

## **L'ARRIBADA DEL FERROCARRIL A BOCAIRENT (II)** **(i la seua consolidació)**

Deixàvem l'escrit de l'any passat a principis del 1881, quan semblava que l'inici de les obres del ferrocarril entre Villena, Alcoi, Iecla i l'Alcudia era imminent. L'aplegada del nou concessionari, Ángel Calderón, li havia donat noves ales al projecte, i totes les poblacions per on devia passar la línia estaven entusiasmades amb la posada en marxa de les obres. Però com venia sent tònica habitual, els desitjos anaven per una part i la realitat per altra.

Cal assenyalar que la situació d'Alcoi respecte del ferrocarril aplegava inclús a la premsa francesa. Tal com recull "El Serpis" a l'edició del 20 d'abril de 1881, un periòdic parisenc anomenat *Les Affaires Espagnoles* analitzava la situació de l'industria alcoiana i els diferents projectes que s'havien presentat al llarg de les últimes dècades per a pal·liar la mancança d'una línia fèrria absolutament vital per a Alcoi. A final de l'article s'indicava que "[...] *la construcción de un ferro-carril que una Alcoy a la red peninsular es una necesidad urgente*".

### **Les característiques de la línia**

El 6 de maig de 1881 el mateix "El Serpis" reprèn l'informació sobre el ferrocarril. Addueix el seu llarg silenci a que després del treball de camp s'estava procedint a les operacions de gabinet, de càlcul i de formació de pressupostos, i estaven en espera de la presentació del projecte, que finalment s'havia presentat el 4 de maig. I afegeix: "*En cuanto éste quede aprobado, lo cual será lo antes posible, empezará a correr otro nuevo plazo de seis meses dentro del que habrán de comenzar las obras*".

Al dia següent "El Serpis" publica una completa informació respecte del projecte, centrant la seua atenció en la primera secció de la línia, la de Villena a Alcoi, dividint-la en quatre trams. El primer d'ells anava de Villena a la fi de la província, és a dir, fins Banyeres de Mariola: "*Su longitud es de 25 kilómetros, el terreno poco accidentado y las obras por consiguiente de poca importancia*". A més, indica que son quatre les estacions projectades en aquest tram: Villena, Biar, Beneixama i Banyeres. El segon tram es trobava al terme municipal de Bocairent: "*El terreno es mas accidentado que el anterior y figuran en el proyecto algunas obras de fábrica de bastante importancia como son dos puentes de hierro de un solo tramo de 10 metros, para el paso de los barrancos Badía y Arpadull, en el límite de la provincia. Bocairente tendrá su estación á 300 metros del pueblo, emplazada muy cerca de la carretera en construcción de Onteniente á Bocairente*".

El tercer tram compren el terme d'Alfafara, un terreny més accidentat que els anteriors, amb una longitud de 4.500 metres i que acabava en el lloc anomenat Verge de la Llum, punt des d'on havia de partir la línia amb direcció a l'Alcudia. Allí es construiria una estació prou important "[...] *para atender el servicio que, necesariamente como punto intermedio y de bifurcación, ha de establecer allí la Empresa. En el proyecto, además del edificio destinado á estación, figura un pequeño taller de reparaciones, cocheras de carruajes, muelles cubiertos, y un edificio, frente al de viajeros, destinado á abrigo*".

L'últim tram, de 19 kilòmetres de longitud, anava de l'estació de Verge de la Llum fins l'estació d'Alcoi, passant pels termes d'Agres, Muro i Cocentaina. A Agres s'havia projectat "[...] *un apeadero para servicio de la población y numerosas heredades del contorno*", a més d'un altre baixador en l'heretat de la Foia per la seua importància. L'estació de Muro es faria en la venta del Pi, la de Cocentaina junt al convent de Sant Francesc, i la d'Alcoi enfront del barri extramurs de Caramanchel. Al trajecte entre Agres i la Foia les obres eren de poca importància, per aplegar a Cocentaina s'havia de fer un túnel de 400 metres per baix de la Penyeta Blanca, i entre Cocentaina i Alcoi se seguiria la vessant esquerra de la carretera, junt al riu, on hi

havia menys diferències de nivell. Finalitzava l'article amb una descripció de l'estació d'Alcoi, la més important de la línia, amb un edifici de tres cossos i dos pisos: "[...] *en él se deberán instalar las oficinas de movimiento, vía y obras, contabilidad, etc. etc. lo que demuestra que la Empresa abraza la idea de montar aquí el centro de sus operaciones y trabajos*". A més de l'edifici de viatgers es projectava la construcció de cotxeres per a locomotores i carruatges, tallers de reparació a gran escala, molls coberts, etc.

El 14 de maig el mateix diari alcoià continua la seua descripció del projecte, centrant la seua atenció en la segona secció, la que anava de Verge de la Llum a l'Alcudia de Crespins, de 32 kilòmetres, amb un trajecte molt més accidentat que el de la secció abans esmentada i que incloïa dos túnels (un de 1.200 metres i l'altre de 800) i tres ponts de ferro (dos de 30 metres i un de 20). El primer tram travessava la divisió entre els termes jurisdiccionals d'Alfafara i Ontinyent, amb el trajecte per la vessant dreta del barranc anomenat de la Cova, i amb un túnel de 1.200 metres travessant el turó de la Ploradora. L'estació se situava a 1.500 metres del poble. Al tram entre Ontinyent i Albaida el principal problema era el desnivell entre ambdós poblacions, amb una estació a un kilòmetre de la població d'Agullent i un pont de 30 metres per salvar el barranc d'Agullent. L'estació d'Albaida es projectava a kilòmetre i mig de la població, i de camí a l'Olleria travessava el Clarià junt al molí de Ródenas amb altre pont de 30 metres. El baixador d'Aielo de Malferit se situava a 3.500 metres de la població. L'estació de l'Olleria s'alçaria a 350 metres de la població, i després de travessar el port de l'Ollería amb un túnel de 800 metres i creuar el riu Montesa amb un pont de 20 metres, s'aplegava a l'Alcudia de Crespins, amb una estació emplaçada enfront de la de la línia Almansa-València, amb la que empalmaria.

El 19 de maig de 1881 "El Serpis" tancava la seua completa informació sobre el projecte de ferrocarril amb la tercera de les seccions de la línia, la de Villena a Iecla, de quasi 21 kilòmetres "[...] *y de terreno llano y sin accidentes de importancia, razón por la cual no existe en el proyecto obra alguna de consideración*". De l'estació de Villena, situada enfront de la del ferrocarril de Madrid-Alacant, eixiria el ramal, que passaria pel costat de l'ermitori de Nostra Senyora de les Virtuts, creuaria el límit de les províncies d'Alacant i Murcia i després d'una recta de 7.800 metres aplegaria a l'estació de Iecla, situada a uns 200 metres de la població. Així, el recorregut total de la línia seria de 110 kilòmetres, els que separen Iecla de l'Alcudia de Crespins. L'article conclou amb els desitjos perquè l'obra es duguera a terme quan abans millor.

Al mes de juliol "La Industria Lanera Española", editat a Tarrassa, es fa ressò de la necessitat del ferrocarril per al futur de l'indústria alcoiana, i també per a la bocairentina. Parlant dels estudis de via fèrria entre Alacant i Alcoi, i també de la línia entre Villena i Alcoi trobem "[...] *hallándose bastante adelantados los estudios de esa vía-férrea y practicados los correspondientes entre la citada ciudad y Villena, pasando por Bocairante, otro centro de la industria lanera que también crece y se desarrolla, aunque lentamente, merced á la carencia casi absoluta de vías para el transporte*".

### **Les tasques prèvies a les obres i el projecte de línia Xàtiva-Alacant**

Al setembre de 1881 continuaven les tasques de reconeixement del recorregut. El dia 13 "El Serpis" publica: "*El Ingeniero jefe de los estudios del ferro carril de esta ciudad Sr Marqués, se encuentra en Villena. Se nos asegura que al mismo acompaña el delegado de la Dirección de Obras públicas encargado de inspeccionar el recorrido. Celebraremos se confirme tan fausta noticia*". El 3 de novembre recull que de l'Alcudia informen que prompte donaran començament les obres de la línia Alcudia-Alcoi. Però les obres no acabaven d'arrancar. Tant es així que a Alcoi posaven les esperances en qualsevol projecte de ferrocarril que travessara la ciutat. El 4 de desembre "El Serpis" es fa ressò de la publicació de "Las Provincias" referida als estudis d'un ferrocarril entre Xàtiva i Alacant, i de com aquest necessàriament havia de passar per Alcoi. Malgrat tot, eren prudents en acollir la notícia. El 22 de desembre, parlant d'eixe

projecte de línia Xàtiva-Alacant diu "El Serpis": "*Ocurre, sin embargo, que las buenas noticias cuestan mas de creer que las malas, sobre todo cuando el número de desengaños es grande*".

Als inicis de 1882 (i com veurem, en tot l'any) no s'havien iniciat encara les obres del ferrocarril. A més, els estudis anaven canviant el trajecte. A Albaida no dubten d'oferir a l'empresa constructora de la línia Alcudia-Villena "*una respetable cantidad*" per tal que la referida empresa disposara l'estació de la població a un kilòmetre de la mateixa, com recollia el primer estudi, i no a tres kilòmetres com recollia l'últim estudi. Mentrestant, a Alcoi continuen analitzant els projectes de ferrocarril Alcudia-Villena i el de Xàtiva-Alacant, decantant-se clarament pel segon per ser mes adient als seus interessos econòmics. També alguns periòdics d'Alacant, com "El Eco de la Província", es mostren proclius al trajecte Xàtiva-Alacant com més favorable als interessos econòmics de la província. En canvi, rotatius financers com el barceloní "Los Negocios" parlen així del ferrocarril Villena-Alcoi: "*El ferro-carril económico de este nombre, es un negocio de primer orden, acaso el más saneado y provechoso de los que se han ofrecido en nuestra plaza y de los rendimientos más seguros e inmediatos*." D'altres, com l'alacantí "El Constitucional" simplement diuen: "*Lo que es necesario que estos proyectos se conviertan en hechos y no sirvan de pretexto para realizar cábalas financieras, como viene sucediendo con esto de las concesiones de vías férreas*". Durant l'inici d'any son continues les cartes als diferents periòdics en defensa d'un o d'altre traçat.

El 4 de febrer trobem a "El Graduador" que continuen en marxa les obres de replanteig en els dos projectes de línies. En la de Villena-Alcudia "*Ha concluido el replanteo desde Alcudia á Onteniente, y el viernes debieron llegar al bancale Redó en el barranco de Bocairente ó á la Virgen de la Luz y el otro hacia Alcoy para concluir más pronto*". De la de via ampla Xàtiva-Alacant ens diu que la brigada per al estudi de la línia "*[...] está verificando los tanteos de trazado, no pudiéndose afirmar fijamente el derrotero que van á tomar*". El 22 de febrer de 1882 "El Serpis" recull l'informació publicada per "La Industria Lanera Española" respecte al finançament del ferrocarril de Villena a Alcoi: "*El Banco Ibérico,[...], parece que organizará una Sociedad especial para llevar a cabo la construccion y explotacion del ferro carril económico de Villena á Alcoy, cuya concesion está gestionándose activamente*".

El 24 de febrer "El Serpis" publica una carta enviada pel seu corresponsal a Bocairent, en que informa de l'aplegada a Villena de l'enginyer Juan Alonso Millán, comissionat per la divisió de ferrocarrils de Madrid per fer les tasques de confrontació sobre el terreny, afegint que esta feina ja estava feta des de Iecla a Biar, i que anava a continuar fins Villena. Finalitzava la carta afegint que els treballs en marxa eren prova de que "*[...] muy en breve veremos empezarse los trabajos de construccion en toda la línea*". A la mateixa edició trobem que a la línia Xàtiva-Alacant també han començat les tasques d'alineació del terreny per l'enginyer Rafael Yagüe, que inclús s'havia compromès amb l'ajuntament de Xàtiva a començar les obres durant eixe mateix 1882 per concloure la via al 1884. L'1 de març "El Día" publica que "*Alcoy y los pueblos de esta comarca están de enhorabuena, pues acaban de llegar á esta ciudad dos comisiones de ingenieros, una para comprobar los estudios de un ferro-carril de Alcudia de Crispins á Villena, pasando por Alcoy, y otra para estudiar el proyecto de otro ferro-carril de Játiva á Alicante pasando también por Alcoy. Las dos comisiones se hallan animadas de los mejores deseos y tratan de empezar los trabajos cuanto antes, según les he oído decir*".

A primers d'abril trobem a "El Serpis" nombrosos articles referents a la favorable acollida que els diferents pobles de la província d'Alacant feien del projecte de línia Xàtiva-Alacant passant per Alcoi. Per exemple, a Ibi l'ajuntament acorda subvencionar la línia amb 16.000 duros a condició de disposar d'una estació pròpia i no més distant del poble de mig kilòmetre. A Muro ofereixen prop de 125.000 pessetes, sempre que disposen d'una estació pròpia i propera al poble, i que el ferrocarril fora de via ampla i no ferrocarril econòmic. Per la seua part, la Diputació d'Alacant decideix subvencionar qualsevol empresa de ferrocarril que creue la província amb 4.000 pessetes per kilòmetre als ferrocarrils de via ampla i 3.000 per kilòmetre als de via estreta. Des d'Agres, on han aplegat els enginyers de la línia Villena-Alcoi per començar les expropiacions,

reben la notícia amb alegria en veure que la Diputació no obra amb parcialitat i pren part per cap dels dos projectes, opinió que no comparteixen ni "El Serpis" ni "El Graduator", proclius a la línia Xàtiva-Alacant per entendre-la més beneficiosa per a la província d'Alacant. En canvi, "Las Provincias" de València es mostra favorable a la construcció de la línia l'Alcudia-Villena. Mentrestant, el 6 de maig el diputat pel districte d'Alcoi, Miguel Martínez de Campos, presentava al Congrés una proposició demanant l'autorització per construir la secció Xàtiva-Alcoi, passant la mateixa a estudi.

### La constitució de la companyia

Però seria la línia Villena-Alcoi la primera en rebre l'autorització oficial. El 27 de juny de 1882 el rei Alfons XIII li atorgava a Ángel Calderón la concessió del ferrocarril de Villena a Alcoi, amb ramals a Iecla i a la línia Almansa-València en l'Alcudia de Crespins. "El Serpis" publica una carta rebuda de Bocairent on es reflexa l'alegria del poble per aquesta notícia: *"En esta villa se ha leído con inmenso júbilo la real orden de concesión y aprobación definitiva de la línea férrea de Alcudia de Crespins á Alcoy y Villena [...]. Es muy probable, pues, que la inauguración de los trabajos de construcción no se haga esperar mucho [...]. Las operaciones parcelarias para la expropiación de terrenos se estan llevando á efecto con bastante actividad, estando yá concluidas las de los términos de Villena, Biar y Benejama"*. També a Agres la notícia es rebuda amb molta satisfacció. El 29 d'agost de 1882 la "Gaceta de Madrid" publica la constitució de la "Compañía de los ferro-carriles económicos de Villena á Alcoy á Yecla y Alcudia de Crespins" i els seus estatuts. El Consell d'Administració l'encapçalaven Jaime Torrents (president), José Maria Luis Santonja (vicepresident) i Jacinto Arán i Serra (director gerent). Les oficines de la Companyia s'establien a Barcelona, on residia també l'administració i tindria la Companyia el seu domicili. Es fixava el capital social en 13.015.000 pessetes, representades per 27.400 accions, de valor nominal 475 pessetes cadascuna. L'entitat bancària que recolzava el projecte era el Banco Ibérico, important societat de crèdit de Barcelona.

A Alcoi, "La Revista" fa un anàlisi del recorregut de la línia, donant una descripció de la majoria de poblacions de trànsit, així com donant el seu nombre d'habitants. Bocairent era la sisena població en quant al nombre d'habitants, amb 4.261, per darrere d'Alcoi (32.186), Iecla (15.183), Ontinyent (11.757), Villena (11.390) i Cocentaina (7.941), i per davant de poblacions com l'Ollería (3.492), Banyeres (3.319) o Beneixama (2.166). Per la seua banda, la "Gaceta de los Caminos de Hierro" publica el 17 de setembre altres detalls de la línia, com per exemple, les cotes de les estacions respecte del nivell del mar:

<b>ESTACIONES DE</b>	<b>METROS sobre el nivel del mar.</b>
Villena .....	503
Biar .....	636
Benejama .....	604
Bañeras.....	713
Bocairente.....	614
Virgen de la Luz .....	559
Agres.....	698
Muro .....	441
Cocentaina .....	492
Alcoy.....	559
Onteniente .....	410
Agullente .....	342
Albaida .....	326
Ayelo.....	233
La Ollería.....	278
Alcudia .....	174
Yecla .....	576

El 29 de setembre s'aprovava la reial ordre que permetia "[...] la transferencia de la concesion del ferrocarril de Villena á Alcoy á favor de la Sociedad anónima Compañía de los ferro-carriles económicos de Villena á Alcoy á Yecla y Alcudia de Crespins", amb Jacinto Aran i Serra com a director gerent. Al mateix temps, avançaven les tasques prèvies a l'inici de les obres. Així, el 10 d'octubre trobem a "El Serpis": "*Los cimientos de las cocheras y edificios de la estacion de Villena se están acabando de llenar y las obras de perforacion de los túneles de Onteniente y Olleria se empezaran dentro de poco, haciendo todo ver que será un hecho muy pronto tan deseado proyecto*". A més, al terme de Biar s'havia rectificat notablement el traçat, baixant-lo més cap a Beneixama com recomanava la comissió comprovadora. El 13 d'octubre és "La Vanguardia" el que informa de la firma d'una contracta entre la Companyia dels ferrocarrils de Villena a Alcoi amb la direcció de "La Maquinista Terrestre y Marítima" per a la construcció de tot el material fix per a les estacions, a més d'algunes locomotores.

A finals de novembre és el mal oratge el que interromp durant alguns dies les tasques d'anivellament del terreny, fet que coincideix amb una crisi jornalera que pateix Alcoi, pel que la posada en marxa de les obres del ferrocarril es veia com una important via de salvació per a aquestos obrers. Mentrestant, tal com publica "El Serpis" el 28 de novembre: "*En Onteniente, Bocairente y Virgen de la Luz se están haciendo grandes acopios de ladrillos y cantería desbastada*". 1882 es tancava amb un article al barceloní "Los Negocios" on trobem lloances cap a la direcció de la Societat encarregada del ferrocarril Villena-Alcoi i una descripció de l'estat de les coses. A més de la contracta amb "La Maquinista Terrestre y Marítima", trobem noves contractes: "*[...] los carriles de hierro con la Asieriee du Rhin, las locomotoras con las reputadas fábricas de Marcinelli y Hartmann [...], los carruajes con la acreditadísima fábrica de Nuremberg, constructora de los últimos para la línea de Francia, y el material restante con casas y personas de la más alta representación*". De manera molt optimista afirma que "*[...] es de creer que antes de Diciembre del año próximo lleguen las locomotoras á Alcoy como se pretende*". Finalment afegeia que les expropiacions estaven molt avançades, i que quan l'oratge fera bonança començarien les tasques d'esplanació, acabant les estacions i edificis que ja estaven avançats.

### **1883, la consolidació de les obres**

Al març de 1883 "El Serpis" publica: "*Las obras de construcción adelantan rápidamente, según nos informan los periódicos de la localidad, y parece también que han sido embarcados para su destino los primeros cargamentos de rails y traviesas, que una vez sentados sobre la via, permitirán adelantar mucho mas todavía por la facilidad en el movimiento de tierras y materiales*".

El 10 de març es produïa la Junta general d'accionistes de la Companyia dels ferrocarrils econòmics de Villena a Alcoi, Yecla i l'Alcúdia de Crespins, i de la Memòria llegida a la Junta trobem els treballs verificats en la via des del 14 d'agost de 1882. Després de referir els capítols que podríem anomenar "burocràtics", la Memòria se centra en les obres pròpiament dites. Així, trobem que s'havia suprimit el túnel de Cocentaina variant el traçat, parlava d'un total de 336 parcel·les adquirides a les expropiacions, que els moviments de terres estaven acabats en una extensió de 5 kilòmetres al terme de Biar, que es treballava activament al terme de Villena en direcció a Beneixama, i que començaven els preparatius a Banyeres i Bocairent. Pel que respecta als edificis, s'havien acabat algunes cases de guardes als encreuaments i passos a nivell amb altres vies i carreteres, estaven alçats els murs de les estacions de Villena i Biar i la coberta de les cotxeres de les locomotores a Villena, i adelantaven amb gran activitat els terraplens. Respecte al material mòbil ja s'havien contractat les entregues de 130.000 travesses de roure procedents d'Itàlia que devien estar al port d'Alacant l'1 d'agost, i se'n esperaven 70.000 més per al 1884. També s'havien contractat 5.827 tones de rails d'acer Bessemer perfil Vignole de les fàbriques alemanyes, 10 vagons plataformes sense fre, 42 vagons amb voreres de 600 i 900 mil·lilitres, 10 vagons per al ramat, 39 vagons coberts, 10 furgons amb fre, 50 carruatges luxosos i còmodes, i locomotores encarregades a Chemnitz (Alemanya) i 6 d'elles a la fàbrica de Marcinelle i Couillet. Tot aplegaria als ports d'Alacant i València en diferents enviaments.

"El Graduador" recull el 22 d'abril de 1883 l'inici de les obres a Bocairent: "*Los trabajos del ferro-carril de Villena á Alcoy, han empezado ya en el término de Bocairente, partiendo de la Virgen de la Luz, hácia esta última población. El sábado se anunció por medio de pregón público que podían concurrir á trabajar en la esplanación cuantos braceros lo deseasen. También se efectuarán á la vez los de la sección de la referida Virgen de la Luz, á Alcoy*". Mentrestant seguien els treballs d'inspecció per part dels enginyers, i a Cocentaina es debatia aleshores la necessitat de donar més facilitats a l'empresa constructora del ferrocarril, i a banda de la donació dels 15.000 metres quadrats de l'estació hi havia partidaris de donar-li també tots els terrenys per on devia passar el tren. L'1 de juny "La Unión Democrática" informa de que avancen a bon ritme les obres al tram Villena-Iecla i que podria obrir-se a finals d'any, al temps que ens diu que sembla abandonat definitivament el projecte de línia Xàtiva-Alacant (la qual cosa nega "El Serpis" dos dies després). A més recull la visita del director gerent de la línia, Jacinto Arán, a diferents poblacions, entre d'elles Bocairent, per conèixer la seua activitat industrial. A primers de juliol, a banda de dos locomotores que ja havien eixit d'Amberes, apleguen al tram Villena-Iecla 37 cotxes i vagons que s'estaven acabant de muntar.

El 16 de juliol es reunia l'empresa en junta extraordinària. En ella l'enginyer Ángel Calderón informava de l'estat de l'obra. Estaven acabats tots els edificis i molls de varies estacions, dos locomotores Hartmann havien aplegat a Alacant, esperant posar-les en funcionament a l'agost, i que amb els 2.000 operaris que hi havia treballant, era indiscutible que a finals d'any s'inaugurarien els 57 kilòmetres del tram Villena-Alcoi. La seua predicció, com vorem, estava molt lluny de ser certa. A Bocairent eren optimistes, però un poc més prudents, respecte a la finalització de les obres. El 9 d'agost "El Eco de la Província" publica:

En carta que desde Bocairente dirigen á un apreciable colega comprovinciano, leemos lo siguiente:

«Los trabajos de esplanación del ferro-carril de Villena á Alcoy, siguen, tanto en el término de esta villa, como en los colindantes de Bañeras, Alfafara y Agres, con asombrosa actividad; si no se interrumpen, para fin de año tal vez oigamos el silbido de la locomotora.

La estación de la Virgen de la Luz se halla empezada, y sus trabajos fuera ya de cimientos. Segun el plano que he tenido en mis manos, será magnífica.

La perforación del túnel que sigue á dos kilómetros de esta, adelanta tambien, verificándose los trabajos sin interrupción, tanto de dia como de noche, por operarios que van alternando cada doce horas, tanto á la entrada como á su salida, por la parte de Onteniente. La estación de Bañeras está ya en construcción.

En cuanto á la de esta villa, aun no se sabe cuando le llegará su turno, debido á cierto incidente de espropiación del terreno que ha de ocupar, que no se ha resuelto aun por resistir el propietario á su cesión antes de la indemnización.»

A Alcoi retardaven l'acabament de les obres per a l'abril de 1884. Així ho publicava "La Correspondencia de España" el 15 de setembre, quan descrivia l'estació de la ciutat com "[...] admirable por su gusto y buena construccion. La galería o depósito de máquinas contiene ya seis de ellas casi montadas; los carruajes de viajeros son inmejorables en lujo y comodidad. Los de mercancías son igualmente magníficos, con resistencia para admitir 80000 kilos de peso, y la cantidad de material existente es tan grande, que no cabe por ningun lado, llegando sin parar trenes con nuevas remesas. El espresado corresponsal asegura que los silbidos de la locomotora han de oirse en Alcoy el próximo mes de abril". També erraren la predicció.

El 16 de setembre de 1883 s'havia fet la primera prova amb una de les locomotores que hi havia a Villena. Així ho recull "El Serpis": "*La Máquina que ha tenido esta preferencia es la denominada ``Muro`` habiendo dado los mas satisfactorios resultados en la prueba que de la misma se ha efectuado*". El mateix rotatiu informa el 23 de setembre de l'estat de les obres. A l'estació de Banyeres, amb planta baixa i piso principal,

només quedava posar-li el sostre. En l'explanació de terres treballaven inclús dones, amb una brigada en direcció a Beneixama i l'altra cap a Bocairent, on l'estació encara no havia estat replantejada. D'ací a la Verge de la Llum, on s'estava alçant l'estació, la cotxera i la galeria de màquines, continuaven les tasques d'explanació del terreny. L'estació de Agres tampoc estava començada, però l'explanació havia conclòs.

Al novembre les obres d'explanació del terreny al terme d'Alcoi estaven parades per problemes amb els propietaris per no fer-se l'expropiació en la deguda forma. Com informa "La Correspondencia de España", a la resta de seccions avançaven els treballs, com per exemple al túnel d'Ontinyent, "*[...] particularmente en la boca de entrada por la parte de la Virgen de la Luz, adelantan con rapidez, teniendo ya trescientos y pico metros perforados. Dicha estacion se halla ya á la altura del primer piso, y los edificios de cocheras y almacenes empezados*". A final de mes trobem al diari catòlic "El Siglo Futuro": "*Un periódico de Alcoy dice que todos los braceros que quieran obtener colocación en las obras del ferrocarril de aquella ciudad á Villena, en la sección de esta última población a Bocairente, la obtendrán inmediatamente, ganando un jornal de dos pesetas diarias, y a los chicos de quince ó más años se les abonará cada día una peseta y cincuenta céntimos, ó sean seis reales*". Les obres avançaven, però 1883 aplegava a la seua fi i cap secció s'havia inaugurat.

### **De les proves amb locomotora a l'inauguració de la secció Villena-Banyeres**

L'any 1884 començava amb moviments per part dels ajuntaments de les poblacions de la línia. Al d'Ontinyent acordaren subvencionar a l'empresa del ferrocarril amb 7.000 duros, i l'ajuntament d'Alcoi es reunia per ultimar la subvenció que se li devia fer a l'empresa, nomenant una comissió per a tal fi. Per la seua banda, des de Xàtiva feien pressió per canviar el traçat i ser l'última estació de la línia en detriment de l'Alcúdia de Crespins.

A finals de gener continuen les proves amb locomotora. En una d'elles va haver-hi un accident, tal com ho recollia "Las Provincias": "*Al recorrer una locomotora el trayecto de ferro-carril de Villena á Alcoy, volcó en el barranco de Biar, que mide cinco metros de altura. Iban en ella seis personas, que no podían darse cuenta después de cómo habían salido con vida, pues baste decir que la chimenea quedó clavada en el suelo y las ruedas fuera de los ejes*". Finalment descrivia "El Serpis" el 30 de gener: "*[...] podemos dar la fausta nueva de haberse hecho la prueba definitiva del camino entre Villena, Biar y Benejama, habiendo circulado anteayer la locomotora con toda felicidad, dando los mas satisfactorios resultados cuantas maniobras se efectuaron*". Tant a Biar com a Beneixama el tren va ser rebut amb molt de goig. La crònica afegia que en el mes de febrer aplegaria la locomotora a Banyeres; d'eixa manera ja podria obrir-se la primera secció de la línia. A més, durant eixe mes començaven les obres al pont sobre el riu a Agres, amb un gran nombre de peons, cavalleries i carros de terra empleats en aquesta obra.

El 2 de març trobem al rotatiu alcoià "La República": "*Hace pocos días dijimos que la inauguracion de la primera seccion del ferro-carril de Villena a esta ciudad sufriría un pequeño retraso á consecuencia del temporal, que durante algunos días ha impedido que los trabajos se efectuaran en las debidas condiciones. Pues bien; para que se vea la rapidez con que las obras se llevan á cabo y el impulso extraordinario que la empresa lleva, podemos anunciar que hoy llegará la locomotora á la estacion de Bañeras, y aun la rebasará, puesto que la explanación y asiento de vía pasa ya del indicado pueblo*". El 5 de març coneixíem la resolució que l'ajuntament d'Alcoi havia acordat per a l'empresa, a la que subvencionava "*[...] con la cantidadalzada de 50.000 pesetas en concepto de reintegro y la misma por valor de los terrenos expropiados ó que se expropien para la explanacion de la línea y emplazamiento de la estación en dicho termino municipal y del coste de adquisicion de la dotacion de aguas que se necesite, corriendo de cargo de la Empresa la adquisicion de una y de otra*". El 30 de març, a punt d'obrir-se el primer tram del ferrocarril, "La Unión Democrática" dedica un article a lloar la tasca feta per l'empresa constructora. Recordava que "*La realización de empresa tan importante se está llevando á cabo sin auxilio y sin subvención ninguna del*

*Estado. Le ha dado vida, calor y desarrollo la iniciativa individual*", i afegia que "A los vecinos de estos pueblos incumbe la obligación moral de estimular la pronta terminación de una red de ferro-carriles tan beneficiosa". El 5 d'abril "El Liberal" recollia la noticia amplament esperada: "El ministro de fomento ha firmado ayer la real orden autorizando la apertura de la sección de Villena á Bañeras del ferro-carril que atraviesa la comarca de Villena á Alcoy".

El 12 d'abril de 1884, després de molts anys d'espera, s'inaugurava el primer tram del ferrocarril Villena a Alcoi, Iecla i l'Alcudia de Crespins. Els periòdics de l'època, com la "Gaceta de los caminos de hierro", recollien amples cròniques d'un dia tan assenyalat. Amb la presència a Villena de tot el consell d'administració de l'empresa i d'algunes autoritats provinents de Madrid i Barcelona, així com de membres de la premsa d'ambdós ciutats i València, a les 9:30 del matí "[...] fue servido un esplendido lunch y despues de visitar la bonita y bien construida estacion así como todos sus anexos, se procedió á la ceremonia de bendicion de la vía y máquinas, saliendo pocos momentos despues el tren que nos condujo á Bañeras donde fué servida la comida". La secció, de 25 kilòmetres, "comprende las estaciones de Villena, Biar, Benejama y Bañeras se desarrolla por un extenso valle donde ha habido necesidad de hacer grandes movimientos de tierras, pero en cambio tiene muy pocas obras de arte, reduciéndose estas á algunas alcantarillas y dos pontones". Després de lloar la magnífica tasca realitzada per l'enginyer Ángel Calderón, descriu el material mòvil "[í ] que es el mejor de los que se han empleado hasta ahora en los caminos de hierro españoles. Los carruajes construidos en Nuremberg son excelentes; los de 3ª clase tienen en cada departamento seis ventanillas, ventiladores, regilla para colocar el equipaje de mano, y unos asientos que, aunque sin tapizar tienen la madera ingeniosamente curvada haciendo cómoda una estancia prolongada en ellos; los de 1ª y 2ª clase sólo se distinguen por el color de la tapicería y porque en los últimos pueden ir dos viajeros más, así es que creemos que en la nueva línea nadie viajará en 1ª clase, puesto que por ménos precio tiene las mismas comodidades en los carruajes de 2ª. Las locomotoras son de Hartmann (Alemania) de gran fuerza sin tender y provistas de un magnífico freno que hace perfectamente posible la parada, con una velocidad regular, en el espacio de cinco metros".

A "El Serpis", en la seua ampla crònica editada entre els dies 16 i 19 d'abril, trobem altres detalls. Així, coneixem que la locomotora "Onteniente", engalanada davant amb l'escut d'armes d'Espanya i en els angles amb banderins amb els escuts d'armes d'Alacant, València, Múrcia i Barcelona, fou l'encarregada d'inaugurar la secció (la resta de locomotores ja muntades rebien els noms de "Alcudia", "Olleria", "Agullente", "Cocentaina" i "Muro", i en faltaven huit més per muntar). Completaven el comboi inaugural quatre cotxes de primera classe, dos furgons i un vagó galeria. A més, ressenyava que a les locomotores, els vagons i les gorres dels empleats figurava l'abreviatura VAYA, és a dir, les inicials en castellà de Villena, Alcoi, Iecla i Alcúdia.

De l'interior sabem que a 1ª classe els seients anaven folrats de "terciopelo rojo de Utrech" i que en "las portezuelas hay preciosos ceniceros de bronce". De l'actitud de la ciutat de Villena cap al ferrocarril, ens diu que "Asistió el alcalde de Villena, pero no dijo nada, ni acudió música alguna; ni hubo por parte de la ciudad demostraciones oficiales de regocijo". Destacava com a obra més important del trajecte el pont de Biar. De l'estació d'aquest poble ens diu que allí no hi havia res que fera indicar l'important esdeveniment: "era que se había olvidado dar aviso oficial de la inauguración". En canvi, a Beneixama van ser rebuts amb nombroses mostres d'alegria, com també a Banyeres, on s'acompanyaren d'una banda de musica. El viatge, contant les llargues parades a les estacions, havia durat una hora i mitja.

Aplegava aleshores l'hora del banquet de luxe, servit a un moll de mercaderies i del qual fa "El Serpis" una gran descripció, incloent-hi el menú, elaborat i servit pel restaurant Martin de Barcelona. No va faltar ni el Mötet&Chandon. Després del dinar i dels brindis de rigor, va començar el viatge de tornada, amb parada a l'estació de Biar, on ara sí "el vecindario en masa de esta villa aclamaba á los expedicionarios á los ruidosos sonos de dos bandas de música". Tanca la seua crònica amb la reflexió que es feien la majoria dels



assistents, que no era altra que quan aplegaria el tren a Alcoi. El Sr. Aran, director gerent, no dubtava a respondre que al proper octubre, al igual que s'afirmava que el tram Alcúdia-Ontinyent, més costos pels túnels a realitzar, s'acabaria per al juliol de 1885. Res més lluny de la realitat.

### **Les inclemències meteorològiques**

De fet, ben prompte trobem les dificultats que farien que les prediccions anteriors quedaren en paper mullat. El 23 d'abril "El Serpis" publica una carta rebuda de Bocairent on podem llegir que "*Las pertinaces y frecuentes lluvias han interrumpido muy mucho los trabajos y obras de fábrica del ferrocarril de Villena á Alcoy en este término, el primero de la segunda sección, lo cual hará retardar un poco mas la venida de la silbante locomotora á esta villa*", encara que no perdien l'optimisme al afirmar que "*sin estos contratiempos tal vez tengamos el placer de verla llegar á primeros de junio*". No obstant açò, continuava aplegant el material per a dur a terme les obres. Així, el 3 de maig publica "La República": "*Las 521 cajas de dinamita que desembarcó en el Grao de Valencia el vapor Herminia han sido depositadas en una cueva del Tejar, término de Alcudia, con objeto de gastarlas en los trabajos de construccion de la vía férrea que irá de aquel pueblo á Alcoy, pasando por Villena*". Però l'oratge continuava sent un enemic implacable. A finals de maig, trobem de nou a "El Serpis": "*Desde Bocairent escriben dando noticia de los terribles efectos causados por el temporal en aquella comarca, donde las aguas torrenciales, inundando campos, rompiendo margenes y desbordando los barrancos, han causado, como en todas partes, daños de mucha cuantía. [...] Las obras y terraplenes del ferro-carril en construccion de Alcoy han sufrido grandes desperfectos, lo cual retrasará la llegada de la locomotora á Bocairente*".

A l'agost, per tal d'activar les obres, l'empresa del ferrocarril decideix unificar les contractes parcials que tenia formalitzades, quedant encarregat de totes les obres Francisco Silva, fins ara encarregat de la secció de Verge de la Llum a Alcoi. Al tram entre aquesta última i Cocentaina s'havia fet el replanteig i en breu començaria a perforar-se el xicotet túnel de la Venta del Milacre. A la secció Villena-Banyeres, el pont sobre el Vinalopó miraven de refer-lo amb un sistema diferent, contractant amb una casa important de fundició tres grans trams de ferro, un de 30 metres i dos de 12, per formar un viaducte de 54 metres.

Al setembre eren els cordons sanitaris imposats per l'epidèmia de còlera els que retardaven l'avanç de les obres, i al novembre de nou el mal oratge feia acte de presència. Així ho podem llegir a l'edició del 21 de novembre de "La República": "*Ha ocasionado daños de consideracion el último temporal en la via férrea de Villena a Alcoy, pues, según dice un colega de esta ciudad, no bajarán de 50.000 duros los perjuicios materiales sufridos en la seccion de Virgen de la Luz. Aparte de los despefectos ocurridos en terraplenes y desmontes, hay que lamentar la destruccion del puente de Agres, que estaba próximo á su coronamiento*". Al desembre la "Gaceta de los caminos de hierro" amplia l'informació: "*La vía aparece cortada en varios puntos del kilómetro núm. 26; han sido arrastradas tres aletas del puente del camino de Alfafara que mide una extensión de 3 metros. Las cimbras y maderas del barranco de "Les Falses" han sido destruidas y esparcidas por los Bancales. Aparece cortada la explanacion en gran número de terraplenes y muchos corrimientos de trincheras. La alcantarilla del barranco del "Galer" fue cortada por una exhalacion, removida por el terremoto que tuvo lugar en la noche del 5 al 6 del actual y llevada por la fuerza de las aguas que arrastraban los árboles enteros desgarrados y grandes bloques, algunos de más de un metro cúbico precipitados con fuerza desde lo alto de las sierras. [í ] En el resto de la línea hay también perjuicios de consideracion*".

### **L'imminent aplegada del tren a Bocairent**

A primers de 1885 es reparaven els desperfectes, tal com recull la "Gacera de los caminos de hierro": "*Van muy adelantados los trabajos de reparación del trozo de Villena á Bañeras, en la vía férrea de aquella ciudad á Alcoy, y según noticias, en cuanto lleguen los tramos de hierro para el puente de Vinalopó, que se*

*están esperando de un día á otro, serán colocados e inmediatamente se restablecerá la comunicación, siendo probable además, que no pasen muchos días sin llegar los trenes a Bocaliente".* El 19 de gener es signava a Barcelona una escriptura de contracta per la que Manuel Balbás es comprometia a acabar totes les obres que faltaven per construir "[...] entre Bañeras y Alcoy y entre Villena y Yecla, en términos que para Marzo próximo debe llegar la locomotora a Bocaliente; para Setiembre a Muro y Yecla, y para Marzo de 1886 á Alcoy". Per tal menester és donaria ocupació a quasi 1.000 bracers més. "El Serpis" del 20 de febrer ens informa de que *"El elegante puente de hierro sobre el Vinalopó, que sustituye el terraplen devastado por el temporal de Mayo último, está muy adelantado: los estribos y pilas alcanzan ya la altura de asiento de los tramos de hierro. [...] Entre Bañeras y Bocaliente se trabaja con empeño en el movimiento de tierras, hallándose todo el material de via para este trayecto apilado en la estación de Bañeras. La locomotora llegará a Bocaliente antes del 31 de Marzo. [...] La explotación de Villena á Bocaliente se abrirá a fines de Abril con un servicio bien dispuesto"*.

A la Memòria llegida el 15 de febrer a la junta general d'accionistes de la "Compañía de los Ferro-carriles Económicos de Villena á Alcoy y Yecla y Alcudia de Crespins" trobem un balanç dels primers mesos de vida de funcionament de la línia. Així, sabem que oberta la mateixa el 12 d'abril de 1884 començava el trànsit de passatgers i mercaderies (sobretot cereals i vi), al temps que es negociava una combinació de tarifes, tant de passatgers com de mercaderies, amb la "Compañía de los Ferro-carriles de Madrid á Zaragoza y á Alicante" (MZA). Però el temporal de finals de maig ho va detenir tot amb la destrucció del pont sobre el Vinalopó (km. 5'6) i també als ponts ubicats als kilòmetres 16 i 22 (pont de "la Marchaleta"). El 16 de juny es reprenia el transport de passatgers, però no el de mercaderies al haver de fer transbord als kilòmetres 16 i 22. A finals d'agost d'eixe 1884, les mesures presses tant pel govern de la nació com pels municipis a causa de l'aparició del còlera van ralentir el tràfic ferroviari; a primers de setembre pràcticament era nul, i inexistent des del dia 18 per un nou temporal. Fins a meitat del mes d'octubre no es van poder reprendre les obres de reparació de la línia, amb nous estudis per evitar en la mesura que fora possible els desperfectes, variant els projectes als ponts del Vinalopó i de "la Marchaleta". Recollia després la Memòria l'entrada del Sr. Balbás com a nou constructor de la línia en ser aprovat el seu projecte com el més adient per concloure-la. A continuació parlava de la importància del moviment que rebria la línia amb l'obertura de la secció de Bocalient, "[...] no menos por su población, que por el número de fábricas que tiene (11 de paños y mantas, 7 de harina y dos de cal grasa é hidráulica), y por estar, además, unida á Onteniente por una carretera de reciente construcción". Destacava a continuació els avantatges que es produirien quan s'obriera al setembre el tram fins a Muro. Del tram de Iecla lamentaven la seua paralització forçosa. I malgrat les parades que havia sofert la línia, s'havien millorat les expectatives de passatgers fetes per al primer any. S'havien calculat 10.396 passatgers i n'havien passat 13.175.

El 12 de març "El Serpis" reproduïx una carta enviada des de Bocalient al diari "Las Provincias" on es posava el crit en el cel al afirmar que "[...] las obras del ferro-carril de Villena á Alcoy en la seccion de Bañeras á Bocaliente, están poco menos que paralizadas, pues solo trabajan unos cincuenta hombres en concluir la explanacion de un trozo de vía que falta para emprender la colocación de rails desde San Antonio del Collado á la estacion de Bocaliente. Dicha estacion no se sabe aún cuándo comenzará a levantarse, y dicese que provisionalmente servirá como á tal la casilla de guarda-agujas". "El Serpis" criticava la carta i defenia la tasca de l'empresa, que pot ser abans del termini marcat duria la locomotora a Bocalient. Dies després reproduïa la contestació que el Sr. Obregón, encarregat de la secció, havia enviat a "Las Provincias", afirmant que eren 120 els jornalers treballant en la secció i que si no fora pel mal oratge l'estació de Bocalient estaria acabada. "El Serpis" afegia que l'eficiència d'Obregon era tal, que per concloure en el termini previst la secció de Banyeres "[...] llegó hasta el extremo de trabajar de noche, sirviendose de achas de viento para alumbrar á los obreros".

El mes de març de 1885 aplegava a la seua fi. S'havia acabat la construcció del pont del Vinalopó, els directius de la companyia visitaven l'estat de les obres, eren optimistes respecte a l'obertura del tram de Iecla

per al setembre i havien aplegat a un acord de tràfic combinat amb la MZA. A Bocairent encara no havia aplegat la locomotora, però no tardaria a fer-ho. De fet, la via ja estava assentada dos kilòmetres mes enllà de Sant Antoni del Collao. Que els bocairentins pogueren beneficiar-se del tren era sols qüestió d'uns mesos.

JAIRO VAÑÓ REIG

#### BIBLIOGRAFÍA:

Biblioteca Virtual de Prensa Històrica: [www.prensahistorica.mcu.es](http://www.prensahistorica.mcu.es)

Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional de España: [www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/](http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/)

Hispana. Directorio y recolector de recursos digitales: [www.hispana.mcu.es](http://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<sup>a</sup> Ana Olmedo Gaya. Departamento de Derecho administrativo. Universidad de Granada.

REVISTA A TODO VAPOR N<sup>o</sup> 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