

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

Al març de 1888 la situació del ferrocarril de la línia entre Villena, Alcoi i l'Alcudia de Crespins (VAYA) era desastrosa, havent-se produït una suspensió de pagaments. Mentre que la línia entre Xàtiva i Alcoi començava a donar passos en ferm cap a la seua posada en marxa, la línia que travessava Bocairent continuaria vivint un període farcit de dificultats.

La diferent realitat de les línies al final de la dècada de 1880

El 5 d'abril de 1888 "La Vanguardia" publicava la convocatòria d'una sessió feta per la comissió encarregada de liquidar el Banco Ibérico. De les 13.700 accions que composaven la *Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Villena a Alcoy*, el Banco Ibérico era "tenedor por diferentes conceptos de 12.000 aproximadamente, hallándose embargadas otras 1.000 de cierto deponente en poder de la Compañía". A finals de mes apareixia a "El Alicantino" una carta enviada des d'Agres, on es demanava al periòdic que fera força davant de la Diputació en la petició d'una millora en les infraestructures viaries del poble, ja que tant allí com en Alfafara "[...] disfrutamos de las sendas de herradura que recorrían nuestros antepasados trescientos años atrás; y escusado es decir a V. que nuestros vinos y aceites son transportados á cargas a la estación de Bocairente". El 28 d'abril és "El Liberal" qui informa de que s'havia ampliat per nou mesos més el termini per acabar les obres al ramal entre Villena i Iecla.

Per la seua banda, el ferrocarril entre Xàtiva i Alcoi continuava complint etapes per a la seua creació. Així, el 6 d'agost "La Unión Católica" recull a les seues pàgines una decisió del ministeri de Foment d'atorgar al Marqués de Campo, mitjançant una reial ordre, la concessió sense subvenció de l'Estat del ferrocarril de via ampla que, empalmant en Xàtiva amb la línia d'Almansa a València, acabara en Alcoi, travessant pel Genovés, Benigànim, Albaida i Ontinyent. Les obres devien estar acabades en quatre anys. L'impuls que prenien les obres es palès amb el que recull el 23 d'agost "La Paz de Murcia": "*Dicen de Valencia que las obras del ferrocarril de Játiva á Alcoy han recibido un gran impulso, habiéndose dado la orden de que sean admitidos en ellas hasta dos mil trabajadores*".

Al VAYA les desgràcies no venien a soles. El 10 d'agost trobem a "La República": "*Un carro cargado de piedra, destinada á las obras del ferrocarril de Alcoy, ha volcado en Villena, pillando debajo al ingeniero-ayudante Sr. Pisión, dejándole cadáver en el acto*". A l'octubre, parlant del final de la verema a Bocairent, afectada pel temporal del mes de setembre, "El Alicantino" ens parla de la situació en que quedaven els jornalers: "*La situación de los pobladores de aquella comarca va á ser difícil, si, como es de esperar, á la corta cosecha se agrega un bajo precio, y es de desear que se comience la construcción de carreteras y obras de utilidad pública, para dar ocupación a las clases jornaleras, evitando las fatales consecuencias que puede traer la miseria*". Les obres del ferrocarril podien ser una solució per a tots eixos jornalers.

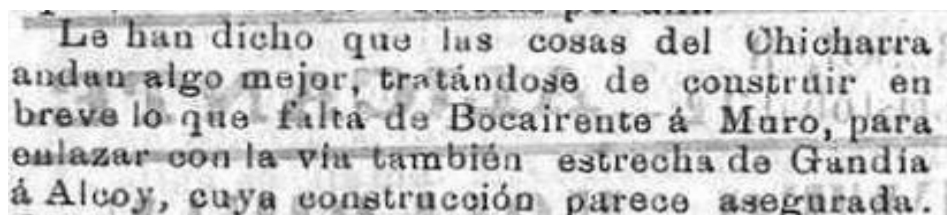
El 14 de novembre "La República" publica una extensa carta dirigida des de Iecla al ministre de Foment, on es recull la situació d'aquella població respecte del ferrocarril. Després de fer un repàs a l'evolució de la companyia des dels seues inicis, podem llegir: "*Hace tres años terminó el plazo de concesión. Durante este tiempo se han concedido varias prórrogas, sin razón que lo justifique: diferentes veces ha hecho suspensión de pagos y nunca se le ha obligado á la quiebra; los empleados no cobran desde el mes de Mayo: fíjese el señor ministro: siete meses que estos honrados y laboriosos hijos del trabajo viven de la trampa y de la caridad de los vendedores de comestibles, y si reclaman son despedidos en el acto. Y no se diga que la empresa no recauda, puesto que ingresan en sus cajas anualmente, solo por el transporte de vinos, y en el ramal de Yecla, muy próximo a 200.000 pesetas, que unido a la exportación é importación de diferentes productos para Yecla y Jumilla, se aproxima á un ingreso total de 300.000 pesetas, y sus gastos de personal*

y combustible no llega á las 30.000 pesetas. [í] De una empresa que se halla en tales condiciones, que debe más que tiene y que sus socios no pueden entenderse, nada útil y beneficioso puede esperarse, y el Estado hace tiempo debía haberse incautado de todo cuanto le pertenece y haberlo sacado á pública subasta, como es de ley y justicia. ¿Por qué no se hace? Los pueblos interesados en este asunto esperan del señor ministro no los desatenderá, y confían en que pronto cesará la situación irregular por que atraviesan."

L'any 1889 s'iniciava amb la reunió celebrada per part dels accionistes del Banco Ibérico, que després de debatre en torn de l'actuació de la comissió liquidadora, que en més de dos anys no havia avançat en les seues accions, van finalment resoldre la seua dissolució i el nomenament d'una nova comissió liquidadora que donara solució a tots els problemes que arrastrava el banc, especialment en tot allò referent a la situació de la suspensió de pagaments de la companyia del ferrocarril entre Villena i Alcoi. El 10 de febrer "La Nueva Lucha", parlant de tota la problemàtica al voltant del Banco Ibérico i el VAYA, opina que *"Por lo enmarañado de la cuestión dudamos que lleguen a entenderse y sacar el provecho que aun seria posible sacar de sus intereses"*. "La Gaceta de Madrid" (el BOE de l'època) publica el balanç de la companyia a 31 de desembre de 1888, aprovat per la junta general d'accionistes celebrada l'11 de febrer de 1889, amb un actiu de quasi 27 milions de pessetes. De les 27.400 obligacions del 3%, de valor nominal de 475 pessetes cadascuna, tan sols 13.458 es trobaven en circulació.

El 26 d'abril "La Nueva Lucha", en un article titulat "Actas y tareas de las cámaras de comercio", ens parla de la memòria presentada per la cambra de comerç d'Alcoi al 1888, on es recull la necessitat de la promulgació d'una llei que establira la unificació general de tarifes de transport en ferrocarrils. A més demandava per a l'estació de Villena l'aplicació dels preus de la tarifa especial V.M. nº1 que tenia Xàtiva, beneficiant així, tal i com es va aconseguir, *"[...] los tegidos del reino, hilos de coser y cerillas fosfóricas, y que se incluyera en el tercer grupo de la tarifa especial número 10, el papel de fumar con destino a Zaragoza, evitando la insostenible competencia catalana"*.

Al mes de juny es produïen novetats a la línia entre Xàtiva i Alcoi. El Marqués de Campo, concessionari de la mateixa, transferia a la *Sociedad de los ferrocarriles de Almansa a Valencia y Tarragona* la línia en projecte (a més de la línia entre Gandía i Denia). Per a "La Nueva Lucha", *"[...] por la manera como se halla pactada la combinación para su construcción y pago, adquirirá la nueva línea sin necesidad de realizar desembolso alguno, y la irá pagando paulatinamente, á medida que se amorticen las obligaciones que tiene á su cargo"*. La diferent realitat entre la línia Villena-Alcoi i la de Xàtiva-Alcoi era cada vegada més gran. En una carta del 24 de juny dirigida a "El Alicantino", signada per Fray Canelles, diu que des de Villena un amic vidrier l'informava de l'actualitat de la ciutat, i entre altres coses trobem:



Le han dicho que las cosas del Ohicharra andan algo mejor, tratándose de construir en breve lo que falta de Bocairente á Muro, para enlazar con la vía también estrecha de Gandía á Alcoy, cuya construcción parece asegurada.

Una d'eixes coses que "andam algo mejor" la trobem publicada el 17 d'agost al mateix diari, que ens informa de que *"[...] se llevó a feliz terminó, en la noche del 14 del actual, la operación de desmontar el puente provisional del rio Vinalopó en Benejama, y la de correr los dos nuevos tramos de hierro que completan las obras hasta Bocairente. El acierto con que se llevaron á cabo dichos trabajos, ha permitido el no interrumpir el tránsito ni un solo tren, evitando cinco o seis dias de trasbordo. El puente tiene 16 metros de luz y las vigas 84 centímetros de altura, con las escuadras y cruces de San Andrés correspondiente á su bien calculada resistencia"*. Mentrestant, continuaven els projectes de millora de la xarxa ferroviària a les comarques centrals. "La Nueva Lucha" publica el 10 de setembre la reial ordre de Foment *"[...] aprobando la transferencia o cesión de la concesión del puerto de Gandía a favor de la Compañía Alcoy and Gandía"*

Railway and Harbour Company Limited". Açò sembla que va fer que la companyia del VAYA reconsiderara la seua progressió cap al Nord i dirigira els seus esforços a aplegar fins Jumilla i Cieza.

D'altra banda, a Bocairent no es deixava de pensar en la millora d'altres infraestructures, i així el 9 de novembre publica "El Alicantino": *"El domingo último se inauguró una nueva estación telegráfica, tocándole el turno en este beneficio á la importante población de Bocairente, cuyo vecindario ha celebrado mucho dicha mejora"*.

La trista realitat dels treballadors del VAYA

L'any 1889 es tancava amb el reflex de la situació insostenible que patien els treballadors del ferrocarril Villena-Alcoi. El 2 de desembre el periòdic "La Época" així ho recull: *"Según dice un periódico, los empleados de la Compañía de los ferrocarriles de Villena á Alcoy han dirigido al Gobernador de la provincia de Alicante una respetuosa exposición, enumerando las quejas justas que tienen contra la expresada Compañía. Dicen, en sustancia, los exponentes, que no recibiendo retribución alguna por su trabajo, y habiendo trascurrido seis ú ocho meses sin que la Compañía pague ningún jornal, ellos, los modestos y sufridos empleados, se verán dentro del plazo de quince días en la necesidad de declararse en huelga, no por espíritu de venganza, dicen, sino obligados por la necesidad de vivir. Otro colega hace notar que pica en historia lo que hace esta Compañía de Villena á Alcoy, para la cual no rigen ni reglamentos, ni órdenes, ni leyes."* El 15 de desembre, al mateix rotatiu trobem un xicotet article titulat "La situación de Alcoy", on podem llegir que el municipi sol·licitava al ministre de Foment que donara per caducada la concessió atorgada a la companyia del VAYA, concessió de fet ja caducada i amb *"[...] la Compañía fuera de la ley desde 10 de junio de 1886"*. A més demana la intervenció del governador d'Alacant *"[...] para que la Compañía abone 7.000 duros de jornales atrasados que adeuda. [...] Tras de estas solicitudes vendrán las de las autoridades y vecinos de Villena, Bocairente, Agres, Muro y Concentaina, perjudicados por las informalidades de una Compañía que solo vive por la tolerancia, á todas luces inmerecida é injustificada, del Gobierno. [...] El ferrocarril que nos ocupa es cuestión de vida ó muerte, no sólo para Alcoy, sino para toda una comarca."*

De nou la comparativa amb la marxa de la línia entre Xàtiva i Alcoi deixava més en evidència a la companyia del VAYA. "La Paz de Murcia" informa el 15 de desembre: *"Escriben de Játiva que actualmente trabajan en las obras del ferrocarril de aquella ciudad á Alcoy más de 2000 braceros, distribuídos en 20 brigadas, cuyo mayor número está destinado á las obras enclavadas en el término de Montaberner. Los trabajos alcanzarán gran desarrollo, especialmente en el trazado de Montaberner á Albaida, habiéndose dado orden de admitir hasta el número de 4000 operarios, y más aún si fuese preciso. En la perforación del túnel de Genovés falta muy poco, y ya estaria concluída á no sobrevenir las últimas lluvias, accidente que ha hecho retrasar los trabajos."*

L'any 1890 començava ple de moviment per part dels treballadors del VAYA. Així, podem llegir el 14 de gener a "La Época": *"Los empleados de los ferrocarriles de Villena á Alcoy á Yecla y Alcodia de Crespins, han remitido al Sr. Gobernador de la provincia una copia de la solicitud que dirigen al director gerente de la Sociedad ferroviaria, en la cual piden, entre otras cosas, que no se quite á nadie absolutamente sin seguir su orden los castigos reglamentarios, y como ultimatum la formación de un expediente por los jefes de los servicios respectivos y cuya gravedad pida la destitución del empleado; el pago inmediato de los atrasos del personal y continuación de los abonos mensuales del 1º al 5 de cada mes; que vuelvan a sus estaciones respectivas los separados ó trasladados de ellas, y, por último, que sin cumplimiento de lo expuesto incondicional é inmediatamente, se telegrafe al señor ayudante de la división y comisario del Gobierno para que venga á encargarse del servicio, pues dimiten en este momento todos. En la solicitud de súplica, el mencionado personal ruega á la primera autoridad civil de la provincia que les ampare y defienda contra los atropellos de que están siendo objeto por parte de la gerencia de la citada compañía. El Serpis, de*

Alcoy, dice que el Director gerente de la Compañía, D. Jaime Torrens, ha salido precipitadamente para Barcelona, y que obedece esta marcha, según se susurra, al propósito que se tiene de remover todo el personal que queda."

El diumenge 19 de gener els treballadors es declaraven en vaga. El 23 de gener ho recollia "La Iberia": *El domingo último [día 19] quedó en suspenso la circulación de trenes en la línea de Villena á Alcoy, á Yecla y Alcurdia, con motivo de haberse declarado en huelga los empleados de la Compañía. Por el Gobernador civil de la provincia se adoptaron en el acto enérgicas y determinantes disposiciones con objeto de restablecer la normalidad de los servicios y exigir á cada cual el cumplimiento de sus respectivos deberes".* Eixe mateix dia 23 "La Época" informa de la finalització de la vaga: *"Según telegrama de Valencia, recibido en el Ministerio de Fomento, han vuelto á trabajar en la vía férrea de Alcurdia, Villena á Alcoy los obreros que por falta de pago de sus jornales habían suspendido sus trabajos."* Com a curiositat, ací tenen el que publicava el 25 de gener al respecte de la vaga "El Correo Militar (diario de la tarde. Defensor del Ejército y de la integridad nacional. Todo por España y para España)": *"Dice Las Provincias de Valencia: "El sábado ocurrió un hecho incalificable. Todos los empleados del ferrocarril económico de Villena, Alcoy á Yecla y Alcurdia de Crespins abandonaron los servicios que tenían a su cargo, dejando de funcionar aquella vía férrea, y quedando detenidas, no sólo las mercancías, sino los correos." Y nosotros no podemos menos de preguntar: ¿sería esto posible si los empleos de los ferrocarriles estuvieran desempeñados por militares?"*.

A finals de febrer el periòdic alcoià "El Serpis", responent a la publicació d'un diari alacantí que alabava la gestió de la companyia de la línia Villena-Alcoi, criticava el fet de que s'afirmara que la companyia havia entrat en una nova era de prosperitat *"[...] cuando hace muy pocos dias paralizaba el servicio de explotación por no disponer de 40.000 pesetas que se adeudaban al personal empleado en el mismo."* També criticava la suposada millora de serveis, en tant que *"[...] todavía no se dispone, como material de tracción, más que de dos únicas y enfermizas máquinas"*, causants del retard diari en l'arribada de la correspondència. També posava en dubte la capacitat del personal encarregat de governar les locomotores, *"[...] cuando ocurren accidentes como el de Bocairente, del cual resultaron destrozados los topes de la máquina, un coche de 1ª y el de 2ª"*. Afegeix que *"[...] se hallan los viajeros expuestos á graves percances, cual fué un milagro no ocurriera en la semana última uno muy serio en el cruce de Villena, pues estuvo en un tris que el tren de M.Z.A. (Madrid-Saragossa-Alacant) no pasara por ojo al de V.A.Y.A. por haberse dado salida a éste sin las precauciones debidas y cuando acababa de efecturarse la de aquel con prévio aviso al cruce"*.

El 9 de març de 1890 "La Época" fa un extens resum de la història del VAYA arran de la raonada exposició feta per l'Ajuntament i per la cambra de comerç d'Alcoi contra la pròrroga sol·licitada per la companyia de la línia Villena-Alcoi. Altres rotatius, com "El Diario de Murcia", també es fan ressò eixe mes de març de la caòtica situació de la companyia i de la posició de desavantatge d'Alcoi respecte d'altres centres fabrils a causa de la demora en l'aplegada del ferrocarril a la ciutat. El 12 de març publica "La Monarquía": *"Una comisión del Ayuntamiento y otra de la Cámara de Comercio de Alcoy, han estado esta tarde en el Congreso con objeto de gestionar que, en el caso de que se apruebe la prórroga solicitada por el concesionario de la línea en construcción, de Villena á Alcoy y Yecla, no sea incondicionalmente, sino en sujeción á un determinado é improrrogable plazo, dado el abuso que dicha empresa viene cometiendo en detrimento de los intereses generales de aquella zona."*

Mentrestant, continuaven els problemes en els kilòmetres de línia que si que estaven operatius. El 16 de març informa "La Iberia": *"El servicio de la línea férrea económica de Villena á Alcoy, Yecla, es un modelo. Anteayer se inutilizó una máquina en el kilómetro 22, por la rotura de un tubo, y otra máquina que acudió en auxilio del tren detenido se descompuso también al llegar al kilómetro 21. En un trayecto de diez kilómetros tuvo el tren un retraso de más de nueve horas"*. Com es pot apreciar, la situació de la línia era un autèntic desastre. A l'octubre era el mal oratge el responsable de nous problemes. El dia 11 trobem a "La Correspondencia de España": *"Nos escriben de Bañeras que el día 8 descargó en todo el término una*

horrible tempestad, no conocida desde años atrás. Un fuerte temporal de aguas que descargó el martes sobre una parte de la provincia de Alicante ha causado daños de consideración. El agua arrastró sobre tres kilómetros del ferro-carril de Villena á Alcoy, viéndose precisada esta compañía á buscar un número considerable de operarios para que no se interrumpiera la comunicación." Ja fora per problemes externs, com sobretot pels interns, el cas es que la companyia tancava l'any 1890 sumida en el caos. Amb els acomiadaments i la dimissió de molts obrers, va descendir el personal qualificat, la qual cosa va redundar en el deteriorament del servei i del manteniment de les instal·lacions, i per tant va augmentant la possibilitat d'accidents. Com a notícia en principi positiva, l'aprovació el 27 de maig d'eixe 1890 del projecte de prolongació de la línia fins a Jumilla.

El 28 de febrer de 1891 es va celebrar a Barcelona la junta general ordinària d'accionistes del ferrocarril econòmic de Villena a Alcoi, Yecla i l'Alcúdia, on estigueren presents o representades 13.200 accions de les 13.600 que hi havia en circulació. Allí es va nomenar un nou consell d'administració, format pels senyors Mariano Casi, Francisco Villá, Juan Antonio Sorribes, Desiderio Torres, José Baró, Joaquín Sala i Eusebio Jover, sent aquest últim l'únic reelegit. El seu objectiu no era altre que regularitzar els assumptes de la companyia i aconseguir en un termini el més breu possible una solució pràctica per posar fi a la situació per la que aquesta travessava.

Els canvis produïts al si del consell d'administració son motiu per a l'esperança per a "El Pandero" de Jumilla. El 26 d'abril podem llegir a les seues pàgines: *"La modificación esencial que ha tenido lugar en el Consejo de Administración de la Compañía de los Ferrocarriles de Villena á Alcoy á Yecla y Alcutia, hace esperar que en un breve periodo recobre esta Compañía su libertad de acción, y la circunstancia de ser el actual Jefe de la Explotación el concesionario del proyecto de ferrocarril de Yecla á Jumilla, que hemos tenido el gusto de ver completamente terminado, es una garantía de que este seria el momento más oportuno para llegar a una inteligencia que diese como resultado la inmediata construcción de ese ferrocarril."*

Una nova pròrroga

El 19 de juliol el "Diario oficial de avisos de Madrid" publicava la llei signada el 16 de juliol per la reina regent María Cristina en nom del rei Alfons XIII, on es recollia la concessió d'una pròrroga de 30 mesos per a l'acabament de les obres a la companyia del VAYA. A l'article segon de la llei trobem que *"El ramal que según el art. 1º de la ley de 3 de septiembre de 1882, debe enlazar esta línea con la de Almansa á Valencia, partirá de Virgen de la Luz, y terminará en Onteniente, en cuyo último punto enlazará con el de Játiva á Alcoy, concedido por la ley de 3 de julio de 1887."* Dies abans s'havien produït aferrissats debats al Senat en relació a la concessió de la pròrroga, ja que com bé apuntaven senadors com Diego García Martínez, la companyia en qüestió havia fet fallida, i apuntava també al fet que Santos de Isasa, aleshores ministre de Foment, havia presidit amb anterioritat la companyia de la línia Villena-Alcoi. Tal i com reflexava "La Correspondencia de España" l'11 de juliol, el ministre Isasa es defenia afirmant que *"[...] jamás había sido abogado á sueldo de ninguna compañía y que hace más de dos años que no pertenece al Consejo de administración"*.

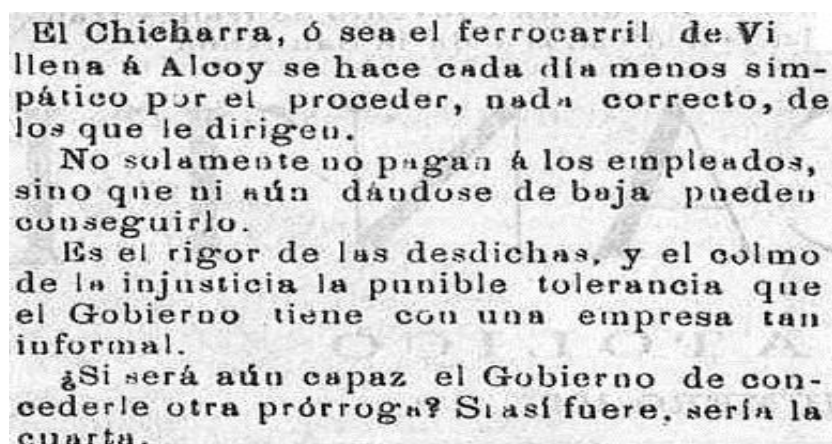
Per la seua banda, al mes d'agost el ministre de Foment autoritzava a la *Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España* a adquirir diferents línies de la península, entre les quals la línia entre Xàtiva i Alcoi, la d'Almansa a Xàtiva o la de Gandía a Denia.

A finals de setembre de 1891 semblaven millorar les circumstàncies del VAYA. Així, el dia 23 publica "El Eco de Cartagena": *"Se han reanudado los trabajos del ferrocarril de Villena á Alcoy en la sección de Yecla. Probablemente se reanudarán también muy en breve por la parte de Bocairente, para lo cual se practican activas gestiones á fin de vencer algunas dificultades relacionadas con la expropiación de terrenos."* Al novembre s'aprova l'itinerari del tren correu entre Villena i Bocairent. El dia 22 d'eixe mateix mes publica

"El Día" els horaris del tren correu: "Entre Villena y Bocairente: salida de Yecla á las 5.18 de la mañana; llegada á Bocairente á las 8,7. Salida de Bocairente á las 2,7 de la tarde, llegada á Yecla á las 5,22."

Malgrat les notícies amb que es tancava l'any 1891, la realitat s'imposava una vegada més als desitjos i de nou a l'abril de 1892 l'ombra de la vaga es feia present. El 4 d'abril així ho escriu "La Correspondencia de España": "*Según afirma un periódico de Alcoy, el viernes corrían rumores de haberse declarado en huelga ó estar dispuestos á ella todos los empleados del ferrocarril económico de Villena á Alcoy. Se dice que la compañía adeuda a sus dependientes seis meses de haber, sin encontrar el medio de hacer efectivos sus atrasos.*" El 13 d'abril "La Vanguardia" recull algunes dades de la Memòria que la companyia havia presentat el 31 de març. Així podem conèixer que "*De las 48,000 toneladas de vino que transportó la Compañía durante el año pasado solo unas 16,000 corresponden á la última cosecha, cuando de la anterior se transportaron más de 39,000. Todas las mercancías presentan alza en el tráfico en comparación con años anteriores figurando solo en disminución los cueros, conservas, licores y otros de poca importancia.*" De la veracitat de les dades presentades en eixa memòria dubta a 28 de maig "El Alicantino" en un article que portava per títol un revelador "El mayor de los escándalos", on ens diu "[...] *que no se puede tomar en serio nada que proceda de esa desacreditada compañía.*" Afegeix que si tan pròspera era la marxa de la companyia, perquè no pagaven el sou que devien als jornalers? A més criticava al Govern per haver concedit a l'empresa del VAYA una tercera pròrroga que qualificava d'injusta i que a més no s'estava complint: "*Se le impuso la condición de que empezara las obras dentro de los 60 días y las concluyera en 30 meses. Pues bien: empezaron las obras con algunos peones cuando faltaban tres días para los dos meses y nada han hecho, después de transcurrir cerca de la mitad de tan injusta prórroga. [...] ¿Cuando se vió otro escándalo igual, en concesiones de ferrocarriles? [...] No hace mucho faltó poco para parar el servicio otra vez, por falta de pago; pues todo el dinero que se recauda dicen que va a Barcelona. [...] Lo mejor seria que se incautara el Gobierno del Chicharra y con ello ganaría mucho el país y los infelices que no tienen más remedio que hacer de gallegos de los gallegos chicharreros.*"

No tot eren males notícies per a la ciutat d'Alcoi. Al mes de juny s'iniciaven els viatges de prova de la línia entre eixa ciutat i Gandía, amb els nombrosos avantatges que això suposava per a l'eixida del productes de l'industria alcoiana. La línia seria finalment inaugurada el 23 de gener de 1893. D'altra banda, el 17 d'agost de 1892 informa "El Siglo Futuro" de que la *Compañía Ferroviaria del Norte de España* havia decidit prolongar fins Alcoi la línia de Xàtiva; en principi devia aplegar només fins Ontinyent. En canvi, el Xitxarra continuava igual. Així ho recull el 23 d'agost "El Alicantino":



El Chicharra, ó sea el ferrocarril de Villena á Alcoy se hace cada día menos simpático por el proceder, nada correcto, de los que le dirigen.
No solamente no pagan á los empleados, sino que ni aún dándose de baja pueden conseguirlo.
Es el rigor de las desdichas, y el colmo de la injusticia la punible tolerancia que el Gobierno tiene con una empresa tan informal.
¿Si será aún capaz el Gobierno de concederle otra prórroga? Si así fuere, sería la cuarta.

El 23 de setembre publica "El Diario de Murcia" les queixes que li aplegaven des de Jumilla i Yecla al haver-se suprimit dos tren correu, un ascendent i l'altre descendent, entre les dos poblacions, amb el perjudici que això suposava i malgrat estar obligats pel plec de condicions a realitzar eixe servici.

1893 començava amb la mateixa tònica de queixes per l'actuació de la companyia del VAYA. El 18 de gener apareix a "El Alicantino": "*Ultimamente los ayuntamientos de los pueblos interesados han elevado una solicitud al ministro de Fomento, pidiendo justicia, y no sabemos que resultará. Lo de siempre. Nada entre dos platos. Entre gallegos y madrileños lo gobiernan de manera que no pagan á nadie, debiéndose nueve meses al personal y otras muchas que se cuentan.*" Altra tònica que tampoc canviava eren els accidents que periòdicament es produïen en la línia. El 19 de febrer informa "La Correspondencia de España": "*El tren núm. 5 del día 18 de la línea de Villena á Alcoy ha cogido en el kilómetro 1 á un individuo, llamado Antonio Navarro, produciéndole heridas graves en la cabeza, mano y pie izquierdo. El Navarro, según ha declarado, es sordo, por lo cual no se apartó de la vía, á pesar de los avisos de la guardabarrera y del silbato de la locomotora.*" Al mes de març el setmanari de València "El Agente Ferroviario Español", comentant un escrit de "El Alicantino", diu que més que la situació de la companyia, allò que més estranyesa li causava era la passivitat de les autoritats, tant nacionals com regionals, davant de l'actuació de l'empresa ferroviària. A més, afegia: "*La situación de los honradísimos empleados de este ferrocarril es insostenible, prefieren (nos consta) pasar hambre, enténdanlo bien los Sres. Ministro y Gobernador de Alicante, pasar hambre, ellos y sus familias, antes que tocar un céntimo de la Empresa que así los trata, y á esos infelices empleados se les coloca en la alternativa de morirse de hambre o de procesarles si produjesen un conflicto.*"

Contrastava eixa situació amb la de la línia Xàtiva-Alcoi. El 29 de març "La Unión Católica" publica una ampla crònica sobre la inauguració dos dies abans del primer tram de 29 kilòmetres d'eixa línia, el que aplegava fins Albaida després de passar pel Genovés, Benigànim, La Pobla i Montaverner. Així, ens informa d'algunes de les característiques del tram en qüestió i de la rebuda tributada en les diferents poblacions: "*Siete túneles dan entrada al valle de Albaida, fertilísima zona que fecundiza el río del mismo nombre, y por cuya ladera se ha tendido el doble rails. De los siete, el mayor tiene extensión de 232 metros, cuatro estan revestidos en el interior y alguno en la cueva. Nueve puentes se han construido, el mayor de 120 metros de luz y 13 metros de altura. Las obras de fábrica son hasta 79, mereciendo especial mención los desmontes. [...] El viaje ha sido verdaderamente triunfal en todos los pueblos del tránsito y en los que estan a la vista [...] El entusiasmo ha sido indescriptible en todas las estaciones: colgaduras, arcos, banderas, cohetes, músicas, autoridades y vencidario aclamando a la empresa y saludando á los expedicionarios, que correspondíamos con vivas demostraciones á su alegría. [...] En Albaida el recibimiento ha sido grandioso, y al son de la Marcha Real ejecutada por dos bandas y vuelo de campanas. Frente al tren se veían los gigantes del Corpus con cariñosas dedicatorias.*" Després de visitar Albaida, es va celebrar un banquet a la mateixa estació, pronunciant-se diferents discursos per part de les autoritats. Com a curiositat destaquem aquest: "*Fué muy celebrado el brindis del señor Cura de Puebla de Rugat, que manifestó, que la iglesia, lejos de ser contraria, bendice los progresos modernos cuando se dirigen al bien de los pueblos.*"

El 13 d'abril de 1893 trobem a "La Vanguardia" un article on recull part de la Memòria presentada per la *Compañía de los Ferrocarriles de Villena á Alcoy á Yecla y Alcutia de Crespins* a la junta d'accionistes, on entre altres coses trobem que "*El consejo de Administración hace en ella un detallado estudio de las causas que han motivado la baja de productos durante el pasado ejercicio de 1892 señalando como causa principal la denuncia del tratado franco-español y especialmente en lo referente á la producción vinícola por ser la base principalísima del tráfico de aquellas líneas. Hace la Memoria una comparación de las cifras que arroja la cuenta de Explotación desde 1888 hasta 1892 resultando de la comparación de los dos últimos años, una notable diferencia, pues mientras en 1891 alcanzó á pesetas 241,700 '25 en el ejercicio que nos ocupa solo asciende á pesetas 131,629 '64. [...] A pesar de ello asegura el Consejo que el déficit en la cuenta general de la compañía de pesetas 81,781 '94 no es mayor que el déficit general que resultó en otros ejercicios sociales, sin contar que figuran en dicho déficit pesetas 20,782'85 por reparación del material de tracción y transportes.*"

D'altra banda, semblava que des de Madrid començaven a donar passos per posar fi als abusos de la companyia del VAYA. Així, el 20 d'abril podem llegir a "La Época": "*Se nos dice que, como resultado de la*

inspección facultativa girada á las líneas en explotación y construcción de los ferrocarriles económicos de Villena á Alcoy y á Yecla, el ex ministro Sr. Canalejas, diputado por Alcoy, se propone interpelar al de Fomento, tan pronto como quede constituido el Congreso, para que declare la caducidad de la concesión, que cree legal y motivada."

El 21 de juny "La Correspondencia de España", repassa les condicions de la pròrroga atorgada a la companyia, assenyalant: *"Las condiciones de dicha prórroga son las siguientes: Terminar las obras en el plazo de treinta meses a contar desde el día de la promulgación de la ley. Reanudar las obras de construcción dentro de los sesenta primeros días de la prórroga y continuarlas sin interrupción alguna"* Després afegeix: *"Todas estas condiciones son hasta ahora cumplidas, según consta en el ministerio por diversos informes, y si bien en alguno de ellos se expresa el temor de que las obras no puedan ser terminadas en los once meses que faltan para la extinción del plazo, hasta ahora no hay texto legal que autorice a la administración para decretar la caducidad de la concesión, siendo lo único posible esperar la extinción del plazo para instruir el oportuno expediente."* Pel que sembla, deuria passar un altre any més per a que pogueren començar a canviar les coses.

Més vagues i confiscacions

Al juliol de 1893 els problemes econòmics tornaven a portar greus conseqüències. El dia 6 "El Alicantino" recull la comunicació que el cap d'explotació de la línia li havia fet al Govern civil: *"Las circunstancias especiales que viene atravesando esta Compañía, unidas á la crisis económica que agobia á este país, conocido y que ha motivado un descenso enorme en los ingresos por la falta de extracción de vinos, que son su principal producto, ha sido origen de que se hallen atrasadas las pagas al personal y que este venga atravesando un período defícilísimo."* Per fer front a la situació s'havia convocat junta general extraordinària, que no havia resolt res; així ho reflectia el telegrama enviat a la prefectura de la línia: *"Junta enterada gravedad situación, no terminó ayer asunto presidente; volverá a reunirse el lunes, el límite mínimo según estatutos, para resolver dictámen que emitirá ponencia nombrada"*. Finalment "El Alicantino" afegia: *"El preinserto telegrama ha causado, como es consiguiente, gran alarma entre los empleados de aquella vía, siendo probable que se paralice el movimiento de la misma por falta de personal."*

No van tardar a complir-se les prediccions. El 14 de juliol ho recull "La Época": *"Un periódico dice que no son los obreros del ferrocarril de Villena á Bocairente (Alicante) los que se han declarado en huelga, sino los empleados de la empresa, a los cuales esta no les paga hace diez meses. Esa ha sido la causa de suspenderse los trabajos."* El mateix dia també informa el periòdic liberal "El Imparcial": *"No es cierto que los obreros del ferrocarril de Villena á Bocairente (Alicante) se hayan declarado en huelga á consecuencia de deberles muchos jornales los contratistas de la línea. El contratista ha pagado siempre con puntualidad. Lo que sucedido es que el servicio de ferrocarril de la línea de Villena á Alcoy se ha suspendido desde anteayer á las doce del día, por oponerse los empleados á hacer sus trabajos, á causa de no pagarles la empresa desde hace diez meses."* Finalment el Governador civil d'Alacant va enviar un enginyer a Villena per solucionar el conflicte. En vista de que l'informe tècnic no podia ser més desfavorable, la solució de la confiscació per part del Govern cobrava força.

L'1 d'agost la "Revista Ilustrada de Vías Férreas" recull la confiscació de la línia per part del Govern mitjançant reial ordre: *"S. M. el Rey (Q. D. G.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, se ha servido disponer lo siguiente: 1.º El Gobernador civil de Alicante, como delegado del Gobierno, auxiliado por la Comisión de ferrocarriles de Madrid, procederá sin demora á restablecer el servicio público en el ferrocarril de Villena, Alcoy y Yecla, incautándose al efecto de las líneas y de los productos de su explotación y adoptando cuantas disposiciones estime necesarias para que la circulación de los trenes se haga ordenadamente y sin interrupción. 2.º Durante el tiempo que la explotación se haga en esta forma, la Compañía concesionaria tendrá derecho únicamente á presenciar la recaudación y los pagos que se hagan"*

por orden del Delegado del Gobierno. 3.º En el término de seis meses, contados desde el día en que se interrumpió el servicio público en el ferrocarril, deberá justificar la Compañía que cuenta con los recursos suficientes para continuar la explotación, y que ha satisfecho todos los haberes atrasados que adeuda á sus empleados y operarios de todas clases.". L'Estat va establir uns serveis mínims amb un tren per a cada sentit de la marxa, efectuant diversos ajustos de tarifes amb l'objectiu de captar més passatgers i mercaderies. Per exemple, es van oferir preus reduïts en trens especials amb motiu de la fira taurina de Yecla o durant les celebracions de les festes a Biar i Villena. Una vegada transcorregut el termini, si no s'havien complit les condicions, es donaria per caducada la concessió. A més, es nomenava a Luis Canalejas delegat interí per al període de la confiscació.

El 8 d'agost "El Alicantino" es despatxa a gust en la seua crítica contra la companyia del VAYA. Entre altres coses, així opina dels dirigents que havia tingut la companyia: *"Hubo mangoneadores de todas las castas, edades y condiciones: catalanes, castellanos, valencianos, gallegos, aragoneses y andaluces"*. Per exemple, de Manuel Balbás deia que *"[...] entró de constructor general; casi no construyó y tiene un crédito sobre obras de casi 200.000 duros."* Però allò que més interessava al periòdic era *"[...] el mal trato del pobre personal que, desempeñando sus cargos con fidelidad y sufrimiento ejemplares, ha sido maltratado, sobre no cobrar, por unos jefes déspotas, mal educados y egoistas, que engordaron á costa de los infelices. El poco dinero que se sacaba, era mandado a Barcelona, después de cobrarse su sueldo los gallegos del afortunado Balbás, o Mal vás, como le dicen en Barcelona, y dictador de los demás comparsas que forman el consejo, que tragó al Banco Ibérico"*. Respecte de la confiscació pel Govern de la línia del Xitxarra, afirma: *"Si yo fuera Rey, mandaría separar á cuantos hubieran figurado como amos, no dejando ningún retoño suyo; porque la moralidad administrativa no renacerá, mientras queden sombras de lo pasado. [...] Ojo pues con todos los que entablen negociaciones para salvar al "Chicharra" pues casi todos fueron hasta hoy enviados de encargo, para engañar al Gobierno y al país"*.

El 20 de setembre informa la "Revista Ilustrada de Vías Férreas": *"Ferrocarril de Villena á Alcoy.- Los gastos de este ferrocarril del 21 al 31 de agosto último inclusive, han sido de 3.538,81 pesetas. En igual periodo de tiempo los ingresos han sido de 8.551,47 pesetas, existiendo, por lo tanto, en caja 5.012,66 pesetas."* Al novembre recull una sèrie de disposicions especials per a la línia del VAYA. Entre elles *"[...] dos tarifas especiales, temporales, de billetes de ida y vuelta, de segunda y tercera clase, para viajeros; una que ha de regir entre Villena y el apeadero de las Virtudes, y otra para todo el ramal de Villena á Yecla. Ambas tarifas son muy beneficiosas, por la rebaja que hacen de los precios de la general, sobre todo la segunda, que llega á rebajarlos en un 42 por 100. Del mismo modo se ha aprobado para dicho ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla, otra tarifa especial, núm. 3, para transporte de vinos del reino, por expedición mínima de diez pipas, desde cualquiera de las estaciones de su línea á Alicante (estación) o á Alicante (puerto)"*. Al desembre comunica una nova disposició que suposava un avantatge per a la línia: *"TARIFAS.- Vinos y pipas vacías, para ó de Alicante.- El día 5 del actual ha establecido la Compañía M. Z. A. una tarifa especial núm. 33, para el transporte de vinos comunes procedentes del ferrocarril de Alcoy, y para la devolución de envases."* El nombre total de viatgers per als 53 kilòmetres de línia en explotació durant l'any 1893 va ser de 34.353.

Per la seua banda, la línia entre Xàtiva i Alcoi continuava creixent. Així, el 13 d'octubre informa "La Iberia": *"Ayer llegó a Onteniente la primera locomotora del ferrocarril del Norte. La población entera celebró la llegada del tren con grandes aclamaciones y cohetes."*

De camí a la confiscació definitiva del VAYA

De nou es la "Revista Ilustrada de Vías Férreas" la que el 5 de febrer de 1894 ens informa de la situació de la línia Villena-Alcoi: *"El ferrocarril de Villena á Alcoy, Yecla y Alcudia, sigue explotándose por el Gobierno y en vísperas de la incautación definitiva, á la cual creemos se llegará forzosamente, en cuyo caso,*

adjudicándose nueva concesión, ninguna empresa debería acudir a la terminación y explotación de la línea más que la de Madrid, Zaragoza y Alicante, tanto por hallarse en condiciones desahogadas para la construcción de los 40 kilómetros que restan, cuanto porque es la principal interesada en el tráfico de esta línea, favoreciendo de paso el inmejorable puerto de Alicante."

El 15 d'abril notifica la situació de la línia entre Xàtiva i Alcoi: "*Las noticias que se reciben referentes a la construcción de ferrocarril de Játiba á Alcoy son satisfactorias. La estación de Onteniente ha quedado totalmente terminada y los trabajos hacia Alcoy continúan con gran rapidez. Ahora se está procediendo a la perforación del primer túnel que existe después de la estación de Bocairente, el cual es atacado por ambos lados. Por la parte de Onteniente está trabajando una brigada de más de 100 operarios, que llevan perforados cerca de 200 metros de los 554 que tendrá de longitud aquel túnel, y por la parte opuesta hay solamente 35 obreros porque el estado de los trabajos no permite ocupar mayor número y llevan construidos 5 metros de galería.*" A la mateixa edició recull també informació sobre l'estat de la línia del VAYA: "*Por el Ministro de Fomento se está ultimando el expediente de caducidad de la concesión otorgada á dicha Compañía, pues está comprobado que durante la prórroga de 30 meses que se concedieron para la terminación de las obras no se ha construido más que unos pequeños terraplenes.*" Hi havia molts pocs kilòmetres de distància entre les dos línies, però la diferència en la situació d'ambdós era molt cridanera.

El 31 de juliol apareix a "La Correspondencia de España": "*DISPOSICIONES DE FOMENTO.- Ha sido nombrada una comisión para explotar, en nombre del gobierno, el ferrocarril de Villena á Alcoy.*". El 15 d'agost la "Revista Ilustrada de Vías Férreas" amplia l'informació: "*El Ferrocarril de Villena á Alcoy.- Habiéndose acordado por el Gobierno la incautación definitiva de este ferrocarril por haberse declarado en quiebra la Compañía y caducado la concesión por haber terminado el plazo que la ley marca para que demostrara contar con recursos para encargarse nuevamente de la explotación, ha sido nombrada por el Ministerio de Fomento la comisión que se ha de encargar de la explotación.*" Després feia una comparativa amb la situació del ferrocarril de Madrid a Arganda, i reflexionava sobre la conveniència d'entregar l'explotació al ministeri de la Guerra, en concret al batalló de ferrocarrils, i els avantatges que això suposaria per a la marxa de la línia. Però com reflexionava a continuació "[...] aquí lo útil y beneficioso parece que es lo de menos, y de igual modo que se verificó cuando la incautación de la línea de Madrid á Arganda, se ha hecho actualmente con la de Villena á Alcoy; y mientras tanto el batallón de ferrocarriles, creado para lo que su nombre indica, no podrá dedicarse á otra cosa que al manejo del arma, y á lo sumo, á ejercitar á sus soldados en la bicicleta, llevando y trayendo partes entre Madrid y sus cantones." L'inspector general de camins Manuel Estibaus va passar a ser el president de la comissió explotadora, Baldomero Aracil va passar a ser l'enginyer, i Manuel Balbás seria el representant de la companyia davant l'Estat.

Eixe mes d'agost el rotatiu madrileny "El Disco" publica un article parlant de la línia Villena-Alcoi amb l'aclaridor títol de "Desbarajuste", on ens diu que "*Hay un jefe de la intervención con cinco pesetas diarias de sueldo, el cual jefe reside en Alicante, ó lo que es igual, lejos de donde debe estar. Este señor se concreta á visitar el citado ferrocarril cada fin de mes, y todos creerán que esa visita es para arreglar las cuentas, como es natural que se suponga. Pues no señor; este caballero no va más que á cobrar su sueldo.*" Per la seua banda "El Alicantino" va més enllà en la reflexió feta per "El Disco" i amplia la seua informació: "*Ese señor jefe de la intervención del ferrocarril Chicharra con cinco pesetas diarias de sueldo, cobra además veinticinco duros mensuales del elástico presupuesto de obras públicas, en cuyas oficinas trabaja como escribiente temporero; es además delegado ó inspector en el muelle de esta ciudad, que visita con la misma asiduidad que la estación de Villena, y además disfruta casa gratis, que paga la Hacienda.*"

Malgrat la intervenció de l'Estat continuaren produint-se irregularitats com a conseqüència dels acomiadaments, algunes d'elles en forma de sabotatges. El més greu es va produir el 23 de setembre, quan al

kilòmetre 12 de la secció de Villena a Yecla es va col·locar un objecte en la via amb l'evident intenció de produir el seu descarrilament. Per sort el comboi va poder frenar a temps.

Sembla que la situació de moltes empreses ferroviàries de la península era també desastrosa. Fent un resum de l'actualitat de les línies a l'any 1894, publica "El Dia" amb data de 7 de gener de 1895: "[i] que la situación de la industria ferroviaria es crítica lo demuestran las cifras de los productos del tráfico en 1894, el estado de quiebras de las Compañías de ferro-carriles de Madrid á Arganda y de Villena á Alcoy, de cuyas líneas se ha tenido que incautar el Gobierno, y el haber suspendido pagos las Empresas de Madrid á Cáceres y á Portugal, del Oeste de España, de Madrid á Villa del Prado, de Igualada á Martorell, Valencia y Aragón, de Puerto-Rico, de Zafra á Huelva y de Linares á Almería." Al llarg de 1894 s'havien posat en explotació només 460 kilòmetres nous a tot l'Estat, d'entre ells els 10 kilòmetres entre Albaida i Ontinyent a la línia Xàtiva-Alcoi. Finalment, assenyalem que el nombre total de viatgers que utilitzaren la línia del VAYA a l'any 1894 fou de 27.857, quasi 6.500 passatgers menys que l'any anterior.

S'aproximava la fi del segle XIX i el somni de tindre una línia fèrria operativa a Bocairent no acabava de ser una realitat. Tampoc els anys per vindre serien fàcils per aconseguir-ho, ja que la confiscació de la línia del VAYA per part del Govern no semblava a ser la solució.

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

