

L'ARRIBADA DEL FERROCARRIL A BOCAIRENT

(i la seua consolidació) (III)

Deixàvem l'escrit de l'any passat al març de 1885, amb el ferrocarril de la línia Villena-Alcoi-Iecla-Alcúdia (VAYA en castellà) a les portes de Bocairent, amb la via ja assentada dos kilòmetres més enllà de Sant Antoni del Collao. S'havia acabat la construcció del pont del Vinalopó a Biar i els directius de la companyia visitaven l'estat de les obres i eren optimistes respecte a l'obertura del tram de Iecla per al setembre. A més, cal assenyalar que continuava treballant-se en altres fronts per dotar a tota la comarca de les millors vies de comunicació, i prompte prendria forma la línia Xàtiva-Alcoi, ferma competidora del VAYA.

La locomotora per fi a Bocairent

A Bocairent continuaven les obres malgrat el temporal de pluja. El 21 d'abril de 1885 informa el diari alcoià "El Serpis" que *"El viernes 18 tuvo lugar la medición contradictoria de la distancia entre las estaciones de Bañeras y Bocairente para fijar las tarifas y el cuadro de marchas de los trenes"*. A més afegia que el dia 22 s'anaven a fer les proves de resistència al reconstruït pont del Vinalopó a Biar amb quatre locomotores, i que *"[...] el puente sobre la rambla de la Marchaleta avanza rapidamente"*. El dia 29 el mateix rotatiu informa de que *"En la línea de Alcoy a Villena, la locomotora ya lleva los materiales para construir la estación de Bocairente al mismo pueblo, si bien los trabajos estan algo atrasados, de manera que no se puede precisar todavía cuando se abrirá el servicio de trenes entre Villena y Bocairente"*.

Els poders públics tiraven una mà per tal de dur a terme les obres. El 19 d'abril "La Paz de Murcia" informa que la diputació murciana ha acordat subvencionar amb 5.000 pessetes a l'empresa constructora del ferrocarril de Villena a Alcoi i Iecla, però amb la condició de que la quantitat no es rebrà fins que no estiga la línia en explotació i enllaçada l'estació amb la de Madrid, passant per Jumilla. I la diputació de València concedia una rebaixa del 70% en els drets d'arbitri del port del Grau sobre el material que es desembarcara amb destinació al ferrocarril de Villena a Alcoi, Iecla i Alcúdia.

L'1 de maig de 1885 "El Serpis" publica una carta aplegada d'Agres on el corresponsal diu: *"Tengo el gusto de participar a V. que desde esta Villa distinguimos muy bien el humo de la locomotora de nuestro ferrocarril, que sube y baja por el Collado de Bocairente, conduciendo material para el asiento de via desde aquella estación a la de Virgen de la Luz, con lo cual aumentan nuestros deseos de verlo terminado"*. El 6 de maig publica una carta aplegada de Bocairent i datada del dia 2, on s'informa de *"[...] la llegada de la locomotora en el dia de ayer al perimetro de la estación, que aun está por construir, por hallarse ya terminados los trabajos en la sección de Bañeras a esta población, cuyo trozo de via y demás hasta Villena se inaugurará probablemente segun me han asegurado, dentro de cuatro o cinco dias, al servicio público, para lo cual se está esperando la competente licencia del gobierno y cuyo solemne acto se desea con ansia para disfrutar de las mejoras que son consiguientes, tanto para el tráfico de los efectos de producción agrícola-industriales, como también por las comodidades que reporta a los viajeros y creo inútil indicar"*. No ens és difícil imaginar el pelegrinatge dels nostres avantpassats cap a l'estació, ja que el desig dels bocairentins perquè açò fóra una realitat es veia en el *"[...] entusiasmo con que ha sido recibida dicha locomotora por estos habitantes, y la numerosa concurrencia que acude todos los dias á examinarla"*. Finalment afegim que *"Mientras se construye la estación, se ha habilitado provisionalmente la caseta del guarda-aguja, habiéndose instalado el telégrafo, que funciona ya para los usos de la empresa"*.

El 6 de maig "La Correspondencia de España" publica un ximble "La locomotora ha llegado a Bocairente".

Els primers mesos de ferrocarril a Bocairent

Des del primer moment l'activitat econòmica, i també social, de les poblacions va lligar-se al ferrocarril. Així, el dia 9 de maig "El Serpis" es fa ressò de la informació del barceloní "El Consultor Financiero", on trobem que "[...] *comprendiendo la Dirección [del ferrocarril] que cuantas más facilidades se concedan á la agricultura y á los cosecheros, tanto mayor será el beneficio á obtener, ha combinado, según acaban de informarnos, unas tarifas rebajadas especiales para los generos de transporte que concurran á los importantes mercados que semanalmente se celebran en distintas poblaciones de aquella región, y otras tarifas de precios de pasaje para los que asistan á las respectivas fiestas mayores. Los naturales del país, dicennos, han comenzado á emplear el ferrocarril para el transporte de vinos y otros productos, base de su riqueza agrícola*". I encara que el dia 12 de maig "El Serpis" informa de que s'havia fet el reconeixement oficial del trajecte entre Banyeres i Bocairent, i que l'informe era favorable a l'obertura del trajecte, el tram Banyeres-Bocairent no s'obriria fins l'octubre.

Mentrestant, les obres per continuar el trajecte fins Alcoi no paraven. El 20 de maig publica "El Serpis": "*Anteayer llegó a Bañeras, según informes, el nuevo contratista encargado de proseguir las obras del ferro-carril desde Bocairente en adelante; habiendo llegado también un tren especial con herramientas y todo lo necesario para la prosecución de los trabajos*". Treballs que es complicaven al pont de la Marjaleta a Banyeres degut a filtracions d'aigua que dificultaven l'assentament del mateix. Motiu pel que continuaria fent-se transbord a esta zona fins que poguera obrir-se el pont amb garanties. Les informacions del mes de juny aparegudes a "El Serpis" centren la seua mirada en l'important reducció de temps que per al correu que aplega a Alcoi suposa l'obertura de nous trams a la línia, que units al servei de diligències i transport combinats aconseguen reduir en més de tres hores l'aplegada de la correspondència. El 27 de juny el diari alcoià publica una última hora on s'indica que el tren ja havia passat pel pont de la Marjaleta i que al dia següent es farien les proves oficials. Per la seua banda, l'11 de juliol apareix a "El Serpis" el quadre amb horaris i preus del servei de ferrocarril entre Villena i Bocairent. D'altra banda, no es descuidaven la resta d'infraestructures. A finals de juliol comencen les reparacions de la carretera entre Bocairent i Ontinyent, destrossada pels temporals a l'hivern.

Com és evident, la línia fèrria no era aliena a la realitat de les comarques. Així, l'epidèmia de còlera que es patia també va afectar la circulació de trens. Al juny de 1885 s'havia establert un llatzeret per a passatgers del ferrocarril al terme de Villena. L'11 de setembre podem llegir a "El Serpis": "*Ahora que se ha restablecido la normalidad en la mayor parte de los pueblos de la provincia y no son ya necesarias las precauciones y medidas que se tomaron por causa del estado sanitario atravesado, seria de gran utilidad y conveniencia que la Compañia del Ferro-carril de Villena á Alcoy restableciera la marcha de trenes que tenia establecida poniendo de nuevo en circulación los trenes mixtos y ómnibus, que fueron suprimidos por los entorpecimientos con que tropezaba su circulación*". Eixe mateix mes es reprenien amb força les obres del tram Villena-Iecla, de 22 quilòmetres, i s'esperava que amb eixe ritme de feina abans de finalitzar l'any pogueren acabar-se les obres. Previsió que, com vorem, no s'acompliria.

El 21 de setembre de 1885 el Governador de València rebia un telegrama del director general d'obres públiques amb la reial ordre que el facultava per a autoritzar l'explotació del trajecte entre les estacions de Banyeres i Bocairent, tot seguint els quadres de marxa i les tarifes i prescripcions que consignava la reial ordre. Tanquem el mes de setembre amb una notícia curiosa apareguda el 26 de setembre a "El Serpis": "*Cierto sugeto, natural de la provincia de Guipuzcoa, se presentó hace cuatro dias a la Guardia Civil de Bocairente, dándole cuenta que entre la estación de Villena y la de aquella población le habían sustraído de un cofre 7,000 pesetas. La Guardia Civil practicó varias diligencias, pero sin conseguir averiguar la certeza de la denuncia*".

El mes d'octubre l'inicia "El Serpis" citant una informació apareguda a "Las Provincias": "*Hoy [30 setembre] era el dia señalado para inaugurar la sección de ferro-carril de Bañeras a Bocairente, pero no sabemos si se efectuará, pues ayer no se había recibido aún en esta ciudad la real orden autorizando dicha apertura*" malgrat haver segut aprovada el dia 21 de setembre. El 4 d'octubre apareix a "El Serpis": "*Se ha facultado al gobernador de Alicante para autorizar con el de Valencia, la explotación del trozo de línea férrea de Bañeras á Bocairente*".

Els problemes al tram Bocairent-Alcoi i els avanços a la línia de Xàtiva-Alcoi

El 12 d'octubre el periòdic alcoià recull un article publicat a "La Revista" on s'expressa la seua preocupació per la paralització de les obres a partir de Bocairent. Després de lloar les virtuts de la línia diu: "*Muchas de las antiguas prevenciones contra este ferro-carril van desapareciendo. Pero, ¿porqué se han suspendido los trabajos desde Bocairente á Alcoy, después de tanto capital invertido en las obras? No comprendemos la manera como la empresa está perjudicando notablemente sus intereses*". Mentrestant, es produïa un canvi de personal al consell d'administració de l'empresa, cessant entre d'altres el seu director gerent, Ángel Calderón, que va ser substituït per Antonio Morales.

El 17 d'octubre de 1885 "El Serpis" posava en dubte la notícia apareguda a "La Revista" on es podia llegir que es reprendrien les obres "*[...] debiendo comenzar á principios del mes entrante una numerosa brigada a la esplanación de terrenos en el trayecto desde Bocairente a Muro*". El dia 27 apareix a "El Serpis" un article amb un to de pessimisme i queixa, on després de constatar que les obres del tram Villena-Iecla estaven pràcticament paralitzades, llegim: "*Cuando sepamos que la Compañía ha satisfecho lo mucho que adeuda á numerosos contratistas de todas épocas y á los particulares expropiados; cuando veamos dirección inteligente y crédito; trabajar en el trayecto de Bocairente á Alcoy y terminarse los edificios que a nuestra vista destruyen la intemperie y el abandono, entonces es cuando creeremos en la posibilidad que se realice una empresa en que tantas esperanzas fundábamos y de la que nos va apartando tan amarga realidad con su crudos desengaños. En tanto lamentaremos el desacierto que preside á esta empresa*". Aquest pessimisme es confirmaria amb la visita a finals de mes del nou director gerent, Antonio Morales, a Villena, on ni tan sols va visitar el tros de línia en explotació. El 28 de novembre de 1885 publica "El Serpis":

Segun el estado ,publicado por la Compañía de los ferro carriles económicos de Villena, á Alcoy, á Yecla y Alcodia de Crespins la recaudacion en los 32 kilómetros que la Empresa tiene en explotacion, en el mes de Setiembre fué de 10.262 pesetas; en el mes de Octubre de 20.161, y del 1.º al 15 de Noviembre actual 10,975,06.

Mentrestant, avançaven les obres en la línia Xàtiva-Alcoi, on el concessionari de la mateixa, el senyor Moreno Campo, havia destinat una bona part del personal que tenia empleat en les seues empreses de cotxes-diligències per a les obres del ferrocarril. Al desembre Moreno Campo es reuneix amb l'ajuntament de Benigànim per tractar la possibilitat de tindre una estació el més propera a la localitat possible, esperant al mateix temps facilitats en l'expropiació dels terrenys i promentent treball per als bracers a l'hivern.

El 6 de desembre trobem a la "Gaceta de los Caminos de Hierro" l'acord abastat entre la Companyia del VAYA i la de Madrid a Alacant: *"Entre las Compañías de los ferro-carriles de Madrid á Alicante y Villena á Alcoy ha quedado acordada la combinación de trenes y precios entre Alcoy y Alicante que se estaba gestionando y con tanto afán es esperada por los alcoyanos. Para que dicha combinacion se plantee sólo falta la aprobacion del ministerio de Fomento"*.

1886, any de dificultats

1886 començava amb nous articles que posaven de manifest que la gent ja estava ben farta de que la companyia del VAYA els enganyara amb les seues previsions. A un d'ells, aparegut el dia de Reis, "El Serpis" reproduïa un article de "La Tarde" d'Alacant, on posava que en breu s'acabaria el tram entre Villena i Iecla. El diari alcoià responia així: *"Por lo visto, á la empresa del ferro-carril le interesa reclamar la atención sobre el ramal á Yecla, sin duda para que no se observe que tiene completamente paralizadas todas las obras de la linea desde Bocairente á Alcoy y hasta Alcudia de Crespins. Si esa empresa quiere aplausos, necesario es que demuestre á estos pueblos, tan ansiosos de tener ferro-carril, que se trabaja en la proyectada línea, lo cual, como es sabido, no se consigue con sueltos laudatorios en las columnas de los periódicos, cuando lo que merece son todo género de censuras por haber hecho concebir esperanzas que Dios sabe si algún dia se verán realizadas"*.

El 28 de gener trobem a "El Serpis" una mena de resum de l'actualitat de Bocairent, on podem veure des dels preparatius de festes, el nombre de nascuts (157) i defuncions (282) de l'any anterior o l'actualitat agrícola i industrial, de la que s'afirma que *"Mucho contribuye al movimiento fabril la facilidad de la extracción por medio del ferro-carril"*. Al dia següent publicava la suspensió dels treballs dels túnels al traçat entre la Verge de la Llum i l'Alcúdia. Al febrer son les inclemències meteorològiques les que marquen l'actualitat. El dia 11 publica "El Siglo Futuro" la comunicació del Governador als ministres de Governació i Foment: *"A consecuencia del fuerte temporal de nieve que reina en toda la region de Villena y Alcoy, han quedado en suspenso los trenes en el trayecto comprendido entre Villena y Bocairente, por hacerse de todo punto imposible la marcha de los mismos, principalmente en los desmontes de los kilómetros 15 y 24, donde la nieve ha alcanzado una altura de 5 metros. Se hacen todos los esfuerzos necesarios para dejar expedita la línea."* El servei es restablia tres dies després.

El 15 de febrer "El Serpis" publica un article podríem dir-ne "eufòric" titulat *"De enhorabuena"*, on parla de l'aplegada a Alcoi del *"opulento capitalista"*, gerent de la línia Alacant-Murcia i un dels principals accionistes de la companyia dels ferrocarrils andalusos, el senyor Jorge Loring, per inspeccionar l'estat de les obres de la línia Villena-Alcoi. A més informa de que a Barcelona, seu de la companyia, ja s'havia firmat el traspàs de la línia a mans del baró de Loring, que en paraules del periòdic es proposava *"[...] terminar en el más breve plazo posible la construcción de la via no solamente hasta Alcoy, sino también hasta Alcudia"*, animant el diari als alcoians a recolzar-lo amb força, *"[...] convencidos como estamos que con la adquisición de la via económica por el Señor Loring, Alcoy puede contar con la seguridad de ver entrar pronto en su término la locomotora"*. Per a variar, res més lluny de la realitat.

El 5 de març de 1886 "El Serpis" ens facilita algunes dades aparegudes a la Memòria llegida a la junta d'accionistes de la companyia del VAYA. Memòria per cert, que no els havia enviat la companyia com venia sent habitual, sens dubte per la seua postura critica amb la mateixa. Així trobem que l'explotació de la línia al 1885 va ser irregular, degut sobretot als desperfectes ocasionats per les inundacions i al còlera. Es divideix la Memòria en dos períodes: entre gener i abril la línia pràcticament no va poder explotar-se, i al període maig-desembre trobem que els productes que van circular per la línia van suposar una quantitat de 56.084'07 pessetes; que el nombre de passatgers fou de 27.184; i que 11.316 foren les tones de mercaderies en circulació.

Mentrestant, continuava l'activitat a la línia entre Xàtiva i Alcoi, i encara que el projecte estava en fase de redacció, no deixaven de banda l'expropiació de terrenys i l'acopi de materials. Així mateix, a Alcoi seguia la preocupació per la tardança de l'arribada del ferrocarril i per la passivitat que semblava mostrar la societat alcoiana. El 16 de maig, un article publicat a "El Serpis" diu: "*[...] estamos firmemente convencidos que si Alcoy no se une, [...] si no toma parte activa en la vida moderna, Alcoy perecerá cayendo de su riqueza industrial y mercantil en el más espantoso abismo de la ruina y del descrédito*". El 25 de maig de 1886, publica "El Liberal" una interessant notícia que dona un altre punt de vista als avantatges de poder tindre una infraestructura ferroviària en actiu. Parlant de les festes de Biar en honor de la Verge de Gràcia podem llegir: "*De los pueblos limítrofes se calcula habrán asistido á las fiestas sobre 18.000 almas, siendo las que han aprovechado el tren sobre 7.000, procedentes de Bañeras, Bocairente, Villena y Sax; el total de lo recaudado por concepto de billetes en la estación de la línea económica de Biar, asciende á unas 13.000 pesetas y en tiempo normal vienen á recogerse diariamente sobre 50 pesetas*". Altra notícia més tràgica la publica "El Dia" dos dies després. Informant de l'explosió a una fàbrica de dinamita situada a Aldaia, i sense escatimar en detalls de tot tipus, trobem: "*La fábrica elaboraba sobre mil kilos diarios de dinamita, suministrando la necesaria para las obras del ferro-carril de Cuenca, las del De Villena á Alcoy, remesando además considerables cantidades á las Andalucias, Cataluña y otros varios puntos de España*".

A estos imprevistos se sumaven les dificultats "clàssiques" que venia arrossegant la Companyia, que el dia 26 de maig convocava junta de creditors per tractar la pèssima situació econòmica, a la que afegir la sol·licitud de tres anys més de pròrroga per acabar la construcció de la línia. El 30 de maig "El Serpis" recorria a la ironia i ho veia així: "*Lo que es al paso que vamos y con los recursos con que cuenta la Empresa, no en tres años, ni en tres mil se acaba la línea. Optamos, pues, porque si el Gobierno acuerda conceder la prórroga, la conceda por lo menos de trescientos años, y así se evitarán nuevas solicitudes cada tres años, si sigue la Empresa actual y su actual manera de comportarse*". Per això, a Alcoi no descuidaven altres alternatives a l'aplegada del ferrocarril a la seua ciutat, i al mes de juny socis capitalistes del port de Gandía estaven a la ciutat estudiant la viabilitat del projecte de línia entre les dos viles.

El 8 de juny "El Liberal" parla de l'afluència d'espectadors que s'esperava a Villena des de poblacions com Biar, Banyeres o Bocairent, aprofitant el ferrocarril, per poder veure les actuacions de l'actor Vico. Eixe mateix 8 dia "El Serpis" fa un repàs a la situació dels pobles del seu voltant respecte del ferrocarril:

<p>Nos participan de Bocairente el estado próspero que la industria lanera tiene en aquella poblacion, cuyo estado se atribuye muy fundadamente á la facilidad que dá el ferro-carril. Es tal el número de pedidos, que con dificultad podrá atenderse á la mayoría de ellos, pues á todos será imposible, notándose con este motivo falta de obreros, lo cual participamos á los muchos operarios de esta ciudad que se hallan sin trabajo para lo que pueda convenirles.</p>	<p>Las existencias del año pasado se vendieron todas, habiéndose visto los almacenes visitados por compradores que nunca habían estado en el pueblo y que han prometido volver.</p> <p>La fabricacion de mantas ha tomado tambien gran impulso; existe pendiente un pedido de diez mil de ellas.</p> <p>El gran impulso que la industria ha tomado está trasformando rápidamente la poblacion y todos bendicen al ferro carril que es la causa y origen de tales bienandanzas.</p>
--	--

A Banyeres l'industria paperera també millorava la seua producció gràcies en bona part al ferrocarril, i molts obrers alcoians trobaven faena a les seues indústries. A Biar dos noves indústries estaven a punt d'obrir les seues portes. I els redactors de "El Serpis" es queixaven del prejudici que per a Alcoi suposava el retard de l'aplegada del tren a la seua ciutat, alhora que tampoc entenien "*[...] lo criminal que es la apatia é indiferencia con que la inmensa mayoría de nuestros paisanos miran cuestión de tan vital interés*". Però sembla que la societat alcoiana despertava i a finals de mes publica "Las Provincias" que "*Personas acaudaladas de Alcoy, [...] parece que han entrado en negociaciones para acudir en auxilio de la Sociedad constructora del ferro-*

carril de Villena á Alcudia ofreciéndose a terminar la via y dejarla en estado de funcionar en brevísimo plazo".

Eixe mateix juny, el Governador Civil de la província sol·licita un informe sobre l'expedient de pròrroga en el termini de construcció de la línia Villena-Alcoi, i entre les raons adduïdes per a demanar la pròrroga destacaven les inundacions patides al maig i octubre de 1884, així com l'epidèmia de còlera de 1885, dos fets que van frenar, quan no directament paralitzar, les obres.

El 28 de juny de 1886 "El Serpis", reflexionant de nou sobre la situació d'Alcoi, diu: "[...] a su vista, poblaciones como Bocairent, que eran sombra de centros productores, ván adquiriendo pujanza y desarrollo y toman á sus costas vida que será ya difícil sino imposible el arrancarles, por la sola virtud del camino de hierro que les coloca en situación ventajosa y les atribuye condiciones y facilidades que nos estarán vedadas á nosotros". Afegeix que era normal la desconfiança cap a les empreses que sentia la població, però que l'actual empresa havia invertit molts diners, que part de la línia estava en explotació i que calia confiar en ella i recolzar-la.

El dilluns 5 de juliol el mateix rotatiu canvia el to de les seues argumentacions i explica amb orgull que la població d'Alcoi s'havia bolcat amb entusiasme aportant fons per a la consecució de les obres del tram comprés entre Bocairent i Alcoi, gràcies a l'acord i les condicions que havien subscrit l'alcalde Francisco Moltó i el banquer Rigoberto Albors amb el director gerent de la Companyia de ferrocarrils, Jaime Torrens. Una llista amb els noms i la quantitat aportada per cada subscriptor tancava la noticia, aplegant a les 641.250 pessetes, quedant oberta la subscripció en principi fins el diumenge següent. El 19 de juliol la recaptació ja era de 835.200 pessetes. També a Iecla s'havia aplegat a un acord semblant, programant el començament de les obres per a l'1 d'agost. Mentrestant, continuava avant el projecte de línia entre Alcoi i Gandía, i el diputat Gutiérrez Mas es plantejava viatjar a Alcoi per accelerar la posada en marxa del mateix.

A finals de mes el periòdic financer "Los Negocios" de Barcelona, fent una reflexió sobre l'acord a que havien arribat a Alcoi, posava en dubte la seua viabilitat perquè ni s'oferia al capital les garanties necessàries, ni es confiava en que es poguera reunir en quantitat suficient. Feia un anàlisi de les quantitats reals per acabar l'obra, i xifrava en no menys de 2.500.000 de pessetes les obres entre Bocairent i Alcoi, en 300.000 les del tram Villena-Iecla, i en 200.000 les obres complementaries entre Villena i Bocairent. Amb altres despeses, com les corresponents a crèdits amb els constructors anteriors, o per a reintegrar els interessos del capital d'Alcoi, es necessitaven 4.500.000 pessetes, sense contar les quantitats que exigia el material mòbil, ni els 2.500.000 de deute amb el Banco Ibérico i d'altres, ni els 3.500.000 del tram de l'Alcudia, que era precís construir per no perdre la concessió. El periòdic considerava més viable un pla basat en la subscripció directa d'obligacions i no entenia l'errada de la Companyia en l'acord que s'havia fet, considerant-lo inviable. "El Serpis" els contestava dies després, afirmant que els càlculs de "Los Negocios" ascendien en total a 11 milions de pessetes, que sumats als 7 milions ja gastats, feien que cada un dels 120 kilòmetres de la línia (en realitat n'eren més) tinguera un cost de 150.000 pessetes, el triple del que solien costar a un ferrocarril econòmic, pel que o bé "Los Negocios" havia errat els seus números o bé llançava una tremenda acusació contra la gestió de la Companyia.

A primers d'agost el director gerent Jaime Torrens acordava en Alcoi la creació d'una comissió que es relacionara directament amb la Companyia, comissió de set individus formada per tres membres de l'Ajuntament, dos membres elegits entre els majors subscriptors i dos lletrats. Però malgrat els esforços que es feien, la situació real de la línia la descrivia molt bé una carta aplegada des de Bocairent a "El Serpis" i publicada el 6 d'agost: *"Los asuntos del ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla presentan mal cariz; las obras de fábrica continúan paralizadas, el material arrinconado, los acreedores llamándose á engaño, porque á pesar de las promesas y juntas celebradas no ven un céntimo, y entretanto menudean las proposiciones de*

arreglo, Alcoy habla en un sentido, Yecla en otro, la empresa constructora hace el sueco, la bancarrota asoma las narices y el embrollo va creciendo y creciendo. ¿Qué saldrá de aquí? El tiempo dirá".

Al mateix temps, continuaven oberts altres fronts per millorar l'infraestructura de comunicacions de la zona. Eixe 6 d'agost també publicava que al Senat s'havia presentat una proposició de llei autoritzant a José Campo (marqués de Campo) per a la construcció i explotació d'un ferrocarril de via ampla, que empalmant en Xàtiva amb la seua línia d'Almansa, es dirigira a Alcoi, passant per Benigànim, Albaida i Ontinyent. El fet de que fora el Marqués de Campo qui estiguera darrere del projecte era per al periòdic alcoià garantia de que el projecte no s'abandonaria. El 16 d'agost donaven més detalls sobre el recorregut: "*La indicada vía saldrá de Jativa por Bellús, tocará en Benigánim y probablemente en Puebla de Rugat; de allí, ganando altura, vendrá á Albaida, y por bajo de Agullente, se acercará lo más que sea posible á Onteniente: de allí atravesará los montes que miran al valle de Agres, y cruzándolo, irá á salir por cima de Cocentaina, á parar á Alcoy*". No era de la mateixa opinió optimista "El Correo de Valencia", que havent buscat la proposició de llei al diari de sessions del Senat no l'havia trobada.

El 2 de setembre "El Serpis" publica que s'havien trencat les relacions entre les companyies MZA i VAYA, però que no era cert que s'havien suspès les comunicacions per Banyeres. La única cosa que havia variat era el transport de mercaderies, que per evitar les males condicions del transbord, efectuaria la central per carretera fins Villena i així seguiria fins que s'aplegara a un nou acord. El 6 de setembre publica dos articles, un sobre el ferrocarril Xàtiva-Alcoi i l'altre sobre el d'Alcoi-Gandía amb un nexa en comú: alaba les poblacions que formarien la línia i la seua capacitat per portar endavant una important tasca tant agrícola com industrial malgrat les males comunicacions, i com la creació d'ambdós línees seria un estímul definitiu per al creixement de totes estes poblacions. A meitat de mes els enginyers ja estaven a Albaida fent estudis del traçat. El 22 de setembre "El Serpis" edita una carta que el Marqués de Campo havia enviat a Albaida, on diu que el ferrocarril entre Xàtiva i Alcoi "*[...] solicita por el momento mi atención más preferente; consagraré a esta obra mis esfuerzos y mi perseverancia más inquebrantable*". A més, a altra notícia del mateix dia trobem: "*Organizados trabajos hasta el valle de Albaida, verificada gran voladura primera trinchera junto al estrecho de Bellús, el país aclama al infatigable y noble marqués de Campo con entusiasmo, por esta nueva obra emprendida hace 12 años en beneficio de esta comarca*". Al mes següent es feia ban per pobles com Bellús, Sempere o Benisuera per trobar jornalers per a les obres, amb un sou de sis reials diaris, obtenint una ràpida resposta de treballadors, aplegant a presentar-se'n uns vuit-cents. L'assumpte de la feina, acabada la recol·lecció del raïm, era capital. El 28 de setembre llegim a "El Liberal": "*Habiendo acudido á Villena gran número de forasteros para trabajar en las obras del ferro-carril y en la recolección de la uva, y no habiéndolo encontrado, hicieron el sábado una manifestación pacífica en demanda de socorro. Reunidos el Ayuntamiento y asociados, arbitraron algunos recursos para auxiliarlos. Parece que el número de manifestantes pasaba de mil*".

D'altra banda s'havien reprès les obres del tram entre Yecla i Villena, on s'havia format una societat per acabar la construcció del tram, amb l'objectiu de posar-lo en marxa a primers d'octubre per poder comercialitzar tant el raïm com el vi per mitjà del ferrocarril. Però com sempre els desitjos anaven per una banda i la realitat per l'altra. El 29 de setembre de 1886 llegim a "El Serpis": "*En vista de que sin contar con ellos la Compañía del ferro carril económico ha contratado con otros y ha procedido a la terminación de las obras de Villena á Yecla, se nos dice que el sábado los contratistas de las obras anteriores, bajo pretexto de no considerarlo lo bastante sólido, procedieron al desmante de un puente que tenían hecho pero no entregado a la Compañía, quedando con esto cortado el camino y haciéndose poco menos que imposible que pueda efectuarse este año la extracción de vinos por ferro carril como esperaban los de Yecla*". A finals d'octubre "El Serpis" recull la reunió feta a l'Ajuntament d'Alcoi, on l'alcalde demanava un nou esforç dels alcoians per injectar novament fons a l'empresa del ferrocarril, ja que només s'havia cobert la meitat del pressupost necessari, subscribint-se 218.500 pessetes, però les condicions de temps exigides per l'empresa eren impossibles d'acomplir. El 3 de novembre podem llegir al "Eco de Galicia": "*La cuestión de la*

terminación de las obras del ferrocarril de Villena á Alcoy ha entrado en una nueva faz. Parece que se facilitan por una empresa los fondos necesarios, con tal de que la ciudad de Alcoy subvencione las obras con un millón de reales". Les reunions entre el director gerent Jaime Torrens i l'empresa semblava que acabarien en un acord.

El 24 de novembre es llogia al Senat una proposició autoritzant al Marqués de Campo per a la construcció i explotació d'un ferrocarril de via ampla de Xàtiva a Alcoi, activant-se l'aprovació del projecte-llei. Mentrestant, les obres avançaven a bon ritme, amb treballs en marxa com el d'un túnel a la Serra Grossa. El nombre total de treballadors a la línia era de 1.000, i allà acudiren molts jornalers en busca de feina ja que les obres de la carretera entre Ontinyent i Bocairent no s'havien reprès després de l'hivern.

L'1 de desembre aplegaven a les nostres comarques els rumors del fracàs de l'acord per a l'acabament de les obres del ferrocarril entre Villena i Alcoi, encara que "El Serpis" es mostrava prudent perquè les negociacions encara estaven en marxa, i si en esta ocasió fracassaven les negociacions no seria per culpa de l'apatia dels alcoians, sinó per la manera de negociar de l'empresa. Mentrestant a Iecla confiaven en la imminent obertura de l'estació, almenys per al tràfic de mercaderies, ja que esperaven extraure per tren el més d'un milió d'arroves de vi de l'última collita.

De la suspensió de pagaments al VAYA a la consolidació del projecte Xàtiva-Alcoi

El 18 de gener de 1887 publica "El Serpis" que s'havia aplegat a un acord entre l'empresa de ferrocarrils i els seus creditors. El 7 de febrer ens parla de l'aplegada a Villena del director gerent de la companyia per a l'inauguració al dia següent dels 21 kilòmetres del tram de línia entre Villena i Iecla (encara que "oficialment" no circularien trens fins a finals de març), i ens parlava del clar avantatge que suposava per als comerciants del vi poder extraure directament la collita fins Alacant, sense haver de transportar per carro el producte a Cabdet. Amb aquest nou tram obert s'elevaven a 53 els kilòmetres de línia. El 9 de febrer trobem la crònica de la reunió celebrada a l'ajuntament d'Alcoi per la comissió de subscriptors creada per auxiliar l'empresa constructora del ferrocarril, acordant-se subscriure sense demora el milió de reals que demanava l'empresa ferroviària.

A la junta general d'accionistes del VAYA celebrada el 24 de febrer s'exposava que els rendiments que donava l'explotació dels 32 kilòmetres oberts de la línia no abastien a cobrir les despeses que ocasionava, recollint també a la memòria les diferents vicissituds que ja hem vist tant al tram Bocairent-Alcoi com al de Villena-Iecla, així com l'impossibilitat d'haver acabat la totalitat de la línia el 20 de juny de 1886, tal i com resava la real ordre de 27 de juny de 1882, i d'ací la sol·licitud d'una pròrroga de tres anys.

El 8 de març publica "El Serpis" l'aprovació del Senat al projecte de llei de concessió de la via fèrria entre Xàtiva i Alcoi al Marqués de Campo, fusionant el projecte amb un sorgit paral·lelament d'una línia entre Cocentaina i Gandía. El 28 de març "La Revista de Gandía" parla de la presentació d'un proposició de llei a les Corts per a la construcció d'un ferrocarril entre el port de Gandia i Alcoi passant per Cocentaina, Muro i Villalonga, concessió atorgada al veí de Madrid Donato Gómez Trevijano. La proposició fou aprovada pel Senat al mes de juny.

El 3 d'abril trobem a "El Serpis" una incidència ocorreguda en el tren número 8, que al aplegar a la corba entre el pont de la Marjaleta i l'estació de Banyeres no va poder prosseguir la marxa a causa del vessament dels tubs, la qual cosa va ocasionar la pèrdua de vapor. Al perdre força, no va poder més que deixar allà els vagons de passatgers i continuar tant sols amb els de mercaderies, tornant després a pels passatgers, amb el resultat d'un retard d'1 hora i 39 minuts en l'arribada a Banyeres. Als mesos següents la polèmica sobre les aportacions fetes pels empresaris alcoians, i especialment pel banquer Rigoberto Albors, a l'empresa ferroviària, va centrar el debat als periòdics, amb un intercanvi d'acusacions entre el propi Albors i Manuel

Balbás, contractista de la línia. Polèmica a la que s'afegirà la suspensió de pagaments al 13 de juliol, amb la consegüent conflictivitat laboral.

El 13 d'agost "El Serpis" publica una notícia luctuosa, l'atropellament d'un home pel tren número 5 a l'entrada del pont de la Marjaleta: "*Después de pasar la curva y entrar en recta frente a dicho puente y á unos cuarenta metros de distancia, se observó por los maquinistas, fogonero y Gefe de tren que había un hombre sentado junto á la vía y á unos 8 metros del repetido puente*". Per més que van utilitzar el xiulet, li van fer senyes i van cridar-lo, l'home contemplava immòbil l'escena fins que l'estrep de la màquina li va colpejar el cap. El tren es va detenir i tots van baixar a veure que li havia succeït a aquell home "*[...] á quien separaron de la línea y le condujeron á una cueva que hay próxima al sitio de la concurrencia, quedando custodiado por un empleado de la compañía*", mentre des del tren s'avisava a l'estació de Banyeres i des d'allà a les autoritats. Al viatge de tornada estava el capità de la Guardia Civil, que va manar detindre el tren on es trobava l'accidentat, que desgraciadament havia faltat. Sembla que el finat era Miguel Calatayud, de 50 anys d'edat i que patia problemes mentals. Al seu costat "*[...] le acompañaba un perrito negro, cuyo leal animalito no se movió del lado de su desgraciado amo*".

El 27 de setembre se celebrava junta de la Companyia del VAYA per tractar la situació de la mateixa, i on a més de discutir sobre l'actualitat econòmica, es van rebre i rebutjar dos propostes d'empreses belgues per a fer-se càrrec de les obres que quedaven pendents. D'altra banda, la Diputació d'Alacant estudiava la possibilitat d'atorgar una subvenció a la Companyia ferroviària pels quilòmetres que recorria la mateixa a la província, quedant la seua aprovació pendent dels informes d'una comissió. Per la seua part, "El Serpis" publicava el 9 de novembre una ampla crònica de la visita feta per nombroses autoritats, entre d'elles el Governador Civil, al recorregut que en un futur faria la línia Xàtiva-Alcoi, de 67 quilòmetres de llargària i on s'haurien de fer 8 túnels, a més de ser esta la primera línia en Espanya sense passos a nivell.

El protagonista a finals de 1887 era el mal oratge, que el 2 de desembre obligava a suspendre la circulació de trens per poder reparar les averies i desperfectes ocasionats pel temporal al segon pont del Vinalopó, a prop de l'estació de Beneixama. El 7 de desembre publica "La Nueva Lucha": "*La línea férrea de Bocairente (Alicante) se ha interceptado entre Biar y Benejama. Las aguas han destruido el puente, en cuya reparación se tardará tres ó cuatro días*". Per tancar l'any, la "Revista de Gandía" ens deixava una notícia esperançadora: "*Dentro de poco tiempo sorprenderemos a nuestros lectores con una agradable noticia relacionada con las obras del puerto y ferro-carril de Alcoy á Gandía y de Alcoy á Villena. Lo único que hoy podemos aventurar es que estos asuntos van viento en popa, y que sólo falta perfilar ciertos detalles para que la solución resulte altamente satisfactoria en todos conceptos*". Tanmateix, també la carretera entre Ontinyent i Bocairent semblava rebré un impuls amb l'adjudicació d'una secció de les obres al senyor Gras, la qual cosa també facilitaria que molts bracers d'ambdós poblacions trobaren feina.

Al mes de març de 1888, "La República" publica quina era aleshores la ruïnosa situació de la Companyia del VAYA: "*Según un colega de Valencia es poco satisfactoria la situación en que se encuentra la Sociedad de los ferrocarriles de Villena á Alcoy, Yecla y Alcludia de Crespins, que ha sufrido contratiempos financieros, viéndose obligada á suspender pagos. A esta noticia del periódico valenciano, podemos nosotros añadir que la Empresa citada hace más de seis meses hizo suspensión de pagos y ha tenido sin pagar a los empleados tres y cuatro meses, sin que haya sido apercibida por el ministerio de Fomento. Además, sin causa que lo justifique, ha estado explotando el ramal de Yecla á Villena, sin estar terminadas las obras de fábrica, pues los puentes son de madera, habiendo algunos como los de la acequia del Rey, que se resiente al paso del tren. La informalidad con que el Gobierno y la Empresa han tratado este negocio, han sido causa de que ambos pueblos sufran grandes perjuicios. El ministro de Fomento que debe conocer el estado del citado ferrocarril, por ser de aquella tierra y por otras cosas, debe obrar con energía y no consentir por más tiempo que una Empresa arruinada explote lo que no puede ni tiene derecho á explotar, por hacer ya dos años próximamente que terminó la concesión. Este es uno de tantos escandalosos abusos como se cometen y*

consienten en España, debiendo advertir que esa empresa no ha satisfecho todavía ninguno de los terrenos expropiados y ocupados". Dies després, rectificaven les seues paraules a requeriment de l'antic director gerent Ángel Calderón en allò "[í] referente á hallarse sin pagar los terrenos expropiados para la construcción del citado ferrocarril. El Sr. Calderón dice, que él, en nombre de la Compañía, pagó por valor ciento y tantas mil pesetas terrenos de Alcoy, Villena, Bañeras y otros pueblos, excepto Yecla. Al dar esta noticia, nos referíamos únicamente a los terrenos pertenecientes al término municipal de Yecla, de donde tenemos datos fidedignos, de personas autorizadas y veraces. [í] Y ya que se nos obliga a volver sobre esta cuestión, nos procuraremos más datos con lo que ocurre con el tal ferrocarril, á ver si conseguimos que el ministro del ramo se deje de paños calientes y obre con energía; porque es una vergüenza consentir los abusos que allí se cometen, en perjuicio de los intereses de aquella comarca".

Mentre que la línia Xàtiva-Alcoi progressava, la situació del VAYA no era gens bona, i lluny de millorar, encara empitjoraria en els anys següents. Com ja vorem seran anys d'errades de gestió, d'irregularitats en les contractes, endeutament de salaris, revoltes, vagues,...

JAIRO VAÑÓ REIG

BIBLIOGRAFÍA:

Biblioteca Virtual de Prensa Histórica: www.prensahistorica.mcu.es

Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional de España: www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/

Hispana. Directorio y recolector de recursos digitales: www.hispana.mcu.es

CASTELLÓ, J., MATAIX, A., MIRA, F.J., SEMPERE, M. i VAÑÓ, J.L., *La industrialización en Banyeres de Mariola*, Associació Cultural Font Bona -Centre d'Estudis Locals-, Banyeres de Mariola, 2007.

ESTUDIO HISTÓRICO DEL FERROCARRIL DESDE LA PERSPECTIVA DE SUS NORMAS REGULADORAS *Comunicación presentada al II Congreso de Historia ferroviaria "Siglo y medio de ferrocarriles en Madrid" (Aranjuez, 2001) en la Tercera sesión: General.* Prof. Dra. D^a Ana Olmedo Gaya. Departamento de Derecho administrativo. Universidad de Granada.

MILÁN ORGILÉS, J.M., "El Chicharra" (Los ferrocarriles de Villena a Alcoy y Yecla y de Jumilla a Cieza), Autoedición, Benidorm, 1992.

REVISTA A TODO VAPOR N^o 39. Asociación Valenciana de Amigos del Ferrocarril (AVAF). Valencia, 2003.

SOLER MOLINA, Abel i FERRE PUERTO, Josep-A, *Història de la Vila de Bocairent*, Ajuntament de Bocairent, 2003.

TORTELLA CASARES, G., *Los orígenes del capitalismo en España. Banca, Industria y Ferrocarriles en el siglo XIX*, Tecnos, Madrid, 1995.

WAIS, F.: *Historia de los ferrocarriles españoles*, Editora Nacional, Madrid, 1974

