, les coordenades geogràfiques i l'alçada sobre el nivell del mar. De cadascun afegim una fotografia que ens mostra l'estat actual de conservació.

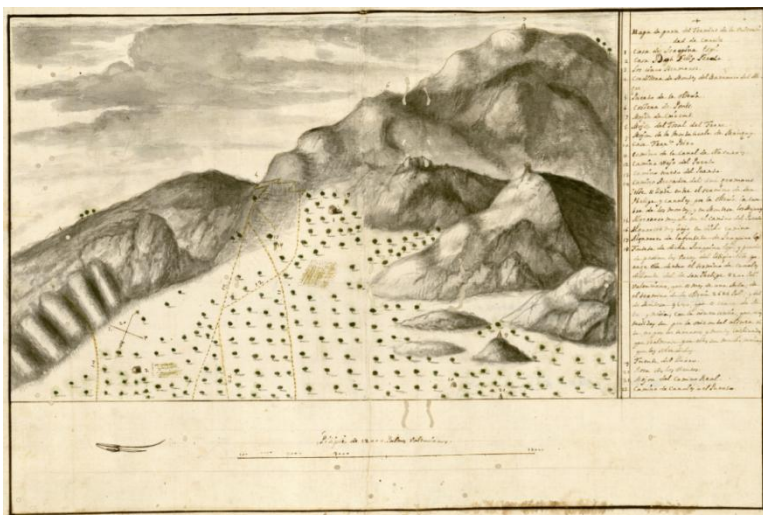
Considerem que aquests elements del paisatge són mereixedors d'alguna mena de protecció que evite la seua desaparició. El propi Consell d'Europa fa temps que marcà unes línies a seguir en la conservació d'aquest patrimoni a nivell global i afecta a tot tipus de carreteres i camins històrics, bé en el sentit de protegir la senyalització vertical d'aquestes vies, així com el corresponent a les calçades, ja siguen caixons, murs de contenció, cunetes, reblits i paviments que per la seua especial rellevància mereixen ser rescatades de l'abandó en el qual es troben.

Per tant creguem necessari conservar i posar en valor aquest patrimoni singular i històric de l'obra pública, doncs no deixa de ser un símbol més de la pròpia evolució de l'enginyeria de camins i el desenvolupament social i cultural d'un poble.

Atenent a aquestes consideracions seria convenient que l'administració municipal deuria declarar les fites quilomètriques elements a protegir i procedir a la seua restauració, la qual no serà massa onerosa ni en temps ni en diners.

### La carretera comarcal C-3316

A la imatge 5 tenim un plànol 1744, on podem observar la part sud del terme municipal de Canals, al fons i



marcat amb el número 4 veiem el Port de l'Olleria, i amb una línia discontinua tenim la traça del que seria el camí per passar del la Costera a la Vall d'Albaida.

L'onze de setembre de 1860, la *Gaceta de Madrid* publicà una reial ordre que al seu article únic, aprovava el *Plan general de carreteras* classificant aquestes en diferents categories. En aquest pla figurava com a carretera de segon orde la d'Alcúdia de Crespins a Ontinyent.

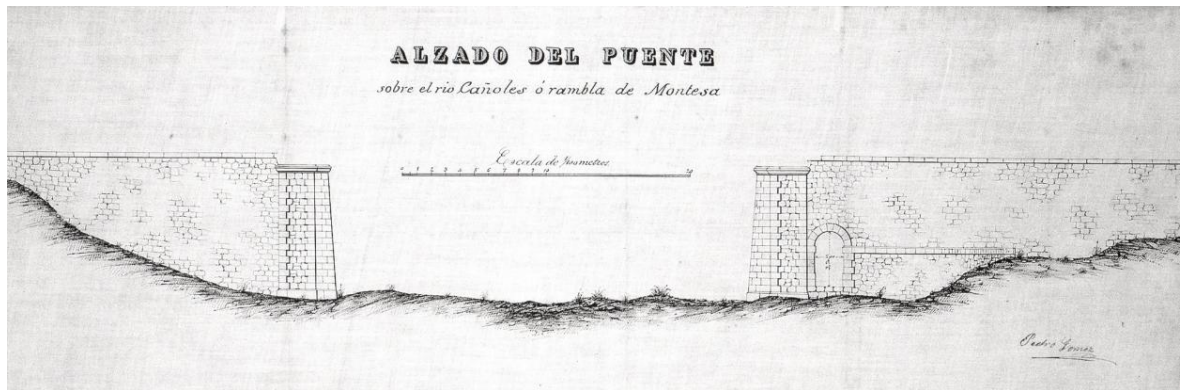
Imatge 5: Mapa de 1744 que mostra la part sud del terme de Canals i la Serra Grossa. Font: arxiu del Regne.

El periòdic *La Correspondencia de España* publicava el dia 29 de juny de 1863 la següent notícia: “El 9 (octubre) del mismo se rematarán las de la carretera de segundo orden de Alcutia de Crespins á Onteniente, en la provincia de Valencia, cuyo presupuesto asciende á la cantidad de 6.744,824 rs. 61 cénts.” Ja havien passat tres anys des de l'aprovació del pla general de carreteres.

El traçat d'aquesta tenia que superar el Port de l'Olleria, i feien falta cinc ponts fins a Ontinyent. Dos al nostre terme, el del Canyoles i el de la Parrilla (actual Pont de Pina) sobre el barranc de la Cova Hedra, un al terme de l'Olleria sobre el barranc de Sant Joan i altres dos sobre el riu Clarià, un en terme d'Aielo de Malferit i altre en terme d'Ontinyent.

Dels dos ponts en terme de Canals, el més important era el que tenia de salvar el riu Cànyoles prop de La Torreta. Una vegada fetes les pilastres se suport d'obra de fàbrica de carreus, quedava bastir el pont.

A la imatge 6 podem veure un plànol de 1879 que ens mostra les pilastres ja construïdes, però quedava per bastir el pont.

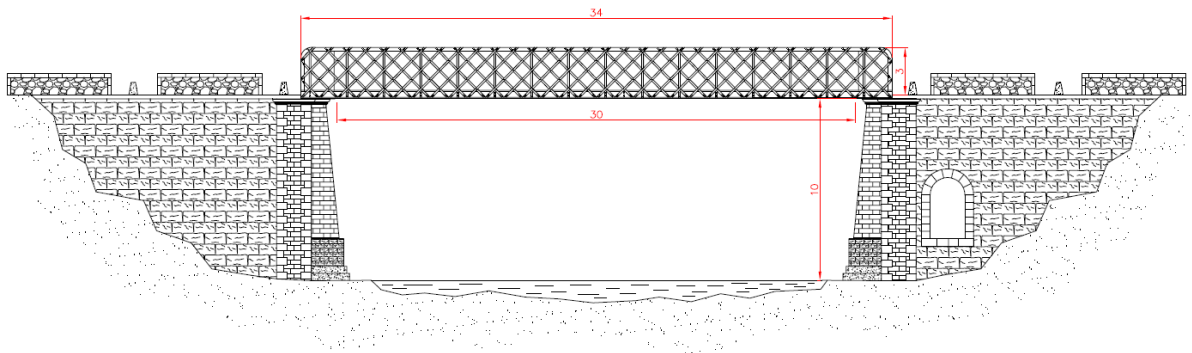


Imatge 6: Pilastres del pont, plànol de 1879 fet per Pedro Gomez. Font: Arxiu Diputació de València.

Després de diversos projectes el disseny del pont quedava de la forma següent: seria un pont de ferro, fet amb estructura metàl·lica creuant barres en forma de creu de Sant Andreu, tindria 34 metres de llarg per salvar la distància entre les pilastres de 30 metres, una alçada dels bastidors laterals de 3 metres, una amplada entre els eixos dels bastidors de 7,1 metres, i una alçada sobre el llit del riu de 10 metres. El tauler del pont era de taulons de fusta col·locats transversalment a les bigues, i era el motiu que en alguns casos es diguera que eren ponts de fusta. L'amplada transitable per als vehicles era escassament de 5 metres.

L'aspecte del pont projectat seria el que mostra la imatge 7, plànol redibuixat a partir unes fotografies de 1946.

### Pont de ferro sobre el riu Canyoles en Canals–1881 Carretera C–3316



Imatge 7: Plànol del pont de ferro amb les dimensions bàsiques.  
Elaboració pròpia.

La construcció del pont no anava a ser tasca ni fàcil ni ràpida com tot seguit veure'm.

Ara l'espera va durar 14 anys, doncs el periòdic *El Pueblo Español*, el dia 8 de novembre de 1877 publicava la notícia següent: “*Ha aprobado el gobierno el proyecto para la construccion en las fábricas nacionales de los tramos metálicos y su montaje en los cinco puentes sobre los rios Montesa, la Parrilla, Serranos, Clariano de Ayelo y Clariano de en medio (en la carretera de) Alcudia de Crespins á Onteniente, siendo el presupuesto para dichas obras de 246.800 pesetas y 23 céntimos.*”

Les obres dels ponts no avançaven molt a pressa, així fins al mes de juny de 1879, no tenim més notícies de la carretera, el dia 18 d'aquest mes, el periòdic *El Comercio: diario de Valencia* publicava el següent: “*Nos escriben de Onteniente...*

*Tambien nos dicen que se trabaja activamente, á fin de que cuanto antes queden colocados los bastidores del puente de la carretera de aquella villa á Alcudia de Crespins.*

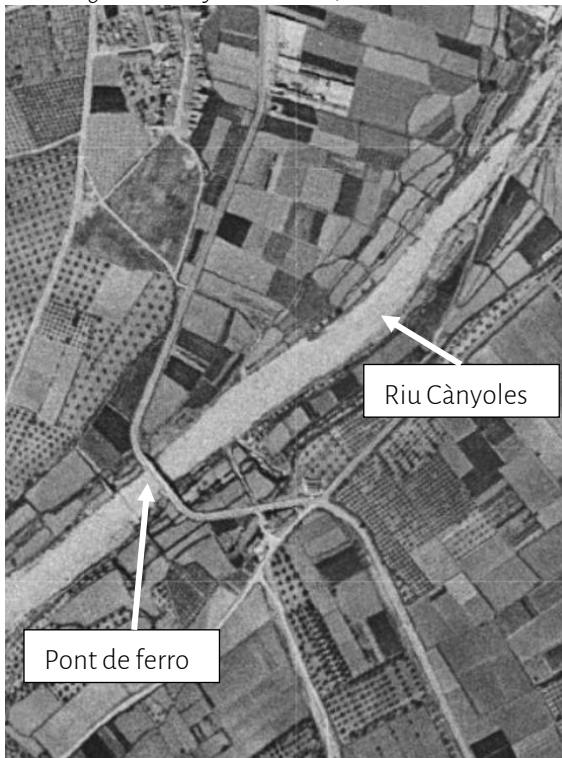
*Grandes utilidades prestará esta mejora, atanto á los vecinos de Onteniente, como á los de Ayelo de Malferit, pues hoy, hay que hacer un inmenso rodeo por el valle de Albaida para recorrer el trayecto comprendido entre aquellas poblaciones.*”

Al segon paràgraf s'exposa de forma clara els inconvenients de no disposar d'una via de comunicació més directa entre els pobles més occidentals de la Vall d'Albaida i la comarca de La Costera. Tant els viatgers com les mercaderies devien recórrer un llarg camí transitant pel traçat de l'actual carretera nacional 340. No hem de perdre de vista que en aquestes dates, les comarques del Comtat, l'Alcoià i la Vall d'Albaida, no disposaven de cap ferrocarril, i les estacions més properes eren o Xàtiva o l'Alcúdia de Crespins, ambdues en la línia AVT (Almansa-Valencia-Tarragona).

Poc a poc pareixia que les obres per posar en servei la carretera arribarien a la seua fi, així el 3 de març de 1880, el periòdic *La Unión Católica* publicava la notícia següent: “*Ha salido ya de los talleres del Creusot el primero de los cinco puentes de hierro que aquel establecimiento construye para la carretera de Alcudia de Crespins á Onteniente.*

*Este puente se ha de colocar sobre el barranco de Montesa, y está en Valencia la persona encargada de ello, con los útiles necesarios.*”

Un mes després ja estava muntant-se el pont sobre el Canyoles, encara que durant el muntatge que estava fent-se el 22 d'abril hi va haver un accident laboral, i així ho descriu el periòdic *El Catòlico: periódico monárquico de Valencia*, el 25 d'abril de 1880: “*Estando colocando la última plancha en la cabeza inferior del bastidor que se está montando sobre el barranco de Cañoles, en el puente de la carretera de Alcudia de Crespins á Onteniente, se rompió una carrera del puente provisional de madera, produciendo la caída al fondo del barranco de once operarios, gran parte de la madera del puente, alguna plancha del bastidor y la herramienta consiguiendo, resultando dos operarios muertos en el acto, otro herido gravemente y los restantes, mas o menos levemente.*” Com a conseqüència de l'accident es personen al lloc de l'accident el jutge de Xàtiva, dos alcaldes i tres metges, i el periòdic afegia: “*A la llegada de estos señores al punto de la catástrofe, ya estaban los heridos en Torreta de Canals, curados la mayor parte de primera intencion, pero todavía pudieron ser útiles á aquellos desgraciados.*”



El mateix dia el periòdic *La Unión Católica* també publicava la notícia afegint els noms dels damnificats: “*Parece que el jueves, poco antes de medio dia, los representantes de una casa constructora francesa estaban colocando el puente de hierro inmediato á la villa de Canals, cuando se rompió una de las vigas del andamiaje, cayendo al cauce del rio y desde una altura de sesenta palmos varios trozos de madera, una de las piezas del puente y once operarios de los que estaban trabajando; dos murieron en el acto, resultando los demas heridos y contusos.*”, i més endavant afegia: “*Los muertos resultaron ser Pedro Piñole, de nacionalidad francesa y Bernardino Camarasa, vecino de Alcudia de Crespins.*”

A final de 1880 podien donar-se per acabades les obres i deixar els pont oberts al trànsit, tal com explicava el 21 de desembre, el periòdic *El demócrata* d'aquesta forma: “*Según parece, dentro de*

*los dias siguientes se darán por acabadas las obras de los puentes de hierro que se están colocando en el valle de Albaida, para la carretera de Alcudia de Crespins á Onteniente, y se dará principio á la construcción de los puentes de hierro que se están colocando en el valle de Albaida, para la carretera de Almansa á Tarragona.*”

Imatge 8: Fotografia aèria mostrant la ubicació del pont. Font: Institut Cartogràfic Valencià.

*poco se abrirán al servicio público los puentes de hierro que en la actualidad se están montando en las carreteras de Alcudia de Crespins á Onteniente, pues ya están colocados los bastidores de hierro en los cinco puentes y terminado el piso de madera en el de Montesa. Estas obras facilitarán el libre tránsito de aquella carretera, y muy especialmente la comunicación de Onteniente con Valencia."*



1946. Pepe "El regalao", Pepica "La boja", Teresa "La grana" i Antonio "El bessó" baix del riu. Darrere, el sífó i el Pont de l'arcà. Foto cedida per Ramón Esteve.

Imatge 9: Fotografia del pont. Font: Llibre de Festes de Sant Antoni 2002.

Encara que podem trobar alguna notícia més, i pareix que l'obertura dels ponts anava endarrerint-se, així ho publicava el periòdic d'Onteniente *El Almogávar: diario ultramontano*, el 25 de gener de 1881: "Se trata de alegrarnos de cuando en cuando, verbi gracia, en ponernos los puentes de hierro que faltaban sobre los postes que habia construidos hace años en la carretera de aquí á la Alcudia de Crespins, que estábamos esperando para poder ir por ella con alguna comodidad, y que por cuestiones que no llegan á nuestro conocimiento con exactitud, impiden que aquellos puentes no se dejen espeditos para el tránsito público, porque si la madera que se ha de poner en el piso ha de ser así ó asá, y qué sé yo qué cosas se dicen."

Finalment anaven a inaugurar-se els ponts de la carretera tal com deia el periòdic *La Lealtad: periódico monárquico, órgano oficial del partido católico-tradicionalista en Valencia*, el dia 6 de maig de 1881, encara que hi havia alguna dificultat sense resoldre: "El jueves próximo se inaugurarán los puentes de la carretera que parte de Alcudia de Crespins á Onteniente, escepcion hecha del de Ayelo de Malferit, en el que resultaron cortos los bastidores de hierro.

*Al acto están invitados varios propietarios de la zona que atraviesa aquella carretera.*

*Sabemos tambien que será obsequiado con un gran banquete el ingeniero jefe de provincia y otras personas distinguidas."*

Al mes d'agost de 1881 encara continuaven sense estar completament funcionals els ponts de la carretera, així ho explicava el dia 25 d'aquest mes el periòdic *La Lealtad*: "Segun nos dicen de Onteniente, á pesar de haberse dado las órdenes por el gobierno al jefe de obras públicas de esta provincia, D. Manuel Araus, para terminar las aletas de los puentes de la carretera de Alcudia de Crespins á aquella villa, van con tal lentitud los trabajos, que solamente en el puente de la partida de Baronia han colocado algunas piedras de sillería; en los demás no hay ningun preparativo, y está expuesto el viajero á desgracias.

*En el puente de Ayelo de Malferit se dieron por cortos los bastidores, y por el gobierno se aprobó hace bastante tiempo que se alargasen, y pasan meses sin que esto se haga; los viajeros que transitan por dicho punto tienen que bajar para atravesar á pié las pendientes que hay.*

*¡Hace catorce años que están pidiendo los agricultores, comerciantes é industriales, el*



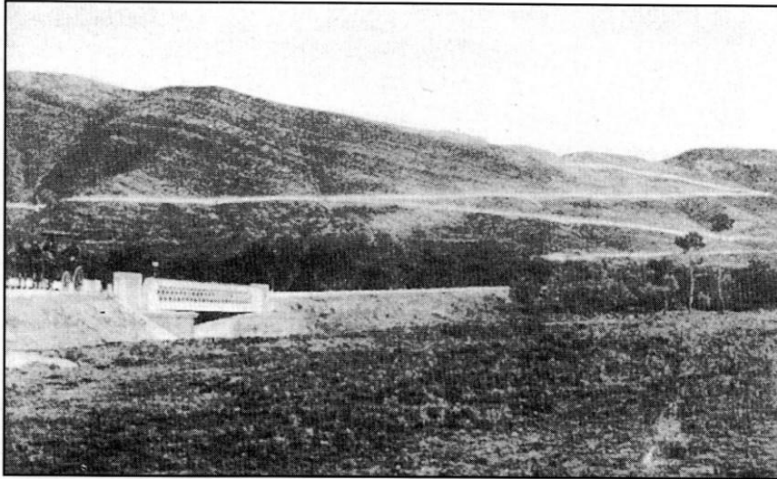
1946. Pepe "El regalao" i Pepica "la boja" en el Pont de l'arcà. Foto cedida per Ramón Esteve.

Imatge 10: Fotografia del pont. Font: Llibre de Festes de Sant Antoni 2002.

*puente en cuestion!*"

A la imatge 9 podem veure l'aspecte general del pont i la imatge 10 és interessant perquè ens mostra en detall com anaven col·locats els perfils de ferro i com les unions entre totes les peces del pont estaven fetes amb reblons, tècnica constructiva en estructures metàl·liques de la segona mitad del segle XIX.

L'altre pont en Canals també estava fet amb armadura metàl·lica però era més menut. El podem veure en la imatge 11 d'un article de Josep Lluís Cebrián en el llibre de festes de 1993.



El pont de Pina o de la Parrilla, amb el bastidor metàl·lic i una galera ocupada per En Cristòfol Mompó i Borràs, natural de L'Olleria i veí de Xàtiva. (Clixé de J. Simarro).

*Imatge 11: Pont de la Parrilla. Font: Llibre de Festes de Sant Antoni 1993.*

En 1968 es va construir l'actual pont sobre el Canyoles, que està fet amb formigó armat i la tipologia és d'arc de mig punt i tauler superior. El pont de ferro es va desmantellar i hui sols queden les pilastres (imatges , en prou bon estat de conservació però necessitant una neteja de la vegetació invasora.



*Imatges 12 i 13: Estat actual de les pilastres del pont de ferro.*

Les imatges 12 i 13 mostren l'estat actual de les pilastres mostrant la gran quantitat de vegetació que dificulta la seua observació

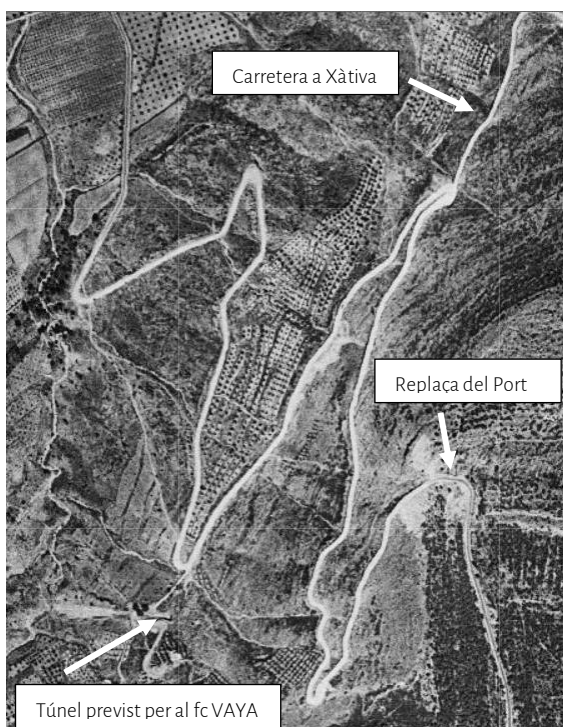
De tota manera és possible recrear una imatge virtual del pont sobre una fotografia actual, com ens mostra l'imatge 14.



Imatge 14: Representació virtual del pont. Elaboració pròpia.

Una vegada els ponts en funcionament, el trànsit entre les comarques de la Costera i la Vall d'Albaida per aquesta carretera, es feia mitjançant carros per a les mercaderies, i amb diligències per als viatgers. Tal vegada resulte estrany parlar de carros i diligències en aquest món actual tan motoritzat, però en les dates que estem veient, encara faltaven prou anys per veure circular per les carreteres d'Espanya vehicles amb motor de combustió. Així tenim que el primer cotxe de viatgers que es matriculà a Espanya, ho fa el 30 d'octubre de 1900, i el primer camió es matricularia en 1905. En aquest any hi ha havia a tot l'estat 268 cotxes.

Si hui en dia els accidents de trànsit pertorben el normal funcionament de les carreteres, en els temps de les diligències no faltaven els incidents de diversa importància. Per exemple el dia 22 de març de 1882, *El Constitucional* deia: "Ha sido denunciado el mayoral del coche de Játiva á Onteniente, por llevar de más cuatro asientos y bajar á escape el puerto de la Ollería, con grave perjuicio de los pasajeros." L'1 d'octubre de 1886 *El Serpis* informava que: "La Guardia civil de la Ollería ha denunciado al mayoral del coche que hace la carrera de Alcudia de Crespins à la indicada villa, por llevar en el coche mayor número de viajeros que concede la ley." O el mateix periòdic del 19 de gener de 1887: "Por la guardia civil de Canals fué denunciado el día 15 el mayoral del coche diligencia de Onteniente á Alcudia de Crespins, Salvador Vidal Soriano, quien conducia mas asientos de los reglamentarios en el vehiculo." Com hem pogut observar la pràctica del "overbooking" no és un invent recent.



Altres incidents eren més luctuosos, tal com informava l'edició de *El Serpis* del 5 d'agost de 1885: "Por personas llegadas de Onteniente, se ha dicho que en la madrugada de ayer fué muerto en el puerto de la Ollería, en la carretera de Onteniente á Alcudia de Crespins, un guardia civil, quedando otro muy mal herido.

Se supone que la cuadrilla de ladrones que robó el lunes á un carretero, trató de sorprender el coche diligencia en que iban los referidos guardias y estos desmontaron é hicieron frente á los malhechores, escapando durante la refriega el coche a uña de caballo, pues se le vió subir el puerto como una exhalacion."

Inicialment aquesta carretera portava la denominació de *Alcudia de Crespins a Onteniente*, i així es pot veure al mapa de la imatge 4 com els quilòmetres van incrementant-se des del naixement d'aquesta carretera en la nacional 430 en l'Alcúdia de Crespins.

Posteriorment, i en aplicació del Plan Peña, canviaria la denominació a carretera comarcal C-3316 de Villena a l'Alcúdia de Crespins, i així ja podem observar com la numeració quilomètrica de les fites anava

Imatge 15: Fotografia aèria de 1956 mostrant el sinuós traçat de la carretera  
Font: Institut Cartogràfic Valencià.

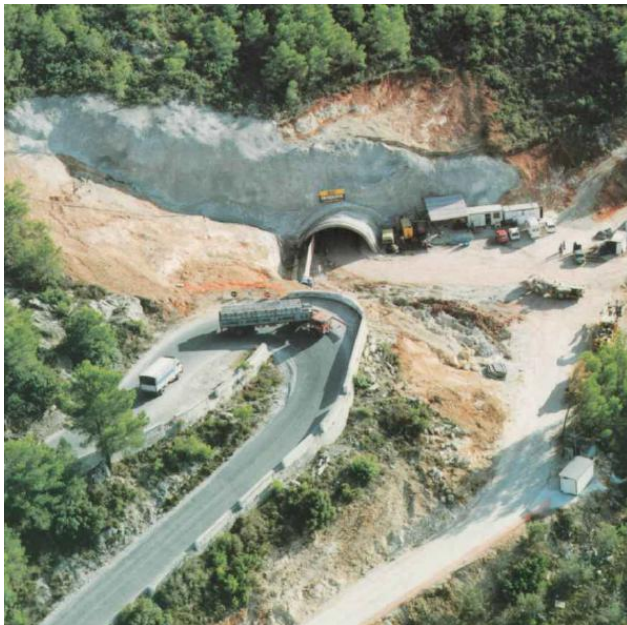


augmentant. A la divisòria del termes de l'Olleria i Canals estava el km 52, baixant el port estaven els 53, 54 i 55, sobre la recta del Pla de Canals estaven els quilòmetres 56 i 57 (aquest ja desaparegut). Enfront de l'actual Tanatori de Canals estava el km 58, a l'entrada del carrer Diputació el km 59 i ja en l'Alcúdia de Crespins el quilòmetre 60 (aquests darrers tots desapareguts), i encara faltaven 153 metres per arribar a la carretera nacional 430. Així tenim que la longitud total des de Villena fins l'Alcúdia de Crespins era de 60, 153 km. En aquest paràgraf hem parlat en passat perquè aquestes distàncies corresponen a quan la carretera baixava pel Port de l'Olleria i passava per l'antic pont de ferro sobre el Canyoles.

Per salvar l'obstacle que representava el Port de l'Olleria (imatge 15), la carretera partia d'una cota de 150 metres en el pont de ferro del Canyoles, després de recórrer quasi 2.000 metres de recta, s'arriba a una cota de 205 en la primera corba, i després de 3.300 metres s'arribava a coronar el port amb una cota de 398 metres

Totes les persones de certa edat tindran records de quan hi havia que pujar el port per totes les corbes i revolts que pareixia que no s'acabava mai, a més era una carretera no massa ampla i sense vorals. Personalment durant els anys des de 1985 fins al 1992, any d'inauguració del primer túnel, havia de pujar tots els dies a Ontinyent doncs era professor a l' Institut de FP d'Ontinyent. Així que havies de planificar bé l'hora d'eixida de casa per si pujar el port et costava 10 minuts o mitja hora. En aquestos anys el trànsit de camions ja era molt

important i sobre tot quan es va generalitzar l'ús dels semiremolcs (els tràilers), el temps que podies tardar en recórrer el port era una absoluta incògnita. Jo mateixa vaig arribar a veure un tràiler que baixant la primera corba de 180°, es va quedar amb les rodes davanteres de la cabina suspeses en l'aire.



Imatge 16: Excavació del primer túnel de l'actual autovia..

Totes aquestes dificultats van fer que l'administració autonòmica es decidira a millorar els accessos a les comarques de la Vall d'Albaida, el Comtat i l'Alcoià. Així després de 14 mesos d'obres (imatge 16) quedava obert el conegut com Túnel de l'Olleria, de 553 metres de longitud. Aquest comunicava per la boca nord amb una carretera nova, feta sobre un tram de l'antiga que des del port es dirigia cap a Xàtiva.

Per poder circular pel segon túnel, i convertir la nova carretera en una autovia, caldria esperar al mes de març de 2002. Una dada curiosa d'aquest segon túnel i la seua carretera d'accés pel nord, és que el projecte

inicial plantejava fer la nova calçada paral·lela a la ja existent però desplaçant aquesta uns 25 metres cap a dins de la serra, açò significava, i així ho va posar de manifest la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA), fer-li un nou tall a la serra que encara faria que es veiera més el desmunt necessari. La DIA indicava que era de tot punt inadmissible aquesta solució per l'impacte visual que provocaria sobre la serra. En conseqüència es va tindre que modificar el projecte col·locant la nova calçada per la part exterior de la que estava en servei, però com no podia anar a la mateixa cota pel desnivell existent, aniria a una més baixa, encara que significara tindre que fer el segon túnel més llarg.

Així que el Túnel de l'Olleria II està constituït, a l'entrada per Canals, per un primer tram de túnel artificial de 112 metres de longitud, l'excavació pròpiament dita de 605 metres i un fals túnel, a l'eixida per l'Olleria, de 284 metres. En total una longitud de 1.001 metres.

La construcció del segon túnel i la posta en servei de l'autovia fa possible que hui en dia podem anar de Canals a Alacant en poc més d'una hora, cosa totalment impensable fa 20 anys.

## Conclusions

Com hem vist de vegades es difícil compatibilitzar la construcció de noves infraestructures i la conservació del patrimoni, però és un deure ineludible dels ciutadans i de les diferents administracions fer possible els avanços en les comunicacions i el respecte pel patrimoni. Aquest és un deure que ens obliga a tenir respecte pel treball d'aquelles persones que, sense disposar dels

mitjans tècnics que tenim nosaltres, van ser capaços de vèncer les dificultats que oposava la natura per a una ràpida i econòmica comunicació entre els pobles. I en aquest cas més encara, el respecte hauria de ser més intens en record de les dues persones que van morir durant el muntatge del pont. En aquest cas creiem que l'administració local hauria d'implicar-se en la conservació de les fites quilomètriques, per exemple repintant-les. L'actuació en les pilastres del pont de ferro tampoc presentaria massa dificultats, caldria retirar la vegetació invasora, es podria col·locar una barana sobre la pilastra de la vora dreta del riu Canyoles, en la de l'esquerre no caldria doncs l'accés és complicat, i col·locar un cartell explicatiu de les característiques del pont i les vicissituds de la seua construcció, recordant les persones que van morir durant la construcció.

### *Fonts consultades*

- Institut Cartogràfic Valencià.
- Llibres de Festes de Sant Antoni, 1993 i 2002.
- Web de Prens Històrica.
- Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional de España.
- Web de la Direcció General de Tràfic
- Arxiu Diputació provincial de València
- Web del BOE

Ubicació de les fites quilomètriques. Font: Instituto Geográfico Nacional. Elaboració pròpia.

Imatge 17: Ubicació actual de les fites quilomètriques. Font: Institut Cartogràfic Valencià i elaboració pròpia.

