

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

A mitjan dècada de 1890, les dos línies que travessaven terme de Bocairent presentaven una realitat prou diferent. La part positiva la representava la línia entre Xàtiva i Alcoi, que malgrat alguns contratemps, avançava cap a la finalització de les obres. La part negativa era per a la línia Villena, Alcoi, Iecla i l'Alcúdia de Crespins (VAYA), on els problemes continuaven acumulant-se.

La mala administració per part de l'Estat

1895 i 1896 foren anys en que les notícies aparegudes a la premsa escrita al voltant de les línies que ens ocupen fou escassa, i no apareixien més que notícies negatives. Així, el 18 d'abril de 1895 "El Nuevo Alicantino. Propiedad y Órgano Oficial del Círculo Católico de Obreros" publica: *"Para suplir el tren que salía á las tres de la mañana con el objeto de hacer el viaje a Valencia de día, van hoy algunos por Bocairente y Onteniente a Játiva, habiendo un coche que hace el trasbordo de Bocairente y Onteniente. ¡Pobre Alicante! Sin vía directa á Alcoy que tantos beneficios reportaría, necesita dos días para ir á Valencia estando tan cerca como está. ¡Todo para Madrid!."*

El 25 d'octubre la "Revista Ilustrada de Vías Férreas" publica un interessant article titulat *"¿Lo que hay en España es de los españoles?"*, on es fa un repàs de les diferents companyies ferroviàries instal·lades i de la seua nacionalitat, amb els quilòmetres construïts per cadascuna d'elles fins eixe moment. El total de quilòmetres dels ferrocarrils de via ampla i estreta fet per companyies estrangeres ascendia a 10.541, mentre que els quilòmetres fets per companyies espanyoles de via ampla i estreta només n'eren 1.745. L'article acaba així: *"Esto, en cuanto toca á la explotación de los ferrocarriles en España que, aparte están verificando los extranjeros en materias de minas de todas clases, conducción y elevación de aguas, seguros de todas clases, gas, electricidad, tranvías, Bancos y otras sociedades de crédito; cables, navegación, etc. Es vergonzoso y denigrante el espectáculo que estamos ofreciendo, y hora es ya de que se fijen en esto los Gobiernos. Ya sabemos que nuestros lamentos serán inútiles, pero no por eso dejaremos de hacerlo en la medida de nuestras fuerzas."*

Per la seua banda, al gener de 1896 s'ultimava el contracte entre la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte i Gabriel Moreno Campo per a continuar la construcció de la línia entre Xàtiva i Alcoi, en la seua última secció entre Ontinyent i Alcoi. El 10 d'octubre la "Revista Ilustrada de Vías Férreas" publicava que l'objectiu era acabar la línia en el termini d'any i mig.

El 9 de març de 1897 "La Correspondencia de Alicante", reflectint una carta arribada d'Alcoi, expressava una vegada més el malestar dels usuaris amb la línia del VAYA: *"La línea ferroviaria de Alcoy, Villena, Yecla y Alcudia sigue en el mismo establecimiento de siempre; tiene establecido un tren diario que enlaza en la segunda de dichas poblaciones con el correo de Alicante a Madrid, terminando el recorrido en la casilla del guardaaguja, hoy convertida en estación de Bocairente"*. Qualifica d'interminables les deficiències de la línia i afegeix: *"[...] solo diré que el viajero se desespera durante su viaje á causa de la lentitud en la marcha y los interminables descansos en las estaciones; así que con razón los pueblos del recorrido aplican á aquel tren el calificativo de el Chicharra."* Finalment, la carta informava de que circulava el rumor de que la línia passaria en breu a mans d'una companyia solvent amb els fons necessaris per acabar el recorregut fins Alcoi, encara que la notícia *"[...] pónese en duda por el público, sobradamente desconfiado y con razón para ello á causa de las múltiples versiones que hace tiempo son objeto de conversación en toda esta región"*. I és que la gent estava ja escarmentada de promeses que mai es complien.

El 12 d'agost de 1897 "El Globo" recollia un article titulat "*De veraneo. Paseos por la provincia de Alicante*", i en referència a la línia del VAYA trobem: "*¿Qué pasó con esta línea? Misterios, negocios, errores, desgracias, chanchullosí los intereses de la línea de Albaida, que aspira á matar todo lo que le haga sombra; los de la línea estrecha del puerto de Gandía á Alcoy y ¿quién sabe si para todo ese cúmulo de cosas ha intervenido la aviesa intención de la política por medio de algunos de sus más conspicuos representantes! Sea de ello lo que quiera, es el caso que el ferrocarril llamado burlonamente chicharra (por el ruido de sus pequeñas máquinas), sigue arrastrando sus míseros trenes y ¿quién sabe también si el día de mañana otros políticos no terminarán la vía hasta la ciudad industrial.*"

Pel que fa a la línia entre Xàtiva i Alcoi, el 24 de juny publicava el barceloní "La Renaixensa":

—La més important y costosa foradada de la línia férrea en construcció de Játiva á Alcoy, situada entre Onteniente y Agres, s' ha acabat felisment, lo que donará gran impuls á la obra ab tant ansietat esperada per las poblacions que posará en comunicació 'l nou ferro-carril.

El 3 d'agost "La Verdad" de Tortosa informava que eixa mateixa línia havia estat inclosa dins dels nous itineraris de trens militars. Al mes següent "La Correspondencia de España" assegurava (erròniament) que en l'estiu de 1898 els trens ja recorrerien la totalitat de la línia Xàtiva-Alcoi. El 24 d'octubre el rotatiu murcià "Las Provincias de Levante" anunciava que en breu la Compañía del Norte trauria a subhasta la construcció del tram entre Ontinyent i Alcoi, i que ja hi havia diferents contractistes interessats.

Al desembre de 1897 "Madrid Científico (Revista de ciencias, ingeniería y electricidad)" publica un article on critica la gestió del Govern respecte de la línia Villena-Alcoi: "*Refiriéndose La Gaceta de los Caminos de Hierro á la explotación del ferrocarril de Villena á Alcoy, dice que los gastos de explotación aumentan rápidamente mientras que los ingresos disminuyen por modo considerable, advirtiendo que el Estado está incautado de la explotación de esta línea, de modo que ya no es sólo el caso del ferrocarril de Madrid á Arganda el que prueba que el Estado es mal administrador de los ferrocarriles, al menos en España. «Preside la Comisión--dice el colega-- encargada de la explotación de esta línea, D. Manuel Estibaús, Inspector General de Caminos, Canales y Puertos y forman parte de la misma Comisión otros dos ingenieros de Caminos, los señores D. Ramón Grotta y D. Baldomero Aracil» Por nuestra parte nos atrevemos á asegurar, conociendo el celo y aptitud de los mencionados Ingenieros, que no serán ellos, seguramente, los responsables del mal estado de dicha Compañía ferroviaria.*"

El dia de Nadal de 1897 la "Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros" va en la mateixa línia que l'anterior. Parlant de la mala administració del Ferrocarril de Madrid a Arganda afegeix: "*Y si á tan edificante ejemplo agregamos el que nos da la línea de Villena á Alcoy, cuya explotación también se halla á cargo del Estado, y en la que los ingresos disminuyen considerablemente á medida que los gastos aumentan, nos habremos convencido plenamente de lo mal que administra el Estado las industrias ferroviarias. Estos hechos, sin embargo, no tendrían nada de particular si las personas que forman los Consejos de incautación fueran unas nulidades; pero sí tienen y mucho cuando como en los casos citados nos consta que son personas de talento y práctica en esta clase de asuntos. ¿Por qué, pues, estas aptitudes, estas favorables disposiciones no se convierten en hechos? Esto es lo verdaderamente incomprensible, lo misterioso. ¿No habrá medio de explicar la causa de aquellos desastrosos resultados? Creemos que sí, y excitamos a quien corresponda á que de á la opinión satisfacción cumplida, siquiera por el buen nombre de los que intervienen en esas administraciones, y por los fueros de la moral gubernativa, que en estos casos no ha salido muy bien parada.*"

Els primers mesos de 1898 sembla que l'actualitat de les línies no oferia novetats, i la premsa escrita no es feia ressò de cap notícia. Això sí, a la comarca no es descuidava la millora de la resta d'infraestructures. El

25 de maig "La Época" recollia a la seua edició de nit la sessió del dia celebrada al Senat, on s'aprovaven diferents projectes de llei, incloent en el pla general de carreteres, entre d'altres, una que "[...] *partiendo de las Casas del Campillo termine en San Antonio de Muro, y dos ramales que una á la primera los pueblos de Bocairente y Bañeras*".

El 21 d'agost de 1898 el setmanari d'avisos i notícies "Lo Geronés" publicava una informació extreta de la "Gaceta de los Caminos de Hierro" on s'arreglaven dades corresponents a la línia del VAYA de l'any 1896. L'article portava per títol "*Com administra l'Estat*":

Ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla			
Los 53 kilometres que s'han explotat d' aquesta línea en l' any 1896, han donat aquestos resultats:			
Productes de l' any 1896.	121.006	ptas.	65 cénts.
Gastos id. id.	123.868	»	95 »
<i>Déficit.</i>	2.862	ptas.	30 cénts.
Productes de l' any 1895.	128.097	ptas.	40 cénts.
Gastos id. id.	99.871	»	00 »
<i>Producte líquit.</i>	28.226	ptas.	40 cénts.

De les antecedents cifres se'n dedueix que 'ls productes bruts fóren menors en 1896 que en 1895, en la suma de 7.090'75 pessetes, malgrat que la longitud explotada de la línia hagués augmentat de més del doble, donchs que l' últim any, com hem dit, era de 53 kilometres, y l' anterior sols tenia entregats al trà-fech 21 kilometres.

Los deplorables resultats de l' últim exercici, se notan mellor en l' ingrés kilométrich anyal, que havent sigut l' any 1895 de 6.099 85 pessetes, l' any 1896 baxa á 2.283'13, perdent per consegüent no res menys que 3.816'72 pessetes.

L'augment de quilòmetres en explotació no havia tingut un reflex positiu en els ingressos de la línia. A més, les despeses també van augmentar, superant els ingressos, la qual cosa continuava elevant el dèficit de la línia.

La fallida de la línia del VAYA

Tot el cúmul de males notícies abastava el seu zenit al mes de setembre de 1898. El 4 d'octubre el "Diario de Murcia" es feia ressò d'una notícia apareguda al "Heraldo de Alcoy", que afirmava que "[...] *ha sido declarada oficialmente en quiebra la Compañía de los ferro-carriles de Alcoy, Villena y Yecla, añadiendo al mismo tiempo que el director del ferro-carril de Alcoy á Gandía y su puerto, se halla gestionando la compra de aquella línea férrea.*" Però el mateix "Heraldo de Alcoy" matisava la notícia el 9 d'octubre, recolzant-se

en una publicació de "El Agente Ferroviario Español", que a la seua vegada citava al rotatiu barceloní "Los Negocios", que al setembre afirmava: "[...] *debemos advertirle que la quiebra de la Compañía de Villena no ha sido decretada todavía aunque deberá serlo muy pronto, o sea tan pronto como la Audiencia de este territorio falle [...] Cuando este fallo se dicte y pueda la Compañía tener la libertad de personalidad que hoy carece, será cuando se podrá tratar de esa compra.*" La compra a la que fa referència és la que s'indica més amunt, la del director del ferrocarril d'Alcoi a Gandia, Mr Lane. A més, indicava qui era la persona que estava dificultant el procés, assenyalant la figura de Jacinto Aran, antic director de la companyia del VAYA i director del Banco Ibérico, "[...] *de tan funesta recordación en ambas Sociedades y á cuya insensata oposición se debe que el ferrocarril se encuentre en el estado en que se halla.*"

Mentrestant, els problemes del dia a dia continuaven. El 19 d'octubre de 1898 el "Heraldo de Alcoy" tornava a fer menció d'un problema que ja hem vist reflectit en altres ocasions: "*A la hora acostumbrada, llegó ayer tarde á nuestra ciudad el correo de Bañeras, pero no conducía la correspondencia de Madrid. No sabemos por qué causa, el tren correo sufrió un pequeño retraso; y como el chicharra no aguanta pulgas de nadie, á la hora marcada emprendió la marcha, sin tener en cuenta los grandes perjuicios que ocasiona al comercio la falta de correspondencia.*". Reconeixien el dret de l'empresa a que els trens eixiren a l'hora assenyalada, però feien una petició a l'empresa: "*Estamos ya cara al invierno, la época de los temporales de agua y de nieve y sería de agradecer que en previsión de los retrasos que pudiera sufrir el tren correo de Madrid, acordáse la Empresa del chicharra que sus trenes aguarden en Villena la llegada de aquél, siempre que el retraso no exceda de cuatro horas.*" Finalment apel·laven a la comprensió de l'enginyer de la companyia, Baldomero Aracil, per si podia ajudar-los en eixe assumpte.

El 20 de desembre es repetia la queixa al mateix diari, que en esta ocasió ja apuntava a instàncies més altes per solucionar el problema: "*El gobernador de la provincia, que es quien debería velar por el cumplimiento de estos servicios, se ocupa en estos días de cosas de más alto interés, sin duda, y las demás autoridades, á quienes compete también este asunto, ó están ciegas, ó les importa un comino todo lo que no se relaciona con las pequeñeces de la política.*" El "Heraldo de Alcoy" acabava la seua notícia amb un lament: "*Y todavía hay quien sueña con la regeneración de nuestra patria. Medrada está esa regeneración y medrado el pandero que anda en tales manos.*"

Per finalitzar l'any 1898, s'anunciava que la línia Villena-Alcoi era l'elegida per a fer les proves d'un invent destinat a millorar la seguretat de les línies, el conegut com Sistema Basanta, que rebia el nom del seu inventor, l'electricista Alejandro Basanta. Així ho recollia el 28 de desembre el "Heraldo de Murcia": "*En el ferrocarril de Yecla á Bañeras se harán en breve los ensayos de un aparato utilísimo para poner en comunicación los trenes que circulen por la misma línea, cualquiera que sea la distancia que los separe, mediante aparatos telefónicos que llevan los trenes y un cable eléctrico que va entre vías. Este aparato impedirá en absoluto los choques, pues avisará con campanillas o timbres de alarma la aproximación de trenes, permitirá a los conductores saber donde se encuentran, avisarán inmediatamente a las estaciones más próximas un descarrilamiento; en una palabra, prestará servicios extraordinarios, no solo para la seguridad de los viajeros, sino para el buen servicio de la línea de ferrocarriles.*"

L'inici de 1899 venia marcat per les diferents previsions que hi havia entre les dos línies que travessaven pel terme de Bocairat. La part positiva era una vegada més per a la línia Xàtiva-Alcoi. Al mes de gener publica la "Revista Ilustrada de Vías Férreas" un ampli article on recull tant les obres executades fins aleshores com les que quedaven pendents per executar, i que la Compañía del Norte volia acabar prompte les obres per posar en explotació tota la línia en 1901. Destaquem alguns fragments de l'article publicat el 25 de gener: "*Como es sabido, hasta Onteniente se halla en explotación esta línea, y á partir de este punto se han hecho importantísimos trabajos en una sección de tres kilómetros, en los cuales hay obras dignas de admiración por lo atrevidas, sólidas y bien acabadas.*" El primer dels túnels, ja acabat, tenia una llargària de 560 metres, i a continuació s'havia construït un gran mur que "[...] *por su solidez y perfecta construcción, resulta una*

obra maestra, pues mide 147 metros de largo, 18 de altura á la rasante, y más de 10 de espesor en su base. A continuación hay otro túnel de 620 metros, que en la actualidad llega su perforación á unos 300 metros." Quedaven per construir encara més murs i ponts, entre d'ells el del barranc dels Viverets, "[...] pero tanto estas obras, que corresponden al término de Onteniente, como las del resto del trazado, se realizarán por contrata, cuya subasta se verificará en la primera quincena del actual mes, empezándose enseguida los trabajos."

El pressupost per acabar el traçat de 24 quilòmetres que restava fins Alcoi era de 3 milions de pessetes, quantitat considerada insuficient pel redactor de la notícia donada la importància de les obres a executar. Entre d'elles tres estacions: "*En el contrato de obras entra también las construcción de tres estaciones: una en Agres, frente á la abandonada del ferrocarril de Bocairente á Villena; otra entre Muro y Cocentaina, á dos kilómetros de esta última población; y la de Alcoy, cabeza de línea. Esta hay el propósito de emplazarla frente á la actual del ferrocarril á Gandía.*"

La creu de la moneda, com no, la representava la línia del VAYA. El 30 de gener "La Gaceta de Madrid" publicava la reial ordre per la qual s'executava la caducitat de la concessió. Eixa reial ordre recollia els diferents antecedents de concessions que no s'havien complit. Per la llei del 3 de setembre de 1880 s'aprojava la concessió de la línia, i en aprovar-se finalment el projecte el 20 de juny de 1882, es donaven quatre anys per a l'execució de les obres de la línia, que devia estar finalitzada el 20 de juny de 1886. Evidentment, aquest termini no es va complir, a més sense que hi haguera cap cas de força major, i en no instruir-se aleshores l'oportú expedient de caducitat, per la llei de 16 de juliol de 1891, es va donar un termini de trenta mesos per executar les obres pendents del trajecte fins Alcoi. Tampoc l'empresa va aprofitar aquesta nova concessió per acabar les obres, ja que en aplegar la data de termini de la mateixa només s'havien acabat 31 quilòmetres en la línia de Villena a Bocairent i 21 en el ramal de Iecla. Confiscada la línia en funcionament pel govern central l'any 1894, i transcorreguts els sis mesos pertinents per que l'empresa posara en marxa de nou les obres (en realitat van transcórrer molt més mesos), finalment el 7 de gener de 1899 "*[...] el Consejo es de dictamen que procede declarar la caducidad de la concesión del ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla, con un ramal de Virgen de la Luz á Onteniente. Y conformándose S.M. el Rey (Q.D.G.), y en su nombre la Reina Regente del Reino, con el preinserto dictamen, ha tenido á bien resolver como en el mismo se propone.*"

El 4 de febrer el "Heraldo de Alcoy" assenyalava que "*Procede ahora, sin ninguna duda, la declaración de quiebra de la compañía explotadora de este ferrocarril y esto no puede hacerse esperar mucho, como no ha de tardar tampoco el anuncio de subasta. Entonces, y solo entonces, con nuevos capitales y nueva é inteligente dirección, terminar el trozo de vía desde nuestra ciudad á Bocairente por Virgen de la Luz, poniendo á Alcoy en comunicación rápida y directa con el interior de la Península.*" A més, esperaven la col·laboració a Madrid de Canalejas, diputat provincial, per acurtar els termes el màxim possible. A meitat de febrer, dos enginyers de la línia Xàtiva-Alcoi visitaven la zona de la Verge de la Llum, la qual cosa era celebrada pel diari alcoià com un signe de l'avanç de les obres. Malauradament, eixe avanç es cobrava alguna víctima. El 14 de febrer el "Diario de Huesca" publicava: "*Hace unos días ocurrió un desprendimiento de piedra en las obras del ferrocarril en construcción de Onteniente á Alcoy, dejando muerto en el acto á uno de los trabajadores, llamado José Soler Gandía, vecino de dicha villa.*"

Al mes de març de 1899, el temporal que va patir la comarca (a Alcoi, entre d'altres desperfectes, es van enfonsar els edificis del Monte de Piedad i el de la societat obrera El Trabajo) també va deixar la seua empremta al ferrocarril, pel que la línia del Xitxarra va haver de tallar-se. D'altra banda, eixe mateix març la "Gaceta de Madrid" publicava un anunci de la Compañía del Norte traient a subhasta la construcció del ferrocarril d'Ontinyent a Alcoi. Segons "Las Provincias de Levante", la data per a la subhasta era el 8 d'abril, i les obres a executar comprenien els 24 quilòmetres que faltaven fins a Alcoi. Finalment les obres serien adjudicades al madrileny Bernardo Larroz, que oferia construir el trajecte amb una rebaixa del 16% sobre el

que s'havia pressupostat. La "Revista Ilustrada de Vías Férreas" reflexionava sobre eixe aspecte: *"Quisiéramos equivocarnos, pero desde luego le augurámos a la Compañía, y por ende al señor Larroz, si el rumor que circula es cierto, muchos contratiempos en la construcción de la línea, por lo que respecta á la expropiación de los terrenos que ha de ocupar aquélla, contratiempos que forzosamente vendrán a retrasar la terminación del ferrocarril que con seguridad no podrá llevarse á efecto en el plazo marcado por la Compañía."*

Problemes a la línia Xàtiva-Alcoi

Al mes de juny de 1889 comencen a aparèixer a la premsa els problemes sorgits amb el nou concessionari de la línia Xàtiva-Alcoi. El 17 de juny publica el "Diario de Huesca": *"Cuando se creia que en breve iban a comenzar las obras de la última sección del ferrocarril de Játiva á Alcoy, ha sobrevenido un hecho, que aunque era de presumir, constituye una nueva demora para la realización de las aspiraciones de los alcoyanos. El Sr. Larroz, a quien se habían adjudicado las obras de dicha sección, ha retirado su proposición, que era la más ventajosa, y en su consecuencia se ha anulado el concurso para la ejecución de dichas obras."*

L'11 de juliol el "Heraldo de Alcoy" publica un extensíssim article al respecte del que havia ocorregut. Titulat *"Estamos de acuerdo"*, començava citant un article de "El Agente Ferroviario Español", que al igual que el rotatiu alcoià estava d'acord en que la millor opció per a l'execució de les obres del ferrocarril Xàtiva-Alcoi era concedir les mateixes a Gabriel Moreno Campo, que havia estat el constructor de la resta de la línia, on havia donat sobrades mostres de serietat i eficàcia. Així, per a la nova subhasta la Compañía del Norte havia de tenir en compte *"[...] la seriedad de los contratistas que en la misma toman parte y su competencia en esta clase de empresas. Nosotros no vacilaríamos en cederle á ojos cerrados al Sr. Moreno Campo esos 24 kilómetros."*

Després d'aquesta introducció, reproduïa l'article sencer publicat per "El Agente Ferroviario Español", que dies abans havia enviat al seu director a recórrer els 24 quilòmetres que restaven per executar per fer-ne un estudi detallat del recorregut. Així, després de veure com d'accidentat era el terreny, afirmava que la majoria del pressupost hauria de destinar-se a explosius, i que *"[...] pueden calcularse en 12.000 las cajas de dinamita que serán necesarias para atravesar la intrincada cordillera de montañas que separan á Onteniente de Alcoy, y que dado el precio á que hoy se adquiere el citado explosivo con sus correspondientes accesorios de mechas y pistones, ascenderá su importe aproximadamente á un millón y pico de pesetas. Si a esta cifra se añade el pago de jornales, no sabemos qué utilidad puede quedar á la entidad que se arriesgue á ejecutar esta obra."* A més, assenyalava les dificultats que presentarien els amos de les fàbriques del barranc, *"[...] pues los dueños de la multitud de fábricas de mantas que se hallan instaladas dentro del cauce del rio Clariano no están dispuestos, según confesión propia de los mismos, á sufrir el menor deterioro en sus fincas por causa de la construcción de la línea."*

A continuació feia una detallada descripció de l'estat de les obres, i per a finalitzar, advertia als contractistes que participarien en la nova subhasta del dia 11 de juliol que *"[...] deben estudiar con mucho detenimiento cualquiera clase de rebaja que pretendan hacer del presupuesto fijado por la empresa, pues de lo contrario se exponen á sufrir perjuicios en sus intereses."* La conclusió de l'article era un al·legat a favor de l'elecció de Moreno Campo com a guanyador de la subhasta: *"[...] el llamado á terminar las obras de este ferrocarril es D. Gabriel Moreno Campo, cuya personalidad volvemos á repetir es sumamente estimada en el país y al cual éste prestará su apoyo con todas sus fuerzas, no creándole, como nunca le creó, dificultades para la terminación de la línea, pues así lo han significado á nuestro Director respetables personalidades de las regiones interesadas. Estas dicen, y con razón, que ya que al señor Moreno Campo se debe el que este ferrocarril se halle construido en sus dos terceras partes, es justo á todas luces que él sea quien lo termine."* D'eixa manera s'honoraria, a més, la memòria del marquès de Campo, iniciador d'aquesta línia.

El 15 de juliol el "Heraldo de Alcoy" insistia en la seua campanya a favor de l'elecció de la proposició de Moreno Campo com la millor de les nou presentades, assenyalant algun dels avantatges de la seua proposta, com per exemple el fet de fer les expropiacions "[...] *sin acudir al engorroso expedienteo que no tiene fin, y pagando en el acto á los propietarios, en su propio domicilio.*" Al evitar els expedients d'expropiació "[...] *pueden principiar inmediatamente los trabajos, imposibles de practicar en los meses de invierno, por ser el Valle de Agres el país más frío de toda esta región. [...] La proposición del Sr. Moreno Campo, significa, de un lado, jornales y bienestar para Alcoy y su región á partir de una fecha próxima, y de otro el beneficio para la Compañía de un año de explotación.*" Qualificava la proposició de Moreno Campo com la més econòmica per a la companyia i la de resultats més immediats per a la comarca, i que si s'acceptava "[...] *dentro del presente mes empezarán todas las obras de pasos de aguas; en Septiembre irian cubriéndose los terraplenes para que pudieran circular por Todos Santos los trenes de balasto y para Navidad llegaría la locomotora al kilómetro diez.*"

Però no seria l'oferta de Moreno Campo la guanyadora. El 30 de juliol de 1899 el mateix Heraldo, deixant ben palès el seu malestar, publicava: "*La Compañía del Norte, ha adjudicado al Sr. Ezquerria, la construcción de las obras del ferrocarril de Játiva á Alcoy, en la sección comprendida desde Onteniente a nuestra ciudad. El Sr. Ezquerria, que se encuentra en Santander, no ha podido constituir todavía la fianza definitiva, y es de temer, por lo tanto, una segunda edición de lo ocurrido con Mr. Larroz. Si estos pesimismoes se confirman, ¿sabe Dios cuándo veremos llegar á Alcoy la ansiada locomotora de ese ferrocarril!*"

El Sistema Basanta

Per la seua banda, a la línia del VAYA l'actualitat estava centrada en les proves que es van realitzar el 26 de juny per comprovar l'eficàcia del sistema Basanta, unes proves que van tindre ressò en les publicacions de l'època. Per exemple, la revista "Blanco y Negro" li dedicava una pàgina sencera de la seua edició del 8 de juliol, acompanyada de quatre fotografies. A més de les virtuts de l'invent que hem assenyalat amb anterioritat, "Blanco y Negro", que qualificava el sistema Basanta de "[...] *maravilloso y de resultados extraordinariamente prácticos*", afegia altres avantatges, com el fet que "*Un viajero que se halle en peligro puede avisar desde su departamento al maquinista, sin más que apretar un botón para que detenga el tren y ser socorrido.*" A més, el tren al moment d'eixir de l'estació podia tenir coneixement de qualsevol problema en la via (despreniments, obstacles, enfonsament de ponts o túnels, etc.).

Dies abans, el "Heraldo de Alcoy" donava més detalls de l'invent a la seua edició del 28 de juny, i a més feia una xicoteta crònica de com van transcórrer les proves: "*Las pruebas fueron hechas por dos trenes que salieron simultáneamente de las estaciones de Villena y Yecla, conduciendo el primero al inventor Sr. Basanta; al gobernador de la provincia; teniente coronel de la Guardia civil; don Rafael Terol, ex-diputado á Cortes; don Rafael Yáñez, diputado provincial; y representantes de la prensa de Madrid, Villena y Alicante. En el tren que arrancó de Yecla iba una comisión de ingenieros y muchos curiosos.*" Des que arrancaren, ambdós trens es posaren en comunicació mitjançant els aparells telefònics que portaven en la màquina respectiva, així com també es posaren en contacte amb les estacions de trànsit. A més "*Se simularon desprendimientos de tierra, obstrucciones en la vía y toda clase de impedimentos que fueron señalados de una manera exacta por el aparato del señor Basanta. El éxito, pues, fué completo y definitivo al encontrarse las dos máquinas á ocho kilómetros de Villena, con el consiguiente aviso y evitándose de este modo el supuesto choque.*" Segons publicava a l'agost el periòdic liberal conservador "La Opinión" de Santa Cruz de Tenerife, després de les proves el senyor Basanta va convidar a 130 persones a un dinar en Villena, i de vesprada van fer un recorregut turístic per la ciutat, visitant varies bodegues, el teatre Chapí i el castell. A més, assenyalaren que posar en marxa l'invent (que ja havia estat provat l'any 1894 a Arganda, però al que se li havien afegit moltes millores) a totes les línies d'Espanya costaria 30 milions de pessetes, que serien sufragats per una societat ja formada per a tal menester, i que tan sols faltava l'autorització de les Corts. El

16 de juliol el "Heraldo de Alcoy" també incloïa tres fotografies d'aquella jornada, una del senyor Basanta, altra de la trobada dels dos trens i finalment una d'un grup de senyorettes de Villena. Com a curiositat, reproduïm el que deia sobre aquest grup de senyorettes: *"El hermoso tipo de las mujeres de aquella región, encarnado en elegantes señoritas, á que á una envidiable sencillez unen todos los atractivos femeniles, atrajo muchas veces nuestras miradas."*

El projecte entre Bocairent i Muro

El 13 de juliol de 1899 arribava un important anunci. S'havia aprovat el projecte de llei del ferrocarril de Bocairent a Muro. El "Heraldo de Alcoy", fart de promeses incomplides, al voltant d'aquesta aprovació publicava el 15 de juliol: *"Es de creer que se trate de unos estudios distintos al del ferrocarril chicharra, porque de otro modo, ya tenemos proyecto para una eternidad."* I desgraciadament no els faltava raó. La companyia anglesa del ferrocarril d'Alcoi a Gandía estava atenta a les evolucions del projecte, ja que tal i com assenyalava el "Diario de Huesca" el 28 de juliol *"La citada compañía, si no quiere verse reducida á prestar un servicio tan limitado como el que abarca el trayecto actual, tiene necesidad de extender sus líneas hacia el interior, que es donde está el verdadero negocio, y por tanto su salvación económica."*

El 5 de setembre trobem a "El Liberal":



La concessió, atorgada per 99 anys, va ser feta a Ladislao Manuel León. El ferrocarril es declarava d'utilitat pública, i els treballs havien de iniciar-se dins dels sis mesos següents a l'aprovació per part del ministeri de Foment de la concessió, i les obres s'havien d'acabar en tres anys. Al dia següent publicava el "Heraldo de Alcoy" una comparativa entre els beneficis obtinguts per les línies Alcoi-Gandía i Villena-Alcoi-Iecla en els anys 1895, 1896 i 1897. Pel que fa a la primera, amb 54 quilòmetres en explotació, al 1895 va obtenir 7.409'09 pessetes de benefici per quilòmetre, baixant a 6.545'15 al 1896 i mantenint-se en 6.545'47 l'any 1897. Els beneficis a la línia del VAYA, amb 53 quilòmetres en explotació, van ser de 6.099'85 pessetes per quilòmetre al 1895, que a l'any següent es van reduir dràsticament fins les 2.283'13 pessetes, baixant un poc més encara al 1897, on el benefici per quilòmetre en explotació va ser de 2.066, 23 pessetes.

Al voltant del ferrocarril entre Bocairent i Muro, el 23 de setembre "El Serpis" reflexionava sobre quina companyia podria ser la més interessada en la construcció d'eixos 14 quilòmetres de via: *"No cabe duda que el nuevo ferrocarril de que se trata, es para unir la línea de Villena á Yecla, Alcoy y Alcodia con la del Puerto de Gandía á Alcoy, en la estación de Muro."* Per això, per a "El Serpis" només una companyia podia ser la interessada, *"[...] la del Puerto de Gandía á Alcoy, por cuanto la de Villena, Bocairente, vulgarmente conocida por la línea del Chicharra, se encuentra en quiebra é incautada su explotación por el Estado. Lo que está fuera de discusión, es que de construirse el mencionado ramal, quedaría establecida la comunicación por ferrocarril entre Valencia y Alicante, y entre Alcoy y la capital de su provincia."* Per finalitzar assenyalava que Ladislao León era també el concessionari de la línia directa Gandía-València.

El 28 de setembre de 1899 el "Heraldo de Alcoy", amb un to més esperançador, publicava: *"Los trabajos empezarán dentro de muy poco tiempo, quizá antes de que llegue Diciembre, pues el concesionario se propone dejarlos terminados mucho antes del plazo que señala la concesión."* Una vegada més, els terminis

no es complirien ni de llarg. El seu optimisme, en canvi, no era tal en quant a les obres entre Ontinyent i Alcoi. El 30 de setembre, un mes després de la visita del contractista al trajecte, les obres no s'havien posat en marxa. Citant a "El Agente Ferroviario Español" trobem: *"En vista de tal pasividad cabe preguntar ¿Cuándo dará principio el Sr. Ezquerria á los trabajos de construcción? ¿Esperará que venga el invierno con sus crudezas que imposibilitan la fraguación de los materiales (en puntos tan fríos como la sierra de Agres) y por consiguiente el trabajo? Tendría que ver que viniese el segundo fracaso de la construcción de los 24 kilómetros de Onteniente á Alcoy, y todo lo tememos si el estado actual del asunto se prolonga."* A continuació afegia el propi "Heraldo de Alcoy": *"Ese segundo fracaso, viene, no lo dude el estimado colega. El Sr. Ezquerria le ha tomado el pulso a esos 24 kilómetros, y se ha convencido de que no es él, el médico llamado á curar al enfermo. Y parece que trata de retirarse modestamente por el foro."*

A finals d'octubre un nou temporal se sumava a les dificultats que ja tenia la línia. El dia 21 d'eixe mes publica el barceloní "La Dinastía": *"En la línea de Játiva á Onteniente, las aguas arrastraron el balastro de la vía, en una distancia de 50 metros en el kilómetro 30."* Un mes després, sembla que les obres estaven a punt de posar-se en marxa. El 23 de novembre de 1899 recull el "Heraldo de Alcoy": *"FERROCARRIL DE ONTENIENTE A ALCOY. Se admiten para trabajar en las obras de este ferrocarril, entre Onteniente y Agres, á canteros, albañiles y peones. Dirigirse a los Sres. Ezquerria, Drapier y Cia., ONTENIENTE."* A la seua edició de novembre-desembre, podem llegir a la revista "Madrid Científico": *"Escriben de Alcoy que han llegado á aquella ciudad, con el objeto de instalar oficinas y dirigir los trabajos de construcción de la sección de Onteniente á Alcoy, dos ingenieros de la Compañía del Norte, añadiéndose que ésta trata de que en el próximo año se encuentre terminada totalmente la vía férrea entre Játiva y aquella ciudad fabril."* En la mateixa direcció s'expressava el 10 de desembre la "Revista Ilustrada de Vías Férreas": *"El nuevo contratista Sr. Ezquerria, ha comenzado ya los trabajos y llama á ellos cuantos obreros quieran ocupación en la última sección de 29 kilómetros á vía normal de la línea de Játiva á Alcoy."*

La caducitat de la concessió del ferrocarril Villena-Alcoi

Per la seua banda el "Heraldo de Alcoy" publica el 25 de novembre novetats en la línia Villena-Alcoi, quan la direcció general d'Obres Públiques declarava finalment com caducada la concessió de la línia. Calia aleshores procedir a la venda en subhasta publica de la línia i de que *"[...] una nueva sociedad se encargue de la terminación de las obras desde Bocairente á Muro y de su explotación en todo el recorrido. Si llegara este caso, que sí debe llegar, en Alcoy mismo se encontrarían capitales dispuestos para la compra y explotación de este ferrocarril."*

Començava un nou segle però els problemes continuaven sent els mateixos. Al mes de gener de 1900 varies notícies aparegudes a la premsa portaven la mateixa direcció. Les queixes des d'Alcoi al rebre amb retard el correu, ja que la correspondència aplegada de Madrid no enllaçava amb el Xitxarra. El dia 1 de febrer el "Heraldo de Alcoy" reproduïx una carta enviada per Pascual Cantos, Cap del Moviment del ferrocarril de Villena a Alcoi, on demanava que es retractaren de les informacions aparegudes dies abans, on atribuïen a un caprici seu el fet de que Alcoi es quedara sense correspondència: *"Dice el referido Sr. Cantos, que el ferrocarril de Villena á Alcoy y Yecla, como todos los de España, está sujeto á itinerarios y reglamentos de los que el personal no puede salirse sin gran responsabilidad, y que por no perjudicar los intereses de Alcoy, dicho tren espera siempre al correo de Madrid el tiempo prudencial, para no tener que forzar después la marcha del mismo, comprometiendo la vida de los viajeros."* Les explicacions eren acceptades pel diari alcoià.

A primers de març el mateix periòdic informa que les obres del trajecte Ontinyent-Alcoi avancen amb rapidesa, començant l'explanació de terrenys al terme de Cocentaina, esperant que la ràpida resolució de les expropiacions al terme d'Alcoi permeteren l'inici de les obres en breu. El 18 de març publica: *"Ante el alcalde D. Severo Pascual y el secretario del Ayuntamiento, se pagaron ayer mañana los terrenos*

expropiados en este término municipal, para la construcción del ferrocarril de vía ancha desde Játiva á Alcoy." El 21 de març és "La Publicidad" la que informa que la Compañía del Norte ha pagat més de cent mil pessetes pels terrenys expropiats a Cocentaina. Al dia següent el "Heraldo de Alcoy" anuncia que ja han quedat definitivament fetes totes les taxacions del terme d'Alcoi.

El 8 d'agost de 1900 l'Heraldo centra les seues informacions en la línia Alcoi-Alacant, esperant la ràpida aprovació del projecte i la posada en marxa de les obres en tan sols dos mesos. Aprofita l'escrit per despatxar-se a gust amb Mr. Lane, director de la línia Alcoi-Gandía, del que diu: *"Este inglés, venido en mal hora á España y á nuestra región, se propuso desde el primer día, no favorecer los intereses del comercio y de la industria alcoyanos, y lo ha conseguido, con la agravante de no haber beneficiado a la Compañía que representa. Ya sabrá ésta lo que es bueno el día en que llegue á Alcoy la locomotora de Játiva, y tenga nuestra ciudad un tren directo á Alicante. Para lo único que servirá entonces el tren de Gandía, es para transportar tomates."*

Al setembre l'actualitat venia marcada per la celebració a l'audiència de Barcelona de la vista d'una causa relacionada amb la suspensió de pagaments de la companyia del VAYA on, entre d'altres, Manuel Balbás (qui va ser representant de la companyia del VAYA davant l'Estat) estava acusat d'estafa. Finalment l'acusació va retirar els càrrecs i es va arxivar la causa.

L'oratge seria el protagonista de l'actualitat al setembre. El dia 15 publicava "La Época": *"El tren número 3 de la línea de Villena á Bocoirente, al regresar en la madrugada del jueves, tuvo que detenerse por estar derruido el terraplén comprendido entre los kilómetros 12 y 15. De la estación de Almansa salió un tren de socorro para transbordar los viajeros y las mercancías, llevándolo á efecto con algún trabajo. El accidente fué debido á haberse inundado la vía por efecto de la tormenta que descargó la noche anterior. Los trenes circulan con precaución. Varias brigadas de obreros trabajan en la reposición de la vía."* Al novembre la línia afectada, en esta ocasió per un despreniment de terres, va ser la de Xàtiva-Alcoi. A més amb conseqüències fatals, tal i com informava el madrileny "El Heraldo Militar" el dia 27, quan publicava que eren tres els obrers morts a causa del despreniment. 1900 finalitzava tal i com va començar, amb les queixes dels diaris alcoians pels problemes amb la correspondència, problemes que es repetien tots els anys en aplegar les dates nadalenques, amb el fort perjudici que això tenia per al comerç de la ciutat.

De nou la diferent realitat de les dues línies es feia palesa. Mentre la declaració de fallida definitiva del VAYA estava a punt de publicar-se, a la línia entre Xàtiva i Alcoi l'avanç de les obres ja deixava entreveure la seua finalització.

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° 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.

