

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

A mitjan 1904 la diferent realitat entre les dos línies ferroviàries que afectaven al terme de Bocairent es feia palesa. 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.

Les obres al tram Bocairent-Agres i la suspensió de pagaments

Al mes de setembre de 1904 trobem de nou notícies relacionades amb la línia del VAY. Fan referència a l'arribada al port d'Alacant del vapor anglès "Pinta", que entre d'altres materials transportava "[...] *maquinaria y ruedas para la compañía del ferrocarril económico de Villena á Alcoy*". Així ho publicava el "Heraldo de Alcoy" el dia 10 d'aquell mes. Això sí, ninguna de les previsions optimistes respecte de l'acabament de les obres del tram entre Bocairent i Agres s'havia complit. No obstant això, les obres continuaven en marxa. El 10 de setembre "La Defensa" recollia que la companyia del VAY havia sol·licitat autorització "[...] *para cruzar la línea férrea de Madrid á Alicante, con cables conductores de energía eléctrica*".

L'11 de novembre "La Defensa" publicava notícies esperançadores: "*Dicen de Agres que se ha dado gran impulso á los trabajos de continuación de la vía férrea económica de Alcoy á Villena, y que dentro de poco quedará establecido el servicio de trenes entre Alfafara y Villena. De desear sería que esta noticia se confirmara*". Malgrat les dades positives que la companyia va difondre en la seua junta del mes de març de 1904, la situació financera no era suficientment bona com per a atraure inversors estrangers. El 12 de novembre, el "Heraldo de Alcoy", recollint una informació de la "Revista de Economía y Hacienda", publicava les fracassades negociacions entre la companyia del VAY i un sindicat de banquers francesos per a emetre una nova sèrie d'obligacions i negociar les que tenia la companyia en cartera. La causa de la ruptura de les negociacions era la situació financera de la línia, "[...] *cuyos ingresos apenas bastarían para cubrir el servicio de intereses y amortización de los nuevos valores*".

L'any 1904 es tancava amb un nou accident registrat a la línia entre Alcoi i Xàtiva, al seu pas per la ciutat alcoiana. El 5 de desembre així ho podien llegir els lectors de "La Opinión": "*En Alcoy, al pasar el tren cerca del río, descarriló un vagón cayendo en el río y resultando varios heridos. No ocurrieron muchas desgracias porque el maquinista á tiempo paró la máquina*".

1905 començava a la línia del VAY amb bones notícies pel que feia al tram comprés entre Yecla i Jumella. El 25 de gener, el "Heraldo de Alcoy", citant al seu col·lega murcià "El Liberal", publicava que "[...] *si dificultades imprevistas no lo impiden, quizás en esta misma semana quedarán abiertas al servicio público las obras del ferrocarril económico de Villena á Alcoy: sección de Yecla á Jumilla*". El dia 27 el mateix diari alcoià notificava que ja s'havia admès per a la explotació el ramal en qüestió, de 29 kilòmetres, i que en breu s'esperava la conclusió de les obres en el tram entre Bocairent i Agres, "[...] *poniendo con esta inauguración, 96 kilómetros de vía férrea en explotación y estableciendo la comunicación de Alcoy con el puerto de Alicante por Villena*", fent transbord en Agres per enllaçar amb la línia Xàtiva-Alcoi.

El 6 d'abril "La Defensa" publicava que "*La tesoreria de Hacienda de Alicante, por medio de edicto, declara incurso en el primer grado á la empresa de ferrocarriles de Villena, Alcoy y Yecla, por no*

haber satisfecho la suma que en concepto de gastos de inspección tiene asignada". Al dia següent informava de l'acord entre la companyia del VAY i la companyia de M.Z.A. (Madrid, Zaragoza, Alicante) per establir una tarifa de transbord a Villena per als transports combinats entre ambdós companyies. No obstant això, el 5 d'agost se suspenien els drets de transbord en les expedicions de vi que procedents de la línia del VAY es facturaren amb destinació Alacant o al seu port. L'1 de setembre la suspensió també era per a les expedicions d'alcohols.

El 6 de novembre, amb la celebració de la junta general extraordinària de la companyia, començaren les negociacions amb la Compañía de Alcoy a Gandía y Puerto de Gandía per a l'establiment d'unes bases que harmonitzaren els interessos comuns amb l'objectiu de concloure l'entroncament a Muro de les dos companyies i que afavorira la construcció i explotació de la secció d'Agres a Muro. Així ho recollia el 16 de novembre la "Gaceta de los caminos de hierro". A més, en eixa junta es va nomenar de nou a Miguel Ybern director gerent, després de la seua interinitat per malaltia del aleshores director Alberto Pellicer. La seua primera decisió fou que la companyia s'acollira al estat legal de suspensió de pagaments (sol·licitada el 13 de novembre), instal·lant de seguida persones de la seua confiança en llocs destacats, fent front d'aquesta manera als nombrosos problemes que ocasionaven els directius de Villena (obstrucció d'ordes, mala administració,...). A més, va reduir les despeses en personal malgrat el major nombre de kilòmetres en explotació, i va disposar un control rigorós de les baixes per malaltia. Va completar les seues primeres decisions comprant els dotze vagons que faltaven per completar el parc mòbil que recollia el plec de condicions facultatives.

El 17 de novembre es podia llegir al "Heraldo de Alcoy": *"Adelantan rápidamente las obras en construcción del ferrocarril económico de Alcoy-Villena-Yecla, en su trozo de Bocairente á Agres, por Virgen de la Luz. En los primeros días del próximo año se inaugurará, según se nos asegura, ese trozo de línea, con lo cual podrá hacerse el viaje de Alcoy á Alicante por ferrocarril"*. Al desembre la "Revista ilustrada de vías férreas" apuntava als primers dies de l'any vinent com a probables per inaugurar el nou tram.

El 19 de febrer de 1906 el "Heraldo de Alcoy" publicava que s'havia remès al director general d'Obres Públiques el projecte de modificació de vies en la estació de Banyeres. El 2 de març el mateix diari publicava la reunió celebrada al despatx de l'alcalde d'Alcoi, Santiago Reig, entre el gerent de la companyia del VAY i el de la línia Alcoi-Gandia (AG) *"[...] para tratar de la construcción del trozo de vía comprendido entre Agres y Alcoy, siéndonos grato anticipar a nuestros lectores la noticia de haber llegado a un acuerdo las dos empresas ferroviarias"*. El 15 de març reflectia la imminent obertura del tram entre Bocairent i Agres: *"Las obras están terminadas por completo, faltando sólo ultimar pequeños detalles sin los cuales no puede autorizarse la circulación de trenes"*.

El 17 de març "La Defensa" publicava un extens article titulat "Suspensión de pagos del ferrocarril Villena-Alcoy". Començava l'article recordant les vicissituds per les que històricament havia passat aquesta empresa, i quan semblava que l'actual directiva *"[...] lograría sacarlo adelante terminando las construcciones y convirtiéndolo en fin en una consolidada y relativamente productiva explotación, resulta que se vuelve á las situaciones de otros tiempos, habiéndose declarado á la Compañía en estado legal de suspensión de pagos"*. Apuntava l'acabament dels trams entre Yecla i Jumella i l'obertura en pocs dies del tram entre Bocairent i Agres, *"[...] pero para pasar de Agres ya no hay fuerzas, y con haber llegado á este punto no se ha logrado la solución de este ferrocarril. Se ha dado un paso más, un avance hacia Alcoy, pero sin resolver el problema"*. El tràfic de viatgers, i sobretot de mercaderies, des d'Alcoi fins Alacant, devia fer dos transbords, un a Agres per deixar la via d'ample normal del ferrocarril Xàtiva-Alcoi, i un altre a Villena per deixar la via estreta del VAY i agafar la via d'ample normal del ferrocarril Madrid-Alacant, *"Y todo esto es bastante para que el tráfico rehuya la utilización de semejante combinación"*. I malgrat que el recorregut Alcoi-Xàtiva-Encina era prou més llarg (122

kilòmetres) que el d'Alcoi-Agres-Villena, tenia l'avantatge de fer-se tot el recorregut sense transbord, "*[...] ganándose en el triple concepto de tiempo, mejor trato de las mercancías y ahorro de gastos*". L'escrit assenyalava la necessitat de realitzar el tram de nou kilòmetres entre Agres i Muro per enllaçar allí amb la línia Alcoi-Gandía. Però havia sobrevingut la suspensió de pagaments, i ara quedaven en espera de la decisió dels creditors: "*Ellos decidirán si optan por la aceptación del convenio que se les proponga, ó prefieren ir á la quiebra. Sensible será que pasen las cosas de forma que á los muchos años transcurridos estando la línea detenida en Bocairente, se suceda ahora otra larga serie sin pasar de Agres*". La celebració de la junta estava fixada el dia 29 de març.

D'altra banda, el 28 de març el "Heraldo de Alcoy" recollia una ampla crònica de l'incendi produït a un vagó de mercaderies del tren correu de Madrid a la línia Xàtiva-Alcoi. L'incendi sembla que es va produir després de deixar l'estació d'Agres en direcció a Alcoi, "*[...] y bien pudo tener origen en alguna chispa desprendida de la máquina, y avivada la acción del fuego por el viento y la velocidad del convoy*". Al creuar el comboi per davant d'un guarda-barrera, la dona encarregada del servei va donar la veu d'alarma, alertant la guàrdia civil, que va fer "*[...] varios disparos, logrando llamar la atención de los viajeros y del maquinista, que pudo parar el tren antes de que el fuego se propagara a otro vagón, como el incendiado, cargado de balas de trapos, que ya empezaba á arder*". Fetes les maniobres pertinents per evitar que es cremara tot el tren, el comboi va aplegar a Cocentaina, on el vagó incendiari va quedar reduït a cendres. Del pànic que es va crear, ens diu que un dels viatgers "*[...] menos reflexivo que los demás, se arrojó marchando el tren a toda máquina, sufriendo únicamente algunas contusiones*". La crònica del succés conclou amb la petició al governador d'Alacant perquè actuara contundentment contra l'actuació negligent de la companyia del Nord, ja que "*Los trenes correos no deben conducir vagones cargados de mercancías, y bajo este supuesto, la responsabilidad en que ha incurrido esa empresa ferroviaria es grande y debe serle exigida*".

L'esperada inauguració del tram Bocairent-Agres

El 30 de març de 1906 el mateix diari publicava l'aplegada a Alacant dels enginyers de la divisió central, amb objecte d'inspeccionar les obres del tram entre Bocairent i Agres i autoritzar la circulació de trens, pel que ja s'apuntava a la setmana vinent com la de la esperada inauguració del tram. Al dia següent, dissabte 31 de març, publicava: "*Inauguración férrea. Mañana se verificará la inauguración del trozo de vía entre Bocairente y Agres, en la línea férrea de Alcoy-Villena-Yecla. El lunes circularán los trenes con servicio completo para el público*".

El 2 d'abril el "Heraldo de Alcoy" publicava una extensa crònica de la inauguració del tram Bocairent-Agres que s'havia fet el dia anterior, diumenge 1 d'abril de 1906. Des d'Alcoi acudiren a l'acte l'alcalde Santiago Reig i el coronel del Regiment de Biscaia, a més d'altres personalitats i diferents corresponsals de periòdics. Els expedicionaris van eixir d'Alcoi amb el ferrocarril del Nord i aplegaren a Agres al migdia. Allí esperava engalanada la locomotora "Villena" amb un cartell que resava: "*Barcelona al pueblo de Agres y ciudad de Alcoy*". A continuació sonaren els acords de les bandes de música d'Agres, Alfarara i Bocairent, i entre aclamacions de la multitud, el rector d'Agres va beneir la nova via. Aleshores el gerent del VAY, senyor Ybern, va dirigir un telegrama al president del Congrés: "*Gerencia ferrocarril Villena Alcoy, amigos ambas poblaciones é intermedias, dirigen vucencia primer saludo telegráfico desde Agres al inaugurarse la vía*".

Després de fer-se algunes fotografies, a càrrec del fotògraf alcoià Laporta, el tren es va posar en marxa cap a Villena, "*[...] siendo de celebrar que no se amargase la fiesta con alguna desgracia, que todos temíamos á consecuencia de la gran aglomeración de gente que materialmente invadió el tren*". Una vegada en Villena, es va celebrar un banquet que va ser servit per la Fonda del Alcoyano. Els brindis els van fer, entre d'altres, els alcaldes d'Alcoi i Villena, el gerent del VAY i el jutge de primera instancia de

Villena. Acabades les celebracions, el comboi va fer el viatge de tornada amb el tren ordinari que tenia eixida a les 20:28 hores. 21 anys havien passat per a completar el tram entre Bocairent i Agres. El 3 d'abril "La Correspondencia de España" ens deixava nous detalls de l'acte d'inauguració. Així, sabem que durant el trajecte del comboi entre Villena i Agres, "[...] *el paso del tren por las estaciones del tránsito era saludado con grandes aclamaciones y vitores entusiastas. En Bocairente y Alfafara, donde el gentío era inmenso, el tren fué recibido a los acordes de varias bandas de música, las cuales subieron al convoy y fueron en él hasta Agres*".

Mentrestant, la companyia del VAY tractava de solucionar el problema de la suspensió de pagaments. El 3 d'abril es podia llegir a "La Defensa": "*La Gaceta publica la proposición de convenio que la Compañía de los ferrocarriles de Villena á Alcoy y Yecla presenta á sus acreedores para poner definitivo termino al estado legal de suspensión de pagos de la misma*". A més, després de rebuda l'autorització per a l'obertura de la línia el 26 de juny (amb el que la línia ja tenia 92 kilòmetres en explotació), la companyia va establir una tarifa econòmica que, amb l'obertura del tram fins Agres, donava les màximes facilitats per a tots aquells viatgers que volgueren viatjar fins Alacant o fins Andalusia. Així, els preus eren els següents per al viatge entre Agres i Villena: 4'05 pessetes en primera classe, 3'25 en segona i 2 pessetes en tercera classe. Tal i com apuntava "La Defensa" el 27 de juliol "*No dudamos que esto contribuirá poderosamente á que el público alcoyano utilice dicha vía, sobretudo en la presente temporada de baños, por las manifiestas ventajas que la citada Compañía le ofrece*". A més, adaptava els preus en funció dels esdeveniments que s'oferien en cada moment. Per exemple, amb motiu de la correguda de la beneficència que s'havia de fer el 9 d'agost a Alacant, la companyia del VAY va oferir preus especials per al tram Agres-Villena. Els bitllets, d'anada i tornada, s'oferien a 4'55 pessetes en segona classe i 2'55 en tercera. Inclús va accedir a que els bitllets foren vàlids per poder tornar amb el tren que eixia de Villena el dia 10 a les 9:50 hores. Així mateix, es va posar un tren especial des de Villena per a la celebració de les festes d'Agres a primers de setembre.

Per la seua banda, l'actualitat a la línia Xàtiva-Alcoi tornava a vores entelada per un accident. El 18 de juliol de 1906 "La Correspondencia de España" publicava: "*Un choque. Alcoy 16. Al entrar el tren correo en la estación de Onteniente, chocó violentamente con un vagón cargado de madera que venía escapado de la estación de Agres. No ha ocurrido ninguna desgracia, afortunadamente. Los viajeros sufrieron, sin embargo, un susto mayúsculo. La máquina del tren quedó con los topes y el farol destrozados*".

La presència del VAY a la vida quotidiana

Com hem pogut veure, la posada en marxa del tram entre Bocairent i Agres no només va tindre influència en el dia a dia dels habitants de la zona. També les ocasions especials es van beneficiar del funcionament d'aquests nous kilòmetres de línia. Així, a primers d'octubre el Arquebisbe de València, Victoriano Guisasola, va visitar diferents pobles de la comarca, tal i com ho recollia una crònica enviada des d'Alfafara el dia 10 d'octubre i publicada per "La Defensa" dos dies després. En ella podem llegir com el prelat va ser rebut a Agres i Alfafara, i com en aquesta última població, la vesprada del dia 6 "[...] *fué acompañado hasta el lugar donde ha de ser edificada la Estación de la línea férrea, en donde un tren especial esperaba su llegada para conducirle á Bocairente, y acompañado del Sr. Cura y demás autoridades y la comisión de Bocairente, con algunos otros vecinos de esta, partieron á los acordes de la Marcha Real*".

No obstant l'obertura del tram fins Agres, el trajecte del VAY no estava encara complet, i així ho recordaven també al Congrés dels diputats. El 31 d'octubre publicava el diari "ABC" la sessió celebrada en l'hemicicle el dia anterior, on podíem llegir que el diputat García Alonso recolzava la proposició de llei per a que finalitzaren les obres del ferrocarril de Villena a Alcoi i Iecla, que era presa en

consideració. El 28 de novembre el "Heraldo de Alcoy" recollia la comissió del Senat encarregada del projecte referent a la pròrroga per acabar les obres del VAY, formada pel marquès de las Cuevas del Becerro, marquès de Villamantilla, Parres, Calvetón, Cabestany, Herrero i Arias de Miranda. El dia 17 d'aqueix mes s'havia aprovat el projecte de prolongació de la línia fins a Cieza, i el dia 27 s'havia autoritzat la construcció del baixador d'Alfafara.

L'1 de desembre la "Gaceta de los Caminos de Hierro" publicava l'aprovació del conveni presentat als creditors: "*Ferrocarriles de Villena á Alcoy y Yecla.- Por el Juzgado del Oeste, de Barcelona, se ha dictado un auto con fecha 7 de Noviembre último, declarando aprobado, por los acreedores, el convenio presentado á los mismos por la Compañía de los ferrocarriles de Villena á Alcoy y Yecla*". A finals d'any (dia 20), el diari "ABC" publicava que en la sessió del Senat del 19 de desembre de 1906 s'aprovava sense discussió "*[...] conceder prórroga á la Compañía del Ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla, para su terminación en tres años*". Per tant, les obres devien estar completades en 1910. El 8 de febrer de 1907 el rei Alfons XIII va signar la llei que concedia la pròrroga i que estava confirmada pel ministre de Foment, Augusto González.

El 10 de febrer "La Publicidad" notificava el tancament de la línia a conseqüència del mal oratge, que havia provocat un despreniment de terres, però no especificava en quin tram concret havia ocorregut el contratemps. D'altra banda, continuaven avançant les obres al tram Agres-Muro, començant per les expropiacions. Així, "La Defensa" publicava el 19 de febrer: "*La Comisión provincial ha informado al gobernador civil que procede declarar la necesidad de la ocupación de ciertos terrenos, en término municipal de Agres, con motivo de la construcción del ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla trozos de Agres á Muro*". El 27 de febrer ampliava la informació al afirmar que el governador civil havia resolt "*[...] conformarse con lo propuesto por la Jefatura de Obras públicas declarando ser necesaria la ocupación de los expresados terrenos para las obras del citado ferrocarril, debiendo la Alcaldía notificar á los interesados la presente providencia, requiriéndoles al propio tiempo para que dentro del plazo de ocho días comparezcan ante la Alcaldía de Agres á nombrar perito que reuna las condiciones legales*".

El 16 d'abril de 1907, i amb motiu de la proximitat de les festes de Sant Jordi a la ciutat d'Alcoi, el "Heraldo de Alcoy" publicava que la companyia del VAY, amb l'objectiu de facilitar l'arribada de visitants, "*[...] despachará billetes de ida y vuelta de las tres clases á precios reducidos, en los días desde el 21 al 27 del corriente mes, en todos los trenes regulares que tiene establecidos, y en las estaciones de Jumilla, Yecla, Alfafara, Bocairente, Bañeras, Benejama, Biar y Villena hasta la de Agres*".

Avantatges semblants va donar la companyia ferroviària per facilitar la presència d'aficionats a les corregudes de bous que s'havien de celebrar a Bocairent els dies 23 i 24 de juny, aplicant per a eixos dos dies la "*[...] Tarifa especial extraordinaria G.V. para el transporte de viajeros con billetes de ida y vuelta en 2ª y 3ª clase á precios reducidos en los trenes regulares que haya establecidos, valederos únicamente por el día de su expedición, de la Estación de Agres á la de Bocairente y regreso, con las demás condiciones fijadas al efecto. El precio de dichos billetes será en 2ª clase 1 peseta y 0'70 en 3ª clase*". Així ho va publicar "La Defensa" el 21 de juny de 1907. El 4 de juliol, "El Eco de Cartagena" anunciava les bondats del balneari de Benimarfull, alhora que facilitava l'itinerari per arribar, incloent les hores per agafar el tren de Villena a Agres, i el transbord des d'allà fins Cocentaina.

No només les persones del poble eren les que utilitzaven el VAY per als seus trasllats. El 26 de juliol el "Heraldo de Alcoy" recollia una ampla crònica del viatge que la Infanta Isabel feia per terres alacantines. Entre les seues visites estava la ciutat d'Alcoi. Per això aquesta es preparava per a rebre tant magna visita. S'esperava la seua presència per al dia 26 de matí, però "*[...] se recibió un telegrama de*

aviso participando que la Infanta saldría en tren especial de Alicante y que llegaría á Alcoy á las cuatro de la tarde". Poc després afegia la crònica: "Alicante 26 (12-50) En este momento sale la Infanta doña Isabel, en tren especial, que la conducirá á Villena, Agres y á Alcoy. Llegará á eso de las cuatro". Encara que aleshores a Alcoi hi havia vaga de teixidors (de fet el governador provincial estava a la ciutat per intentar solucionar el conflicte obert), l'expectació a Alcoi era màxima, "[...] siendo numeroso el público que ha acudido á la estación del ferrocarril y al paseo de Cervantes á esperar á la Infanta. El tren que conduce á ésta, ha entrado en agujas á las seis y veintidós, oyéndose entonces atronadores aplausos y entusiastas vivas". Després de ser rebuda per les autoritats locals, va realitzar diferents visites (com la fàbrica de draps de Rita Santonja, església de Santa Maria, el viaducte de Canalejas o la fàbrica de paper Gisbert) i al finalitzar el dia va partir cap a Gandía.

L'aprovació de la pròrroga de tres anys per al VAY

D'altra banda, el 9 de juliol de 1907 aplegava l'esperada aprovació per part del Senat de la pròrroga de tres anys concedida a la companyia del VAY per finalitzar les obres de la línia, llei que seria sancionada pel rei Alfons XIII al mes d'agost. Durant el 1907, la inversió de la companyia del VAY per a les obres del tram Agres-Muro va ascendir a 102.727'29 pessetes. El 10 de juliol la revista "Madrid Científico" publicava l'obertura al servei públic del baixador d'Alfafara, que s'havia produït el 15 de juny. Mentrestant, també milloraven les infraestructures al voltant de la línia del VAY. A l'agost la mateixa revista madrilenya publicava, a un apartat anomenat "Servidumbres" el següent: "*Ha sido autorizado D. Modesto Visedo para establecer un paso á nivel para carruajes destinados al servicio particular en el kilómetro 32 de la línea de Villena á Alcoy y ramales á Yecla y Alcuña*".

El 28 de novembre el "Heraldo de Alcoy" notificava que la companyia del VAY havia presentat una reclamació en el ministeri de Foment sol·licitant que es fera el servei combinat entre la seua companyia i la del Nord en les estacions d'Agres, "*[...] debiendo admitirse facturación de expediciones de grande y pequeña velocidad, así como las de equipajes, desde ó para las estaciones de las respectivas líneas*". La petició havia tingut una acollida favorable per part del ministre de Foment, González Besada, qui havia disposat que des de l'1 de desembre començara eixe servei combinat. La petició també fou recolzada pel diputat en Corts pel districte d'Alcoi, el senyor Canalejas. Però el 10 de desembre "La Defensa", fent-se ressò d'una publicació d'un diari de València, escrivia: "*El servicio combinado de la estación en el trayecto de Játiva á Alcoy no se ha establecido aún por reclamación de la Compañía del Norte, fundada en la situación especial en que se halla la Compañía de Villena, Alcoy y Yecla. Este asunto será resuelto en breve por el ministro de Fomento Sr. González Besada*".

El diputat Canalejas no deixava de tindre cura per totes aquelles obres que pogueren millorar les infraestructures de la zona. Així, el 14 de març de 1908 "La Publicidad" recollia la visita que Canalejas, al front d'una comissió arribada des d'Alcoi, havia fet al ministre de Foment demandant la inclusió d'un ferrocarril Alacant-Villena en el pla general de ferrocarrils estratègics. L'1 de maig el "Heraldo de Alcoy" publicava l'establiment del servei combinat "*[...] para el transporte de viajeros,, excesos de equipajes y perros, entre la Compañía de los Ferrocarriles económicos de Villena, á Alcoy y á Yecla, la del Norte, y la de Madrid, Zaragoza, Alicante, expediéndose billetes de las tres clases en las estaciones comprendidas entre Villena y Agres, ambas inclusivas*" amb totes les estacions de la línia Xàtiva-Alcoi i amb les estacions situades entre el baixador de la colònia de Santa Eulàlia i Alacant en la línia Madrid, Saragossa, Alacant (MZA en castellà).

El 5 de juny "La Defensa" publicava l'important acord que s'havia fet entre la línia Alcoi-Gandía (AG) i la del VAY "*[...] en virtud del cual dentro de un año quedará terminado el trazado desde la estación de Agres á la de Muro. Mucho celebraremos se confirme esta noticia que tanto puede beneficiar á esta comarca*". Amb eixe conveni el VAY cedia a AG els terrenys que tenia a Alcoi a canvi del pagament de

100.000 pessetes. A més, el VAY renunciava a la concessió del tram de Muro a Alcoi, obligant-se a construir en el termini d'un any, a contar des del 13 d'octubre de 1908, el tram Agres-Muro. També s'acordava l'establiment de tarifes combinades entre ambdós companyies, així com l'intercanvi de material mòbil, excepte les locomotores, a fi de que tant viatgers com mercaderies procedents del VAY aplegaren a Alcoi, Gandía i el seu port, i viceversa. Per tot això, s'esperava que AG construïra a Muro les cotxeres i instal·lacions necessàries per donar un millor servei. Aquest conveni va ser autoritzat el 14 de setembre, entrant en vigor el 13 d'octubre.

El 9 d'agost de 1908 la companyia del VAY va celebrar junta general extraordinària, i en ella es va aprovar el conveni amb AG, alhora que es felicitaven per l'impuls que prompte rebrien les obres del tram entre Agres i Muro, que permetrien donar per finalitzades les obres en la línia del VAY. El 26 d'agost era un fatal accident el que marcava l'actualitat de la línia. Així ho recollia el "Heraldo de Alcoy", que parlava de l'atropellament a Beneixama pel tren número 9 del guardabarrera Cosme Muñoz Ortuño, de 31 anys d'edat i natural de Villena. Una vegada present el personal del jutjat, es va ordenar *"[...] el levantamiento del cadáver y su traslación al depósito judicial, continuando la marcha el tren detenido. El cadáver del desgraciado Muñoz, presentaba la cabeza aplastada y cortada la pierna izquierda"*.

L'1 de setembre de 1908 "La Defensa" publicava que per a les properes festes d'Agres la companyia del VAY faria una notable rebaixa en els bitllets d'anada i tornada, i que potser es posaria inclús algun tren especial. L'11 de setembre el "Heraldo del Alcoy" assenyalava que en breu la comissió militar encarregada d'efectuar els estudis de ferrocarrils d'aquesta regió estudiaria la línia de Villena a Jumella i Agres i la de Gandía a Alcoi entre d'altres. El mateix diari publicava el 22 de setembre la supressió, a partir del dia 1 d'octubre, dels trens mixtes discrecionals números 9 i 10 a la línia del VAY.

Una notícia d'un caire diferent la recollia el 5 de desembre el "Heraldo de Alcoy". Per ella coneixem que el governador civil d'Alacant havia rebut una circular del ministeri de Governació per a que utilitzaren tots els mitjans que la llei els concedia *"[...] á fin de que las estaciones estén en el más perfecto estado de limpieza y desinfección, especialmente los retretes, cuyos recipientes habrán de ser de hierro esmaltado, porcelana, gres ó material análogo, provistos de sifones y aparatos de descarga automática, cuidando mucho de que las precitadas prácticas de aseo y desinfección se ejecuten en debida forma en el material móvil para viajeros, ganado y mercancías, debiendo dar cuenta al ministerio de las Compañías que no cumplan"*. Més avant afegia que el governador faria bé de no perdre de vista a la companyia del Nord *"[...] por lo que respecta a la línea de Alcoy á Játiva y en la que además de los retrasos en el horario de trenes, presta servicio un material de desecho y sucio y se cometen multitud de abusos"*. De fet, el 9 de desembre el mateix diari publicava un telegrama dirigit al governador d'Alacant denunciant els abusos per part d'aquesta companyia: *"Anteanoche llegó el tren expreso de Valencia con dos horas de retraso; anoche otro tren con más de media hora, y hoy el correo de Madrid con treinta minutos. Estos abusos deben corregirse pronto y con dureza para que no vuelvan á repetirse, y así lo esperamos de la primera autoridad civil de la provincia"*. El 16 de desembre de nou el diari alcoià, ara amb una notícia més ampla, arremetia contra la companyia del Nord, queixant-se de nou dels trens que aplegaven amb retard, alhora que es queixava de que el material ferroviari emprat a la línia Xàtiva-Alcoi *"[...] es viejo y no reúne las condiciones sanitarias ordenadas en una reciente circular del ministerio de Gobernación"*. Afegia a més les dades dels beneficis obtinguts per la companyia del Nord en el període comprés des de l'1 de gener al 30 de novembre de 1908, en que havia augmentat en 3.598.535'99 pessetes respecte al mateix període de l'any anterior, exigint que dedicara una part d'eixos bons rendiments a millorar el material. L'ultima de les queixes es referia a l'excessiva velocitat amb que circulaven els trens d'aquesta línia *"[...] en algunos trozos de la misma de muchísimo peligro, y que podía dar lugar a funestos accidentes ferroviarios"*.

L'estat de la companyia del VAY

Mentrestant, a la línia del VAY continuaven els problemes derivats de la suspensió de pagaments decretada al desembre de 1905 i aprovada pel jutjat al novembre de 1906. A l'edició del 5 de desembre de 1908 el "Heraldo de Alcoy" publicava: "*Se ha visto en el Tribunal Supremo el recurso interpuesto por los acreedores de la Compañía del ferrocarril de Villena á Alcoy, con motivo de la suspensión de pagos decretada por un Juzgado de Barcelona*". L'any 1908 es tancava a la línia amb 103,53 kilòmetres construïts, dels quals 92 kilòmetres estaven en explotació.

El 21 de febrer de 1909 "La Publicidad" ens ofería una ampla notícia en que recollia la memòria de la companyia, i que devia sotmetre's a l'aprovació dels accionistes a la junta general a celebrar el 21 de març. En primer lloc parlava en general del gran cost de realització de la línies a Espanya, tant per l'orografia del país com per "*[...] el egoismo de los propietarios que han tratado siempre de beneficiar indecorosamente con la expropiación de sus terrenos*", a més de parlar dels desencerts dels consells d'administració de les diferents companyies. Afegia a continuació que la companyia del VAY es disposava a liquidar definitivament el seu passiu, "*[...] colocándose en condiciones de salvar los capitales invertidos y dotar á la Compañía de los medios necesarios para su desenvolvimiento y desarrollo*". A continuació feia un anàlisi de l'actuació del director gerent Miguel Ybern i de la decisió presa al desembre de 1905 de decretar la suspensió de pagaments, i de quin era l'estat actual del valor de les accions en funció del conveni aprovat. De les 13.700 accions en circulació, els accionistes cedien el 60%, o siga 8.220 accions, "*[...] con las cuales serán satisfechos los acreedores del primer y tercer grupo, y el resto se convertirán en preferentes. [...] A medida que las acciones preferentes vayan siendo amortizadas se devolverán á los accionistas, una por una y por sorteo, volviendo á la condición de no preferentes*". Mentre quedaren accions preferents, la companyia no podria emetre obligacions de cap tipus ni contraure deutes hipotecaris. Amb els ingressos que tenia la companyia aleshores, que en l'exercici anterior eren de 372.037'91 pessetes, es contava amb recursos suficients per atendre els compromisos que la companyia havia assumit amb la firma del conveni.

A més, amb el producte de les accions preferents (3.500) que quedaven en poder de la companyia, es podien acabar tant el tram entre Jumella i Cieza com el de Agres a Muro. Seguidament es feia una lloança de l'actuació de Miguel Ybern des de la seua aplegada a la gerència el 6 de novembre de 1905, amb la companyia en un estat molt crític, i com des d'aleshores, i amb decisions difícils com la suspensió de pagaments, la companyia havia aconseguit la supervivència i ara s'albirava un futur esperançador, encara que no exempt de dificultats.

El 23 de març "La Vanguardia" reflectia la celebració de la junta general extraordinària de la companyia del VAY, celebrada dos dies abans a Barcelona. En ella es feia un repàs a la situació de la línia, fent de nou una lloança a la tasca realitzada pel director gerent Miguel Ybern. Entre d'altres aspectes, es destacava la construcció i obertura del baixador d'Alfafara, "*[...] y que de la sección de Agres á Muro quedaban construidos en 31 de diciembre último cinco kilómetros*", a més de parlar de l'estat del ramal de Jumella a Cieza i de les notables millores que la companyia havia realitzat tant en la línia com en el material mòbil. Finalment afegia el progressiu augment dels rendiments dels productes des de 1905, i de com s'esperava que amb la finalització de les obres en marxa es pogueren obtindre els productes calculats per la companyia.

La inauguració del tram Agres-Muro

El 22 de novembre de 1909 "La Época" publicava que *"El día 28 se verificará la inauguración del trazado del ferrocarril comprendido entre las estaciones de Muro y Agres, para empalmar con la línea general del Norte. A la inauguración están invitados el ministro de Fomento y el director de Obras públicas"*. També s'esperava l'assistència del diputat Canalejas. Eixe mateix dia "El Liberal" de Murcia també donava la data del dia 28 com la fixada per a la inauguració, afegint que el director gerent Miguel Ybern els havia enviat una invitació per assistir a l'acte, alhora que afegia que des d'aleshores només quedaria pendent la finalització del tram entre Jumella i Cieza, de capital importància per a la regió. El dia 28 "La Época" notificava el retardament en la data d'inauguració, i com el diputat Canalejas *"[...] suspendió su viaje por haberse aplazado la recepción por parte de los ingenieros, de un trozo de la línea del ferrocarril de Agres á Muro, que iba á inaugurarse"*.

L'1 de desembre la "Gaceta de los caminos de hierro", després de rendir tribut a la tasca realitzada pel senyor Ybern, ens deixava algunes dades del tram Agres-Muro. La construcció s'havia contractat l'1 d'abril de 1908 per 750.000 pessetes, i a 31 de desembre de 1908 ja hi havia construïts 5 kilòmetres dels 9'564 que tenia el tram. Afegia que *"[...] su trazado contiene veinte curvas desarrolladas en su accidentado perfil por elevados terraplenes é importantes desmontes, que suponen un considerable movimiento de tierras, existiendo además como obra de arte de importancia un puente metálico de un sólo tramo y de más de cuarenta metros de luz"*, pont que substituïa al pontó de sols dos metres de llum que figurava en el projecte primitiu. A més indicava que amb l'obertura del tram en qüestió es podria empalmar a Agres amb la línia Xàtiva-Alcoi i en Muro amb la d'Alcoi-Gandía, per lo que la línia del VAY estava en condicions de *"[...] alcanzar una explotación importantísima obteniendo un tráfico no menor, según prudentes cálculos, de 125.000 viajeros anuales y de 250.000 toneladas también por año, con cuyo movimiento puede calcularse un ingreso de 1.300.000 pesetas, del que deduciendo 490.000 por gastos de explotación, quedarían 810.000 pesetas, en números redondos, para atender al pago de intereses y a la amortización de capital"*, a més d'afrontar l'adquisició de material fix i mòbil i remunerar les accions no preferents.

L'11 de desembre "El Liberal" informava de que la inauguració del tram s'havia fixat definitivament per al dia 20 de desembre de 1909, tal i com es va fer, sent immediatament autoritzada la companyia per a la seua obertura al tràfic. El retardament en la construcció i diversos problemes sorgits durant les obres van fer que el cost mitjà per kilòmetre construït, calculat en principi en 73.379 pessetes, s'elevava al final a 86.148 pessetes. El 21 de desembre "La Correspondencia de España" es congratulava a les seues pàgines de la inauguració, lloant la tasca feta per Miguel Ybern i esperant que prompte es donara per finalitzat el tram entre Jumella i Calasparra, *"[...] siendo entonces sin disputa alguna la línea más importante de España en ferrocarriles económicos, sin subvención del Estado, aun cuando hoy ya lo es por el recorrido de kilómetros"*. Al dia següent "La Voz de Alicante" indicava que fou el rector de Muro qui va inaugurar la nova via *"[...] ante numeroso gentío que invadía los alrededores de la estación"*. Sembla que la inauguració no es va dur a terme tal i com en un principi estava prevista. "La Correspondencia de España" publicava el dia 23 de desembre: *"Los festejos del tren inaugural se han suspendido por querer las poblaciones que concurra al acto Canalejas"*.

Al gener de 1910 la revista "Madrid Científico" publicava que *"En la inauguración del servicio de transportes de mercancías y viajeros ha reinado gran alegría en Villena, Alcoy y Gandía, por la importancia que adquieren estos pueblos y las facilidades de comunicación que desde ahora habrá entre los mismos. El personal de la compañía, para conmemorar la inauguración de la nueva estación de Muro, ha regalado al director gerente Sr. Ybern, un pergamino con atributos y alegorías de las obras de la Compañía y las firmas de todo el personal"*.

La consolidació de la línia del VAY

L'obertura del tram Agres-Muro també va redundar en la millora d'altres serveis, com per exemple el de correus i telègrafs. El 12 de gener de 1910 "El Globo" informava de que arran de l'obertura de la nova línia s'havia habilitat una expedició ambulant entre Villena i Agres, pel que pobles com Alcoi, Concentaina i Muro guanyarien cinc hores en la recepció del correu, "[...] pudiéndose responder en el día la correspondencia que reciban estas poblaciones". El 22 de gener un temporal de vent obligava a suspendre temporalment el servei, tal i com informava "ABC", provocant la caiguda d'un arbre "[...] sobre el tren de Alcoy en el momento en que éste arrancaba, teniendo que suspender la salida hasta desembarazar la vía".

El 8 de febrer la "Gaceta de los caminos de hierro" publicava el projecte de nova tarifa que la companyia del VAY havia presentat al ministeri de Foment: "*Tarifa especial temporal número 2, de pequeña velocidad, del ferrocarril económico de Villena á Alcoy y Yecla para el transporte de vinos comunes del reino, en pipas, desde las estaciones de Yecla, Biar Benejama, Bañeras, Bocairente, Agres y Muro á la de Villena, sin reciprocidad*".

El mateix diari publicava l'1 de maig la celebració de les juntes generals ordinària i extraordinària celebrada per la companyia del VAY el dia 20 de març de 1910. Respecte de l'exercici de l'any 1909, ens informaven de que a causa de la crisi per la que travessaven les comarques que creuava la línia, els ingressos totals en explotació havien ascendit a 311.951'12 pessetes, el que suposaven 30.601'31 pessetes menys que l'any anterior. Les despeses d'explotació ascendiren a 330.053'09 pessetes, amb una diferència negativa de 41.984'72 pessetes respecte de l'exercici anterior, pel que la diferència entre ingressos i despeses deixava un saldo negatiu de 11.383'41 pessetes respecte a l'any anterior. Les despeses d'explotació per al present exercici es calculaven en 290.000 pessetes, sense incloure els interessos del capital posterior a la suspensió de pagaments corresponents a eixe exercici.

Els acords a que va aplegar la junta foren: en primer lloc "[...] la renuncia por parte de la Compañía á construir el ramal de Jumilla á Cieza, previamente solicitada y aprobada por el Gobierno". Després es va acordar sol·licitar a les Corts "[...] que la Compañía sea relevada de construir el ramal de Virgen de la Luz á Onteniente, á que viene obligada por la concesión de Jumilla á Cieza". A més s'acordava realitzar un estudi sobre la conveniència d'explotar un ramal des de Jumella a Calasparra, per enllaçar allà amb el ramal secundari que acabava en Baza. La resta d'acords tenien a veure amb els creditors i les accions preferents. Finalitzava la notícia destacant la tasca realitzada per Miguel Ybern, que després d'una laboriosa gestió havia aconseguit "[...] el término de las penalidades de la Compañía y sus accionistas", que prompte veurien satisfets els sacrificis que havien fet fins aleshores. Per una notícia publicada al desembre de 1910 pel "Boletín de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Murcia" sabem que el capital de la companyia a finals de 1909 era de 12.996.898 pessetes, i que en cartera tenien accions per valor de 6.507.500 pessetes.

El 29 de maig de 1910 "El Pueblo", editat a Jumella, informava de l'obertura al comerç de l'estació de Muro, en la que "[...] se admite en esta todo tráfico de grande y pequeña velocidad, así local como combinado, y tanto de salida como de llegada. De igual modo el apartadero de Alfafara, entre Bocairente y Agres, se halla habilitado para todo servicio local y combinado de grande y pequeña velocidad".

L'11 de novembre "ABC" recollia les resolucions que s'havien acordat al Senat a la sessió celebrada el dia anterior. Entre d'elles una proposta per a la reforma de la llei del 21 de Març de 1902 referent als ferrocarrils de Villena a Alcoi i Iecla, aquella que obligava a la construcció del ramal de Iecla a Jumella en substitució del tram de Verge de la Llum a Ontinyent.

Com a notícia curiosa assenyalarem que durant aquest 1910 el "Almanaque Gallego", publicat a Buenos Aires, recollia el conveni especial entre la Compañía Trasatlántica, amb seu a Barcelona, i diferents companyies ferroviàries de la península ibèrica, entre d'elles la del VAY, que permetia a la companyia marítima la venda de bitlles d'aquestes companyies a Buenos Aires. Els bitllets en qüestió, que pel que sembla tenien cert èxit, eren bitllets per kilòmetres "*[...] á precios reducidos, para recorrer de 2.000 a 12.000 kilómetros en todas las líneas antedichas, así en el servicio local como en el combinado*". A més, "*El que adquiere un billete de los valederos para recorrer 3.200 ó más kilómetros, podrá llevar en su compañía, haciendo uso el mismo billete, hasta seis personas de su familia [...] pueden también utilizarse por una, dos ó tres personas que pertenezcan á una misma casa comercial ó industrial*". Els preus dels bitllets eren al voltant d'un 50% més barats que els preus normals que oferien les companyies ferroviàries.

El 25 d'abril de 1911 la "Revista ilustrada de vías férreas" publicava un amplíssim article dedicat a la companyia del VAY després de la celebració el 25 de març de les juntes general ordinària i extraordinària de la companyia. L'article començava parlant de les dificultats per les que havia travessat la companyia i com la encertada gestió de la direcció de la mateixa, encapçalada pel seu director gerent Miguel Ybern, havia aconseguit vèncer els obstacles i dur a terme una bona gestió, que es posava com a exemple per a altres companyies que travessaven per dificultats semblants. Seguidament analitzava tot allò que consignava la memòria de 1910, amb la inauguració del ramal des de l'estació provisional de Jumella a l'estació definitiva (1 de gener de 1911), i com s'estava a l'espera de la finalització dels treballs de la línia d'entroncament entre les companyies del VAY i del Nord a l'estació d'Agres. També s'estava a l'espera de la resolució governativa respecte al tram entre Verge de la Llum i Ontinyent. A més s'informava que s'havia concedit l'establiment d'un baixador, anomenat del Carche, al tram entre Villena i Jumella.

Així mateix, s'havia aprovat per reial ordre de l'11 de Març, el projecte del director gerent per a construir "*[...] cargaderos de mercancías en todos los puntos de la línea que se estimen convenientes, para transportar productos de las fincas colindantes, sin aumento sensible en los gastos de explotación,, cuyo fin cada cargadero tiene una casilla que, al mismo tiempo que guarda el paso á nivel, vigila las mercancías depositadas en aquel*". Els ingressos totals d'explotació durant 1910 van ascendir a 349.189'57 pessetes, 37.238'45 pessetes més que l'any anterior.

La mateixa revista publicava el 25 de maig que el dia 21 d'abril la direcció general d'Obres públiques havia atorgat a la companyia del VAY "*[...] la concesión de un ramal de enlace entre sus vías y la de la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, en la estación de Agres*". L'ordre s'acompanyava de "*[...] las tarifas y designaciones de los transportes en grande y pequeña velocidad por la indicada línea de empalme*".

El 2 de juny "La Correspondencia militar" publicava les decisions que s'havien pres el dia anterior al Senat. Entre els projectes de llei aprovats estava aquest: "*[...] relevando á la Compañía del ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla, de la construcción de un ramal de la Virgen de la Luz á Onteniente*". La llei seria sancionada el 23 de juny de 1911. El 10 de maig de 1912 la "Revista Ilustrada de Vías Férreas" publicava la sol·licitud feta pel la companyia del VAY per a la instal·lació d'aparells telefònics a totes les estacions, baixadors i caselles de la línia, a més d'assenyalar que en l'estació "*[...] de Villena á Yecla se modificarán las rampas, y en la de Bocairente se construirá un muelle de mampostería*

Moltes més coses ocorregueren al voltant de l'enyorat Xitxarra fins l'aplegada d'aquell últim tren a Bocairent el 30 de juny de 1969, del que enguany s'acompliran 50 anys. Però eixa, sent la mateixa, ja és una altra història.

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.