

L'ARRIBADA DEL FERROCARRIL A BOCAIRENT (i la seua consolidació) (VI)

A principis del segle XX, dos realitats ben diferents marcaven l'actualitat ferroviària de la nostra comarca. En la part positiva, la línia Xàtiva-Alcoi, que malgrat algunes dificultats avançava cap a la seua finalització. En la part negativa, la línia Villena, Alcoi, Iecla i l'Alcudia (VAYA en castellà), marcada per una gestió nefasta que dificultava l'acabament de les obres i la seua posada en marxa.

La declaració de fallida definitiva del VAYA

El 30 de gener de 1901 el "Heraldo de Alcoy" publicava la resolució del jutjat de primera instància de la Universitat de Barcelona, que resolia "[...] *declarar en estado de quiebra definitiva á la Compañía de los ferrocarriles económicos de Villena á Alcoy á Yecla y á Alcudia de Crespins.*" A més, es convocava els creditors de la companyia a la primera junta general, que se celebraria el 15 de maig. D'eixa junta general informaria la "Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros" al seu número de novembre. A més de nombroses resolucions econòmiques, destinades a satisfer les demandes dels creditors, es va decidir "[...] *terminar la construcción de la línea hasta Alcoy, que es lo esencial, sin meterse á prolongarla á Alcudia, que el tal propósito constituiría error gravísimo y meterse en nuevos compromisos mientras exista el proyecto de unir Alcoy con Játiva.*" A més, després de la dimissió del consell administratiu, es triava un altre encapçalat per Fernando Puig, marquès de Santa Ana, com a president; Juan Giné Partagás, vicepresident; Alberto Pellicer, director gerent; Rafael Pérez Granados, secretari; Narciso Mauri, Honorato Noguer, Miguel Ybern i Juan Moles, vocals.

El 21 de juliol el "Heraldo de Alcoy" informava de que la càmera de comerç de Jumella havia sol·licitat al govern la realització, en el temps més breu possible, de la subhasta de les obres en construcció del ferrocarril de Villena a Iecla, en el seu ramal fins Cieza passant per Jumella, una obra que la càmera de comerç considerava la solució ideal al seu aïllament. El 7 d'agost publicava "La Publicidad" l'estat de les obres al tram entre Ontinyent i Alcoi, informant de la lentitud amb que avançaven les obres, i de que al tram més complicat, al barranc d'Ontinyent, ja hi havia perforats sis túnels i estaven pendents d'assentar la via, encara que esta obra es complicava per l'orografia del terreny. El túnel de Cocentina i el del turó de Santa Bàrbara estaven perforats, i esperaven tindre-ho tot enllestit per a l'abril de 1902, deixant les estacions i les caselles dels guardes per al final.

L'últim dia d'agost trobem publicada una notícia al "Heraldo de Alcoy" que ens deixava veure la importància que tenia el ferrocarril no només per als negocis, també era important per a l'oci dels nostres avantpassats: "*La Compañía del Ferrocarril de Villena y Yecla ha dispuesto un tren especial de ida y vuelta entre Bocairente y Villena para el día 1º del próximo Septiembre con motivo de la gran corrida de toros con caballeros en plaza que se verificará dicho día en Alicante. La hora de salida de Bañeras será las 4,57 para empalmar en Villena con el tren especial de la Compañía de Madrid Zaragoza y Alicante y el precio de los billetes de segunda y tercera clase 3 pesetas 12 céntimos y 2'15 respectivamente.*"

El 6 d'octubre de 1901 anava a produir-se una important assemblea de viticultors a Ontinyent per tractar principalment la supressió de l'impost de consum sobre els vins, un problema més que afegir a la crisi per la que travessava el sector. El 23 de setembre el "Heraldo de Alcoy", al seu article titulat "*El meeting del Valle de Albaida*" publicava els enllaços dels trens per accedir a Ontinyent: "*Los que concurren al anunciado meeting, procedentes de las provincias de Alicante y Murcia podrán ir a Onteniente por el ferrocarril del Norte hasta Játiva, en donde enlaza el tren de Onteniente, ó tomarán en Villena el ferrocarril económico hasta Bocairente, en donde habrá carruajes a la llegada de dicho tren.*" El 28 de setembre ampliava la informació: "*También habrá en la línea de Bocairente á Villena, un tren especial que saldrá de Bocairente*

dos horas después de terminado el meeting." El 4 d'octubre el mateix diari publicava que Canalejas, diputat a les Corts, en lloc d'anar per València "*[...] saldrá esta noche de Madrid directamente á Villena, en donde tomará el tren hasta Bocairente, trasladándose acto continuo hasta la población en que ha de celebrarse el mitin de vinicultores.*" Dos dies després el mateix diari publicava que importants personalitats d'Ontinyent havien acudit a Bocairent per esperar allà l'aplegada del aleshores ex-ministre Canalejas, malgrat la pluja que queia. A la mateixa notícia podem llegir que s'esperava l'arribada d'un tren especial entre Villena i Bocairent, format per 40 vagon, que s'afegiria a d'altre aplegat al migdia des de València amb 1.500 passatgers.

Reprement l'actualitat més pròpia de les línies que devien convergir a Alcoi, el 13 d'octubre el "Heraldo de Alcoy", citant una notícia apareguda a "El Noticiero de Alicante", es congratulava de que "*[...] dentro de brevisimo tiempo va a cambiar de aspecto el ferrocarril de Alcoy á Villena, por cuanto se proseguirán las obras por una parte, terminando las que faltan realizar desde Bocairent hasta Alcoy y por otra parte se ampliarán desde Yecla para unir aquel ferrocarril con los andaluces.*". A més, informava que el projecte del ferrocarril Alcoi-Alacant havia estat aprovat pel ministeri d'Agricultura i Obres públiques, a l'espera d'un xicotet tràmit "*[...] que es el estudio que han de hacer los ingenieros militares por si el proyecto invade terrenos enclavados en las zonas de guerra.*" Així, s'esperava que en cinc anys estarien acabats i en explotació els ferrocarrils Alcoi-Villena, Alcoi-Xàtiva, Alcoi-Alacant i Alcoi-Gandia, amb l'avanç que això suposaria per a l'industriosa ciutat alcoiana. Eixe to positiu tenia el seu contrapunt en la sempiterna problemàtica de l'arribada del correu procedent de Madrid, ja que "*En cuanto una nube descarga cuatro gotas ya estamos con retrasos y entorpecimientos. Y á los intereses del comercio y de la prensa, que les parta un rayo*" publicava el rotatiu alcoià el dia 15.

El 17 d'octubre de 1901 el "Heraldo de Alcoy" anunciava novetats importants, tot citant una notícia de la "Gaceta de los Caminos de Hierro": "*Se ha celebrado una reunión en Barcelona para adquirir el ferrocarril de Villena á Alcoy, en su estado jurídico actual y en ella fue propuesto y aprobado el convenio de un grupo de capitalistas.*" Després de desgranar els detalls econòmics de l'acord (adquisició d'accions, pagament als creditors en funció de la seua categoria, crèdits i obligacions), afegia: "*De todo ello resulta que el grupo comprador, adquiere por unas 1.500.000 pesetas efectivas, al Activo social, con 53 kilómetros en explotación desde Yecla á Bocairente y carriles acopiados para el resto de la línea y aún también para el ramal de Alcudia, renunciado por la Compañía*". Eufòrica (i equivocadament) anunciava que en mesos aplegaria l'anhelada finalització de la línia, ja que els compradors tenien un any per a complir el compromís.

En la mateixa línia apuntava el 3 de novembre "El Graduador" al publicar que el nou consell d'administració de la companyia, presidit pel marquès de Santa Ana, havia ordenat que a primers de 1903 les obres es posaren en marxa, donant un període de sis mesos per al seu acabament. A finals de 1901 el "Heraldo de Yecla" informava que un representant de la companyia, acompanyat pel diputat García Alonso, s'entrevistava amb l'ajuntament de la població per tractar l'ampliació del ramal fins a Jumella, acordant-se el seu acabament en un termini de dos anys a contar des de la resolució de l'expedient d'expropiació. L'ajuntament de Jumella aportaria 22.500 pessetes, que en serien 100.000 més si l'empresa allargava el ramal fins a Cieza o Blanca en un període de quatre anys més, penalitzant a la companyia si incomplia els terminis acordats. A més eixe ajuntament cedia gratis a la companyia els terrenys del seu terme municipal que serien ocupats per les vies i l'estació, sempre que aquesta última no excedira de 25.000 pessetes.

Per tancar 1901, el "Heraldo de Alcoy" ficava una vegada més el dit en la nafra dels problemes amb la correspondència, i així ho recollia el 22 de desembre, quan de nou el tren de Madrid no podia enllaçar amb el Xitxarra: "*Este, que no aguanta pulgas de nadie, emprendió su vertiginosa carrera á la hora convenida, exclamando como el baturro del cuento: el que venga detrás que arree. Viniendo a pagar el comercio los vidrios que rompen las compañías ferrocarrileras de España. ¡Oh que buen país!*"

La rehabilitació de la concessió a la línia Villena-Alcoi. Del VAYA al VAY

A finals de gener de 1902 el "Heraldo de Alcoy" publicava la presentació al Congrés d'una proposició de llei demanant la finalització de la línia Villena-Alcoi (dictamen aprovat el 3 de febrer) així com la construcció d'un ramal de Iecla a Jumella. I a tenor de les notícies que li aplegaven, fixava la data d'abril de 1903 com la de posada en marxa de tota de la línia. El 21 de febrer la comissió del Senat encarregada del projecte de rehabilitació de la concessió, encapçalada per Amalio Gimeno com a president, presentava a la cambra alta el projecte de llei. Un mes després, el 22 de març, el nou ministre d'Agricultura, Indústria, Comerç i Obres públiques José Canalejas, enviava un telegrama a Santiago Reig, alcalde d'Alcoi: *"Tengo el gusto de manifestarle he dado hoy a S.M. el Decreto referente al ferro-carril de Villena á Alcoy."*

Eixe mateix 22 de març apareixia publicat el decret a la "Gaceta de Madrid": *"Don Alfonso XIII, por la Gracia de Dios y la Constitución Rey de España, y en su nombre y durante su menor edad la Reina Regente del Reino; A todos los que la presente vieren y entendieren, sabed: que las Cortes han decretado y Nos sancionado, lo siguiente: Artículo 1.º Se declara rehabilitada la concesión de los ferrocarriles de Villena á Yecla, y á Alcudia de Crespins, que en lo sucesivo tomará la denominación de Villena á Alcoy y Yecla, con ramales de Yecla á Jumilla, de Virgen de la Luz á Onteniente y de Muro á la línea de Alcoy á Gandía. Esta rehabilitación se entiende dejando á salvo los derechos de los acreedores de la Compañía concesionaria. Art. 2.º La rehabilitación de esta concesión lleva implícita la obligación de construir sin subvención alguna del Estado, el ramal de Yecla á Jumilla en sustitución de la de Onteniente á Alcudia de Crespins, de cuya construcción queda relevada la Compañía concesionaria por la ley de 16 de Julio de 1891. Asimismo se obliga a la Compañía a construir el ramal que en las inmediaciones de Muro una la línea de Villena á Alcoy con la de Alcoy á Gandía. Los proyectos para estos dos ramales deberán quedar presentados en el Ministerio de Obras públicas, dentro de los seis meses, á contar dentro de la fecha de la promulgación de la ley. Art. 3.º La Compañía [...] se obligará a terminar las líneas que son objeto de esta ley en un plazo máximo de tres años á contar de la promulgación de la misma. [...] Dado en Palacio a veintiuno de Marzo de mil novecientos dos--YO LA REINA REGENTE--El Ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras públicas, José Canalejas y Méndez."*

Es produïen, per tant, dos importants novetats. S'abandonava la realització del tram entre Ontinyent i Alcúdia, pel que des d'aleshores la denominació del ferrocarril passava a ser de Villena a Alcoi i Iecla (VAY en castellà). En canvi, la companyia estava obligada a construir sense cap subvenció de l'Estat el ramal entre Iecla i Jumella. El termini per finalitzar les obres era de tres anys a contar des de la data de promulgació de la llei. La reial ordre seria aprovada el 9 de maig de 1903.

El 23 de març el "Heraldo de Alcoy" comentava el telegrama rebut el dia abans, agraint el gest de José Canalejas: *"El acto de elevar á la sanción de S.M. el R.D. (reial decret) de rehabilitación del ferrocarril de Villena á Alcoy, á las pocas horas de haber tomado posesión del Ministerio de Agricultura, significa en el Sr. Canalejas un deseo de complacernos y de atender á cuanto directamente nos interesa."* A més, el diari alcoià recollia altra important notícia. La Reina regent havia sancionat la llei que autoritzava al Govern per a la concessió d'un ferrocarril entre Alcoi i Alacant, concessió que a més havia estat donada a un alcoià, l'exdiputat provincial Camilo Gisbert Terol.

Per a l'abril s'anunciava l'acabament del tros de via des de l'estació provisional de Iecla a la definitiva, i immediatament després es posarien en marxa les obres al tram entre Bocairent i Alcoi. El 26 d'eixe mes "La Unión Contestana" posava de manifest els problemes sorgits amb impagaments a la línia entre Xàtiva i Alcoi. El motiu concret era *"[...] no haber podido conseguir el cobro de 700 y pico vagones de tierra extraida por varios jornaleros"*, presentant-se una demanda de conciliació contra el capatàs Aniceto Pedraza. A més, afegia que *"Se trata aquí de pobres trabajadores que no tienen otros recursos con que vivir y al no*

pagarles ó retrasarles el pago y tener que acudir á la vía judicial se les ocasiona grandes perjuicios", demanant la ràpida actuació de l'empresa concessionària.

El 4 de juny de 1902 el "Heraldo de Alcoy" reproduïa el text aparegut a la revista "Albúm Salón" de Barcelona, que dedicava dos de les seues pàgines al ferrocarril Villena-Alcoi, amb un bon nombre de fotografies, unes dels membres del consell d'administració i altres d'elements del trajecte, com l'estació de Biar al 1885, el pont sobre el Vinalopó en la mateixa població al 1886, les obres a l'estació de Villena al 1885, la foto d'una caseta de guardes i una altra d'una caseta de senyals. A l'article es destacava la rehabilitació de la concessió de l'Estat per a l'acabament de la línia i la felicitat incorporació del nou consell d'administració encapçalat per Fernando Puig, marquès de Santa Ana, que havia aconseguit "*[...] la rehabilitación de la concesión en el orden administrativo; y la aprobación del convenio que la Compañía presentó á sus acreedores en el orden judicial.*" De la rehabilitació de la concessió "*[...] no sólo se benefician los pueblos por el mismo cruzados, ofreciéndoles rápida comunicación y transporte barato, sino que afecta á las ramificaciones de que es susceptible dicha concesión, pues lleva en sí la construcción de los importantes ramales de Yecla á Jumilla, de Virgen de la Luz a Onteniente y de Muro á la línea de Alcoy á Gandía.*"

Per tindre una millor percepció del que havia suposat la última dècada en la línia entre Villena i Alcoi, unes breus línies aparegudes a "La Unión Contestana" el 7 de juny: "*Dicen de Villena que en nombre del Estado se ha dado posesión ó hecho entrega de la vía férrea de Villena, Alcoy y Yecla a los representantes ó delegados de la nueva compañía constituida para continuar la construcción de las obras que hace lo menos catorce años se encuentran paralizadas.*"

D'altra banda, continuaven avançant els treballs al tram entre Ontinyent i Alcoi. El 6 d'agost publicava el "Diario de Huesca: "*Ha quedado terminada la perforación de los túneles emplazados en el término municipal de Concentaina, del ferrocarril de Alcoy á Játiva.*" El 8 d'agost ampliava la informació: "*Se han reanudado las obras del ferrocarril de Játiva á Alcoy, en todas sus secciones y en la de Onteniente á Agres, que por ser la más atrasada, ha habido necesidad de emplear en ella unos cuatrocientos obreros. Las noticias relativas á este ferrocarril hacen creer que en el plazo de un año podrá llegar á Alcoy la primera locomotora de vía ancha.*"

A finals d'agost és el temporal el protagonista de l'actualitat. El dia 27 publicava "La Época": "*Sobre la ciudad de Villena descargó el lunes una fuerte tormenta de agua y pedrisco, que ha causado en los campos pérdidas considerables. Por interrupción de la línea se suspendió la circulación del ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla, saliendo de la primera de dichas estaciones un tren de socorro, teniendo que regresar en vista del peligro.*" Al dia següent el "Heraldo de Alcoy" reproduïa alguns telegrams aplegats al govern civil de la província des de Villena. El de l'alcalde al governador civil d'Alacant començava així: "*Esta tarde cuatro y media se desarrolló importante tempestad con granizo y fuerte viento que duró cerca de una hora, inundando població y huerta [...]; tren vía económica Alcoy no llegó por hallarse esta cortada por varios puntos.*" El del comandant de la Guardia Civil destacava: "*Trenes correos vías Alcoy y Madrid detenidos por destrucción terraplén varios puntos. Los de Alcoy y desbordamiento río Vinalopó. No hay desgracias personales.*"

El 19 d'octubre es produïa una reunió de la companyia del VAY a Barcelona, on entre d'altres resolucions s'acordava canviar el nom de la companyia per adequar-lo a la llei de rehabilitació que s'havia aprovat mesos abans, augmentar el nombre de membres del consell i a més regularitzar la bona marxa dels serveis oferits per la companyia. A la comarca diferents periòdics es feren ressò de la reunió, i tots coincidiren que en breu començarien les obres del tram Iecla-Jumella, a les que seguirien les del tram Bocairent-Muro. El 14 de novembre "La Correspondencia de Alicante" informava de que un nou temporal obligava a interrompre el tràfic entre Villena i Bocairent. Per un telegrama rebut a l'administració de correus d'Alacant procedent de

Villena sabem que *"Tan poco circula la línea Bocairiente sin poder decir cuando se franqueará."* El 10 de desembre el "Heraldo de Alcoy" es congratulava de que per fi el Xitxarra haguera enllaçat amb el tren correu de Madrid: *"Hay que señalar con piedra blanca, el hecho de haber enlazado ayer el tren correo de Madrid con el "Chicharra" de Villena, porque hacía ya tres días que no se realizaba este milagro."*

L'estat de les obres a les dos línies

El 19 de desembre de 1902 "La Unión Contestana" resumia l'estat de les obres a les dos línies, utilitzant un to esperançador i donant unes dates de finalització de les obres que, una vegada més, pecaren d'optimistes: *"Según noticias, estando próximos á terminar los trabajos de la vía férrea de Játiva á Alcoy, á primeros de año es casi seguro se abrirá á la explotación el trozo de Onteniente á Alcoy, cosa que todos esperamos con interés [...] También adelantan bastante los trabajos de la línea del Chicharra, asegurándose que dentro de pocos meses enlazará con la del Norte en la estación de Agres, teniendo así mayor facilidad para ir á Alicante evitándonos el pesado y largo viaje por la carrasqueta de Jijona."*

Al mes de març de 1903 la companyia del VAY anunciava el pagament als creditors en funció del seu grup, i a més intercanviava les accions de la companyia anterior per les de la nova en la proporció consignada al conveni. L'11 de març publicava el "Heraldo de Alcoy": *"Se están negociando con una casa de Barcelona las condiciones para una emisión de obligaciones hipotecarias del ferrocarril Villena á Alcoy."*

Pel que fa a la línia entre Xàtiva i Alcoi, el 16 de març la "Gaceta de los Caminos de Hierro" publicava:

La línea de Játiva á Alcoy.—Prosiguen activamente los trabajos de la sección de este ferrocarril comprendida entre Onteniente y Alcoy, y la Compañía del Norte se propone que los 25 kilómetros del mencionado trozo estén terminados y en condiciones de abrirse al servicio público para fines del año actual).

El 31 de març la companyia del VAY celebrava junta general d'accionistes a Barcelona, i del resum que ens ofereix la "Revista Ilustada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros" el 10 d'abril, destaquem que el consell va procedir *"[...] a reorganizar todos los servicios y resolver los múltiples asuntos pendientes, á la vez que procedió a la construcción de tres kilómetros de vía que faltaban próximamente para enlazar la estación provisional de Yecla con el emplazamiento de la definitiva [...] sólo faltaba para poder ser puestas en explotación, que el Consejo de Estado emita informe acerca de la modificación del puente de la rambla de Yecla introducida en el primitivo proyecto. [...] la red de la nueva Compañía comprende una longitud de 128 kilómetros 500 metros, que se distribuyen en esta forma: 54 kilómetros que se hallan terminados y en explotación productiva; 2 kilómetros 500 metros, construidos y pendientes de autorización para abrirlos al servicio público; 18 kilómetros entre Bocairiente y Muro; 14 desde este punto á Alcoy, y 8 desde Virgen de la Luz hasta Onteniente, de los cuales hay una buena parte construida; 29 kilómetros que hay de Yecla á Jumilla y 3 que mide el ramal que ha de enlazar todas estas líneas con la de Alcoy á Gandía, están pendientes de construcción."* Quedaven per tant, 72 kilòmetres pendents de construir, i segons els càlculs que es consignaven en la memòria de la companyia, *"[...] el costo líquido, hasta quedar completamente terminado, será el siguiente:*

- De Bocairiente a Muro; presupuestado á razón de 85.000 pesetas kilómetro, 18 kms....1.530.000,0 pesetas
- De Yecla á Jumilla, 29 kilómetros a 62.000 pesetas.....1.798.000,0 pesetas

- De Muro á Alcoy, 14 a 90.000 pesetas.....	1.260.000,0 pesetas
- De Virgen de la Luz á Onteniente, 8 a 90.000 pesetas.....	720.000,0 pesetas
- El ramal de Alcoy á Gandía, 3 a 65.000.....	195.000,0 pesetas
- TOTAL:.....	5.503.000,0 pesetas"

D'eixa quantitat calia deduir 2.645.421'37 pessetes, que posseïa adquirides la Companyia i que es distribuïen així:

- Material fix.....	1.300.000'00 pessetes
- Ídem mòbil.....	300.000'00 pessetes
- Materials diversos de construcció.....	295.421'37 pessetes
- Obres executades en el trajecte de Bocairent a Muro.....	225.000'00 pessetes
- Ídem en el de Muro a Alcoi.....	135.000'00 pessetes
- Valor de les subvencions.....	390.000'00 pessetes
- SUMA:.....	2.645.421'37 pessetes

Per tant, la quantitat que realment havia de satisfer la companyia fins a aconseguir col·locar a la xarxa de que era concessionària en explotació, consistia en 2.857.578'63 pessetes. Més avant afegia: *"Indudablemente que una vez abiertas á la explotación las secciones de Bocairente á Muro y de este punto á Alcoy, el tráfico ha de aumentar de una manera considerable, y, por consiguiente, los recursos y elementos disponibles para esta entidad, que podrá con mayor desembarazo desenvolver sus vastos proyectos, entre los que figura el ramal de Yecla á Jumilla, cuya importancia excede á todo encarecimiento. [...] propone el Consejo á los accionistas la conveniencia que para la Compañía representa el que accediendo á los deseos significados por los habitantes de Jumilla y Cieza, se prolongue la red construyendo la línea que una á ambos puntos y aun á Blanca, que comprende un trayecto de 31 kilómetros."*

El 4 d'abril de 1903 el "Heraldo de Alcoy" anunciava *"[...] una noticia gratisima para los alcoyanos. En breve plazo empezarán los trabajos de construcción de las obras del ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla en el trozo de vía de Bañeras á Alcoy. Estan ya suscritas las obligaciones que han de proporcionar el capital necesario para reanudar dichos trabajos."* El 5 maig "La Correspondencia de España" publicava: *"Para secundar los deseos del Gobierno, la Compañía de los ferrocarriles de Villena, Alcoy y Yecla, ha ofrecido ayer, por medio de sus representantes, Sres. Mauri é Ibern, al señor Ministro de Obras públicas, emprender inmediatamente la construcción de la línea de Yecla á Jumilla tan pronto como queden aprobadas las obras ejecutadas hasta la misma población de Yecla."* El 25 de maig el "Heraldo de Murcia" publicava un extens article sobre el VAY, on feia una crònica de la situació, tot alabant el procedir dels nous dirigents de la companyia, que estaven en procés d'acabar tota la línia, amb els beneficis que això reportaria, entre d'altres, a la regió de Murcia. I es que no era el mateix *"[...] contar en los pueblos-estaciones de la línea, como hoy se cuenta, con una población de 45.957 habitantes, que con los 131.002 que sumarán cuando esté terminado el camino en toda su extensión"*, habitants als que caldria afegir el contingent que representarien les línies d'enllaç per ambdós extrems de la línia del VAY.

Al mes següent, el 16 de juny, la "Gaceta de los Caminos de Hierro" recollia el començament de les obres: *"Se han inaugurado las obras de prolongación del ferrocarril de Yecla hasta Jumilla, por cuyo motivo reina gran entusiasmo en la localidad, que recibirá grandes beneficios de la nueva línea, consiguiendo, por de pronto, trabajo muchos obreros, porque la Compañía del ferrocarril de Villena á Alcoy y á Yecla admite á cuantos se presentan."* Això no obstant, els problemes amb els propietaris de terres no havien desaparegut. El 19 d'agost trobem a "La Vanguardia": *"Jumilla 17'22.- Para evitar la paralización de las obras del ferrocarril de Villena á Alcoy, el alcalde ofreció á los propietarios de viñedos interceder con la Compañía para armonizar todos los intereses. Ante la actitud de algunos propietarios intransigentes, el contratista de la Compañía, si llegan á suspenderse las obras, está dispuesto á no reanudarlas hasta concluir las de*

Villena á Alcoy. Aunque la mayoría está dispuesta á evitar conflicto y se espera un arreglo, existe gran excitación entre la clase obrera."

L'acabament de la línia Xàtiva-Alcoi

Per la seua banda, avançaven les obres a la línia Xàtiva-Alcoi. L'11 d'agost el "Heraldo de Alcoy" anunciava que s'havia assentat la via als primers kilòmetres de la secció entre Ontinyent i Cocentaina: *"Además, están completamente terminados seis túneles y se trabaja con gran actividad en otros cuatro, tres de los cuales están á falta de frentes y cunetas. Ochenta y ocho obras de fábrica terminadas y veintiuna en curso de ejecución."* També s'havien acabat trenta tres murs de contenció, i només en restava un per fer.

El 4 de setembre de 1903 la locomotora aplegava a Concentaina. Així ho recollia el "Heraldo de Madrid" quan publicava que l'ajuntament de la localitat i les autoritats de la mateixa eixiren a rebre el comboi *"[...] precedidos de una música, que tocaba alegres pasodobles. El andén y los alrededores de la estación se hallaban invadidos por inmenso gentío. Un artístico arco de follaje se levantaba sobre la vía, y una finísima cinta, atada á sus columnas, interceptaba el paso."* A les cinc aplegava la locomotora engalanada amb banderes i flors, el capellà la va beneir, i la cinta la va tallar la dona de l'enginyer director de les obres, Carlos Guerra, mentre sonava la Marxa Reial. El 10 de setembre el "Heraldo de Alcoy" xifrava en només dos setmanes el temps que restava per acabar les obres fins Alcoi, ahora que aportava una característica més de la línia, la bellesa del paisatge: *"La salida del valle de Agres á la plana de Muro por debajo del célebre peñón llamado ``el Flare'' y siguiendo siempre la ladera de ``Mariola'', ofrece golpes de vista que, sólo contemplándolos, cabe comprender."*

El 23 de setembre la locomotora entrava a l'estació d'Alcoi, la qual cosa no significava que la línia ja fóra operativa. El "Heraldo de Alcoi" publicava dos dies després una extensa crònica d'eixe dia tant assenyalat, qualificant-ho com *"El suceso más importante para nuestras industrias locales desde la inauguración del ferrocarril de Gandía."* L'aplegada es va produir a les quatre i vint de la vesprada, i el periòdic xifrava en unes 8.000 les persones que s'havien apropiat a l'estació per rebre la locomotora. El comboi *"[...] se organizó en Onteniente, formándolo la locomotora ``Castellón'', número 1.727, dos furgones de mercancías, un coche de tercera y un breek"*, i a continuació relatava els noms d'alguns ocupants d'aquell primer viatge, entre ells l'enginyer Carlos Guerra, l'ex-diputat a les Corts Manuel Iranzo, el director i un redactor del propi "Heraldo", a més de nombrosos personatges destacats de la societat comarcal. El viatge s'havia iniciat a les dos menys quart des d'Ontinyent, i s'havia fet a escassa velocitat per a que els passatgers pogueren admirar les diferents obres de fàbrica fetes al trajecte.

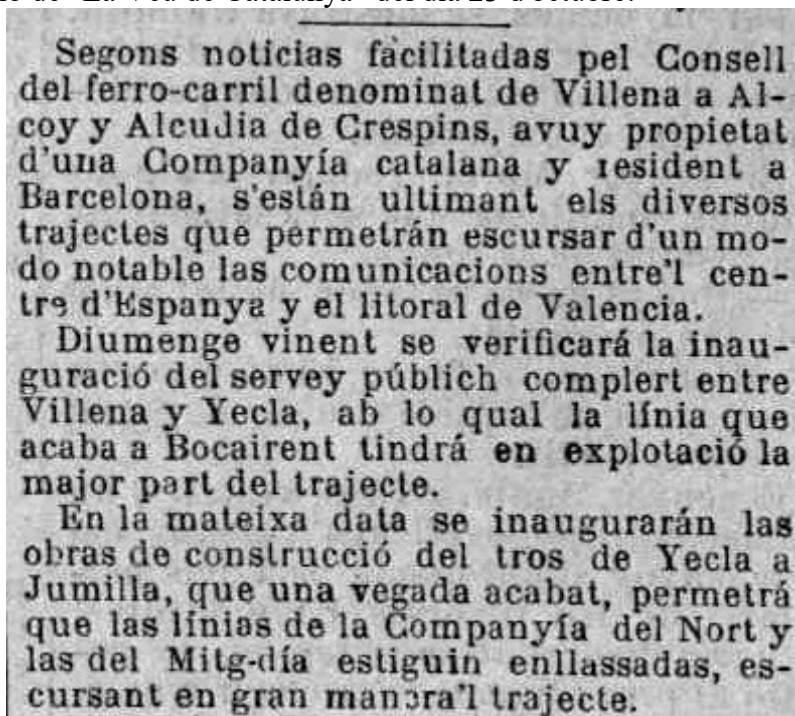
"A la llegada á Alcoy del tren, que iba engalanado con profusión de flores y banderolas, hizo alto junto á una valla cerrada con llave, sobre la que se destacaba un hermoso arco cubierto de flores y mirto, aproximándose el alcalde don Santiago Reig, con el Ayuntamiento, autoridades eclesiástica, militar y civil, y todos los invitados, á saludar a los viajeros" (a la publicació del 29 de setembre de l'ABC apareix una fotografia amb eixe arc de flors i la locomotora). Aleshores l'arxipreste de Santa Maria, Francisco Soler i Romaguera, va beneir la locomotora, l'alcalde va donar la clau de la tanca a la senyora Fernanda Taboada, muller de l'enginyer Carlos Guerra, i una vegada superada la tanca, el comboi fa fer la seua entrada a l'estació entre les aclamacions de la multitud i als sons de la musica interpretada per La Primitiva d'Alcoi. A continuació, les autoritats i els convidats van passar *"[...] al pabellón destinado á almacén de mercancías, en donde había preparado un lunch, que sirvió con verdadero esmero el dueño del restaurante del Círculo."*

Després aplegaria el moment dels discursos, dirigint-se als presents en primer lloc l'alcalde Santiago Reig, seguit de l'arxipreste de Santa Maria, el tinent coronel en cap del Regiment de Biscaia (l'alcoià Leopoldo Romance Valor), el jutge municipal Juan Pastor, l'enginyer Carlos Guerra, i Francisco Pascual Moltó en representació de la premsa. A continuació la noticia derivava a crònica de societat: *"Después del lunch hubo*

su poquito de baile. El ambiente estaba saturadísimo de perfumes delicadísimos; reinaba la expansión, imperaba la alegría, y ellos y ellas, que son la juventud, que son la vida, que sienten hervir en sus corazones la llama de los más puros afectos, se entregaron a las delicias del vertiginoso wals, á los acordes de la banda de música." A les 8 de la nit acabava la festa, i a les nou del matí del dia següent els expedicionaris del primer viatge tornaven a Ontinyent en el mateix tren.

L'actualitat de la línia del VAY estava als despatxos. El 6 de setembre "La Correspondencia de España" publicava: *"El ministro de Obras públicas está interesado en que se abra á la explotación el ramal de Bocairente á Agres, para lo cual han llegado ayer nuestros queridos amigos el Sr. Ibern y el Sr. González Conde, á fin de acordar la fecha de la inauguración. Al mismo tiempo tenemos noticias de que para fines del presente mes inaugurará la Compañía el ramo hasta Yecla."* A meitat de mes era el temporal d'aigua i pedra qui feia malbé les collites i obliga a detenir la línia, tal i com ho publicava el "Heraldo de Alcoy" el dia 16: *"El tren económico estuvo muchas horas detenido en Benejama por causa de encontrarse la vía interceptada á causa de la tormenta."* Mentrestant, continuaven les negociacions amb el govern central per tal d'accelerar les obres. El 24 de setembre trobem a la "Gaceta de los Caminos de Hierro": *"Para ultimar algunos detalles de las inauguraciones de explotación y de obras que, como decíamos en el número anterior, se propone realizar la Compañía de los ferrocarriles económicos de Villena á Alcoy y Yecla, una representación de la referida Compañía en Madrid, ha celebrado una entrevista con el Ministro de Obras públicas. El Sr. Gasset se propone asistir á la inauguración de algunos trozos de la línea que se está construyendo, principalmente en las secciones de Yecla á Jumilla y de Bocairente á Agrés, y conocer las necesidades de las comarcas de Murcia, Alicante y Valencia que atraviesa esta utilísima red de ferrocarriles."*

A finals d'octubre alguns periòdics recullen que en breu s'inauguraria el tram entre Villena i Yecla. Com a exemple, la publicació de "La Veu de Catalunya" del dia 23 d'octubre:



Segons noticias facilitadas pel Consell del ferro-carril denominat de Villena a Alcoy y Aleudia de Crespins, avuy propietat d'una Companyia catalana y resident a Barcelona, s'están ultimant els diversos trajectes que permetrán escursar d'un modo notable las comunicacions entre'l centre d'Espanya y el litoral de Valencia.

Diumenge vinent se verificará la inauguració del servey públich complet entre Villena y Yecla, ab lo qual la línia que acaba a Bocairent tindrà en explotació la major part del trajecte.

En la mateixa data se inauguraran las obras de construcció del tros de Yecla a Jumilla, que una vegada acabat, permetrá que las línias de la Companyia del Nort y las del Mitg-día estiguin enllassadas, escursant en gran manbra'l trajecte.

El 26 d'octubre de 1903 "La Correspondencia de España" publicava una extensa crònica dels actes de la inauguració del tram Villena-Iecla, realitzada el dia anterior. Després de fetes les presentacions entre les autoritats presents en l'acte (alguns diputats en Corts, a més de membres del consell d'administració de la companyia, encapçalats pel seu president, Marqués de Santa Ana), va fer la seua eixida el comboi "[...] compuesto de un coche salón y tres lujosos vagones de primera, engalanados, lo propio que la máquina, con

banderas y grandes guirnaldas de flores". Durante el trayecto cap a Iecla, el director gerent interí de la companyia, el senyor Ybern, "[...] nos relató con gran lujo de detalles el estado de la Empresa, que no puede ser más próspero y del gran porvenir reservado a la Compañía". A més, confiava en tindre acabats els kilòmetres que faltaven del tram entre Bocairent i Agres en la primavera de 1904. En Iecla van ser rebuts als sons de la Marxa Reial i van procedir a la colocació de la primera pedra de l'estació definitiva, com també es va donar un primer colp de pic al lloc on devia passar la via fins a Jumella. "Inmediatamente, una brigada de cincuenta obreros, á una señal del ingeniero Sr. Aracil empezó a trabajar entre los acordes de las músicas y las aclamaciones de los presentes".

Després es va fer un dinar al casino principal de Iecla, on no van faltar els habituals discursos, i acabats els parlaments, els expedicionaris van pujar de nou al tren per tornar a Villena, on es va fer una xicoteta parada, i seguidament el tren va continuar fins a Bocairent. *"En Bocairente descendieron del tren, recorriendo á pie dos kilómetros para ver las grandes obras que se están terminando, entre ellas un extenso terraplen de cerca de 800 metros de largo por 25 de alto en su punto máximo, que cruza el barranco del Nogueral, y otro sobre el de la Noguera, que se salva por un puente-alcantarilla de 40 metros, cuyo arco tiene cinco metros de luz".* S'esperava que el mes d'abril de 1904 les obres estigueren acabades. El 27 d'octubre "La Vanguardia", més optimista, assenyalava el mes de desembre de 1903 com a data d'acabament del tram en qüestió. Cap de les dos previsions es compliria.

Les previsions per a la línia entre Xàtiva i Alcoi eren un poc més realistes. El 20 d'octubre el "Heraldo de Alcoy" publicava que si l'oratge ho permetia, la línia estaria definitivament acabada a finals d'eixe any, i la posada en marxa podria fer-se a primers de 1904, apuntant a més la presència a l'acte inaugural del ministre d'Agricultura i també d'Obres Públiques, senyor Gasset, i del diputat a Corts senyor Canalejas.

D'altra banda, continuaven les queixes respecte a l'arribada del tren correu de Madrid a Villena, preguntant al ministre Gasset la possibilitat d'obligar a la companyia del VAY a retardar la seua eixida fins que no arribara el correu de Madrid. Al desembre, nous retards motivaven noves protestes per part dels diaris alcoians, que no obstant, apuntaven que la culpa no era de la companyia del VAY, ja que *"[...] los trenes de esta compañía ferroviaria, tiene establecido su cuadro de horas de salida y llegada, y se incurriría en responsabilidad de alterarlas abusivamente, aun sabiendo que con ello no hay perjuicio de tercero. La responsabilidad le cabe en absoluto a la compañía del Mediodía: pero ¿quién es el guapo que se atreve a ponerle coto á sus continuados abusos? El Sr. Gasset ya hemos visto que no se atreve".* Per tant, com podem veure el "Heraldo de Alcoy", a la seua edició del 3 de desembre, apuntava ben alt per a buscar la responsabilitat en els continus retards en l'arribada del correu a Alcoi, i no deixava de recórrer a la ironia per reflectir l'arribada puntual del correu. Així, el 30 de desembre publicava: *"¡Cosa más rara! Ayer enlazó el tren correo de Madrid con el económico de Villena. Quisiéramos conocer el santo que ha obrado este poderoso milagro, para encomendarnos a él en lo sucesivo".*

Pel que fa a la recaptació efectuada a l'estació de Bocairent al llarg de 1903, el transport de mercaderies va suposar un total de 10.459'11 pessetes, sumant entrades i eixides. Pel que respecta a la recaptació feta en quant als viatgers, el total de l'any van ser 6.012'28 pessetes, sent el mes de setembre el de major recaptació, amb un total de 939'57 pessetes, mentre que el mes més fluix va ser el de març, amb 308'49 pessetes. De l'estació de Bocairent van eixir al llarg de l'any un total de 4.663 viatgers: 12 de primera classe, 196 de segona classe i 4.455 de tercera classe. D'altra banda, al llarg de l'any van aplegar a l'estació bocairentina un total de 5.523 viatgers: 62 de primera classe, 392 de segona classe i 5.069 de tercera classe. Parlant més en general, els ingressos de la companyia van ascendir a 242.499'72 pessetes, i les despeses van ser de 152.421'65 pessetes, resultant una utilitat líquida de 90.078'07 pessetes.

El 8 de gener de 1904 la "Gaceta de los Caminos de Hierro" publicava l'ajornament de l'obertura al servei públic dels 26 kilòmetres del tram entre Ontinyent i Alcoi al ferrocarril Xàtiva-Alcoi, amb les estacions

d'Agres i Cocentaina. Recordem que la línia fou inaugurada a finals de setembre de 1903. El mateix dia publicava el "Heraldo de Alcoy": *"Según nuestras noticias, el próximo domingo [dia 10] quedará abierta a la explotación la línea del ferrocarril del Alcoy a Játiva"*. El 12 de gener "La Defensa" d' Alcoi, parlant de l'estació de Xàtiva, ens deia que ja hi havia allí 20 vagons. El 27 de gener el mateix diari ens informava que la inauguració, que ja es preveia per a principis de febrer, s'havia ajornat a conseqüència dels desperfectes ocasionats per la pluja. Però el 30 de gener el "Heraldo de Alcoy" desmentia aquesta notícia, també publicada al "Heraldo de Madrid", i afirmava que la causa de la demora *"[...] obedece únicamente á no haberse recibido el acta de la inspección del Gobierno, autorizando la explotación"*. El 6 de febrer el "Heraldo de Alcoy" demanava al Govern central una solució a l'indefinida data d'inauguració efectiva de la línia, adduint que la causa de l'ajornament era *"[...] la condición impuesta por el Gobierno de que la explotación se haga con material nuevo y útil, cosa que ha puesto en apurado trance a la Empresa ferroviaria, porque careciendo de ese material, se ve forzada á tener inactiva una línea que había de producirle, seguramente, pingües beneficios"*, afegint a més, els problemes que suposava no disposar d'un itinerari de correus efectiu que evitara el que estava passant aleshores, *"[...] en que las cartas de Alcoy tardan dos fechas en llegar a Valencia y tres á Barcelona"*.

Pel que respecta a la línia del VAY, "El Liberal" de Murcia publicava el 16 de gener l'obertura del concurs per a la construcció de l'edifici destinat a viatgers a l'estació de Jumella, així com l'edifici de tallers destinats a la fabricació de travesses. El 20 de febrer el "Heraldo de Alcoy" informava de l'estat de la companyia, comentant el gran impuls que havia rebut el tram entre Iecla i Jumella, on ja s'havien construït les dos terceres parts (l'estació definitiva de Iecla seria inaugurada l'1 de març). Tanmateix, el consell de la companyia, molt optimista, confiava en tindre operatius els kilòmetres entre Bocairent i Agres en el primer semestre d'eixe 1904. Finalment s'esperava, amb els recursos propis de la companyia, poder fer front a la construcció de la línia projectada entre Jumella i Cieza, que la companyia havia adquirit en molt bones condicions. Es tractava de convertir el tram de via ampla entre Venta de la Encina i Jumella en un tram de via estreta i allargar la línia fins a Cieza. Aquest projecte va ser concedit pel Congrés el 13 de març i autoritzat per la llei de 9 d'abril de 1904, considerant que dita prolongació venia a substituir a la del ramal entre la Verge de la Llum i Ontinyent.

El 24 de febrer "La Defensa" confiava en que en breu acabarien les obres del tram entre Bocairent i Agres, i al fet que açò fóra possible ajudaria el conveni signat entre la companyia del VAY i la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte per a la construcció conjunta d'un pont en aquest tram. La "Revista ilustrada de vías férreas" publicava una comparativa entre els ingressos fets per la companyia del VAY en gener de 1903 (17.694'90 pessetes) i gener de 1904 (18.938'04 pessetes), el que suposava un increment de 1.288'14 pessetes. Els kilòmetres en explotació de la línia eren 56. Sembla que la bona marxa de la companyia els feia buscar noves possibilitats de negoci per seguir creixent. Així, el 4 de març el "Heraldo de Alcoi" informava de que *"[...] la compañía de los ferrocarriles económicos de Villena á Alcoy y Yecla, abriga el firme y decidido propósito de prolongar la línea hasta el puerto de Valencia, para cuyo efecto tiene ya adquiridas, por contrato de compra, las concesiones de los ferrocarriles de Alcudia de Crespins, Enguera y Alberique hasta Valencia"*. Evidentment, el periòdic alcoià desitjava que aquest projecte es transformara en realitat, ahora que apuntava la necessitat de que també es transformara en real el projecte del sr. Lafarga d'un ferrocarril que unira la ciutat alcoiana i Alacant.

El 20 de març de 1904 "La Vanguardia" recollia a les seues pàgines la celebració de la junta general d'accionistes de la companyia del VAY, celebrada a Barcelona el 12 de març. A més de les dades econòmiques que ja hem apuntat amb anterioritat, a la junta es va explicar l'estat de les obres als trams en construcció i es van votar els nous càrrecs que entrarien a formar part de la junta presidida pel marquès de Santa Ana. Així, el càrrec de director gerent va recaure en la figura de Miguel Ybern Ferrés (que havia estat ja un temps exercint de manera interina), i passaren a ser vocals el marquès de Polavieja, el baró del Solar de

Espinosa, Luis García Alonso i Diego González Conde. Com veurem amb posterioritat, l'aplegada del sr. Ybern a la gerència marcaria un abans i un després en la trajectòria de la companyia del VAY. El 16 d'abril de 1904 publicava la "Gaceta de los Caminos de Hierro":

Ferrocarriles Españoles.

Apertura al servicio público.—Ayer ha quedado abierta al servicio público la sección del ferrocarril de Játiba á Alcoy, comprendida entre este último punto y Onteniente, y que mide una longitud de 25 kilómetros.

La referida línea, que pertenece á la Compañía de los caminos de hierro del Norte, es de 64 kilómetros en total, comprendiendo las estaciones de Játiba, Genovés, Beniganim, Puebla de Rugat, Montaberner, Albaida, Agullén (apeadero), Onteniente, Agrés, Cocentaina y Alcoy.

El 21 d'abril "El Siglo Futuro", parlant de la inauguració del tram entre Alcoi i Ontinyent, feia un repàs del recorregut, que qualificava de "*pintoresco*". Destacava les obres de fàbrica realitzades, com el túnel de Santa Barbera, de 87 metres de longitud i situat a Cocentaina, o els set túnels que hi havia al tram entre Agres i Ontinyent (dos de 600 metres, un de 130, un de 60, un de 120 i un de 45 metres). Afegia la crònica del viatge que "*Hay momentos en este trayecto que el viajero se cree suspendido en el aire, pues hay trincheras sobre las que descansa la vía que resultan altísimas, por cuya base corre el río, en cuyas orillas figuran fábricas y molinos*". El 7 de maig, la revista "Blanco y Negro", a la seua "Crónica Gráfica" recollia el que havien sigut les festes de moros i cristians d'Alcoi aquell 1904, conclouent la seua descripció de les festes amb un curiós "*[...] los cristianos les atizan á los moros un palizón fenomenal*". Però com bé afegien, "*[...] no se crean que los alcoyanos se pasan la vida entretenidos en huelgas y festejos. Al contrario. El mismo día que nos mandan de allí las noticias gráficas de la mencionada fiesta, recibimos también magnífica y completa información de la inauguración de la línea férrea que la Compañía del Norte acaba de construir para unir Alcoy y Játiva*". La noticia s'acompanyava de dos fotografies de les festes de moros i cristians i dos fotografies amb dos seccions de la nova línia fèrria.

Prompte aplegarien els primers accidents a la línia. El 14 de maig "La Correspondencia de España" publicava la notícia del descarrilament d'un tren uns dies abans: "*Alcoy 13. [...] La causa de haber salido de la vía las ruedas delanteras de la máquina fué, según un testigo presencial, el haberse caído un muelle. El maquinista había visto la avería, á pesar de lo cual quiso continuar el viaje con la misma máquina*", la qual cosa va fer que la locomotora es detinguera en nombroses ocasions. "*Algunos pidieron el libro de reclamaciones, pero los jefes de estación les contestaban que ellos no poseían semejantes libros. Me ruegan que haga público el horroroso abandono en que la Compañía del Norte tiene el servicio y el detestable material que utiliza y que ayer pudo dar lugar a una enorme desgracia*". L'1 de juliol "La Defensa" recollia a les seues pàgines les despeses que havia ocasionat al 1903 la construcció de la línia, que al final sumaven 2.006.282'78 pessetes, que unides a les despeses d'anys anteriors feien un cost total de 14.523.617'77 pessetes.

De nou, la diferent realitat entre les dos línies que afectaven a Bocairent es feia palesa a mitjan 1904. Mentre la línia Xàtiva-Alcoi es trobava ja plenament operativa, a la línia del VAY continuaven sense complir-se els terminis per a la seua finalització, especialment del tram entre Bocairent i Agres, que encara tardaria molts mesos en ser una realitat.

JAIRO VAÑÓ REIG

BIBLIOGRAFÍA:

Biblioteca Virtual de Prensa Histórica: www.prenahistorica.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.