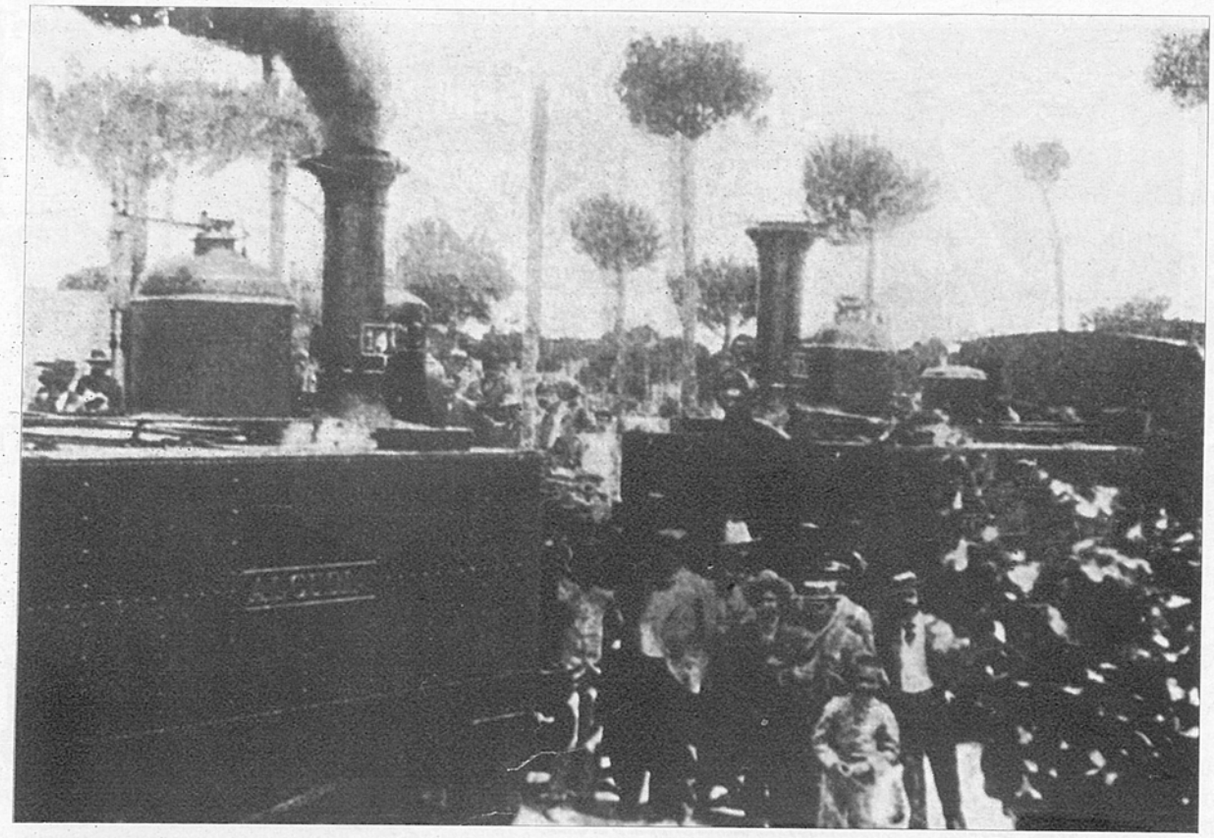
- **Fue pionero en la utilización de autovías y la intercomunicación de trenes.**
- **En la construcción de algunos de sus tramos, se colocaron traviesas de hormigón.**
- **Clausurado al servicio en 1971.**



Una vieja estampa de la línea: intercambio entre trenes.

EVOCANDO AL "CHICHARRA" EN SU CENTENARIO

LAS CURIOSIDADES HISTORICAS DEL EXTINTO F. C. VILLENA-ALCOY-YECLA Y SUD DE ESPAÑA

E. GONZALO

EL "Chicharra" era el nombre popular con el que era conocido el trenecito de vía estrecha de la Compañía de los Ferrocarriles Económicos de Villena-Alcoy-Yecla (VAY) y Sud de España (Jumilla-Cieza) que comunicaba amplias comarcas de las provincias de Alicante y Murcia y Bocairente en la de Valencia. En Cieza, Villena y Agres enlazaba con las líneas de RENFE, y en Muro con el también de vía métrica y desaparecido ferrocarril de Alcoy al puerto de Gandía.

Casi desconocido fuera de las comarcas que recorría, el viejo tren formaba parte de una red de 348 kilómetros entre las provincias mencionadas anteriormente. De ellos subsiste el que recorre la Costa Blanca en una longitud de 94 kilómetros.

Su historia se inició el 7 de agosto de 1882, cuando don Angel Calderón obtuvo la concesión para explotar un ferrocarril de vía estrecha que desde Villena llegara a Alcoy, con ramales a Yecla y a la línea de

La número 6 del ESA en cabeza de tren (años 60). Por cola le ayudaba una 1-3-0 T.

COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ECONÓMICOS

DE VILLENA Á ALCOY Y YECLA

Obligación de cuatrocientas setenta y cinco pesetas

AL PORTADOR

Interés anual catorce pesetas veinticinco céntimos

PAGADERO POR TRIMESTRES VENCIDOS EN 2 DE ENERO, 1.° DE ABRIL, 1.° DE JULIO Y 1.° DE OCTUBRE DE CADA AÑO

Número 011480

La presente emisión de 27,400 obligaciones es reembolsable á la par y por sorteo trimestral conforme al cuadro de amortización inserto al dorso.

La Compañía no podrá diferir la fecha de la amortización, pero sí anticiparla.

El pago de intereses y el reembolso del capital se efectuarán en Barcelona y están garantidos con todo el activo de la Compañía y con los rendimientos de la explotación, según escritura pública de Noviembre de 1883 autorizada por el Notario de esta Ciudad D. Miguel Martí y Sagrista y Junta general extraordinaria de señores accionistas, de 18 de Octubre de 1902.

Barcelona 31 de Diciembre de 1902.

El Director Gerente, El Presidente, El Secretario,

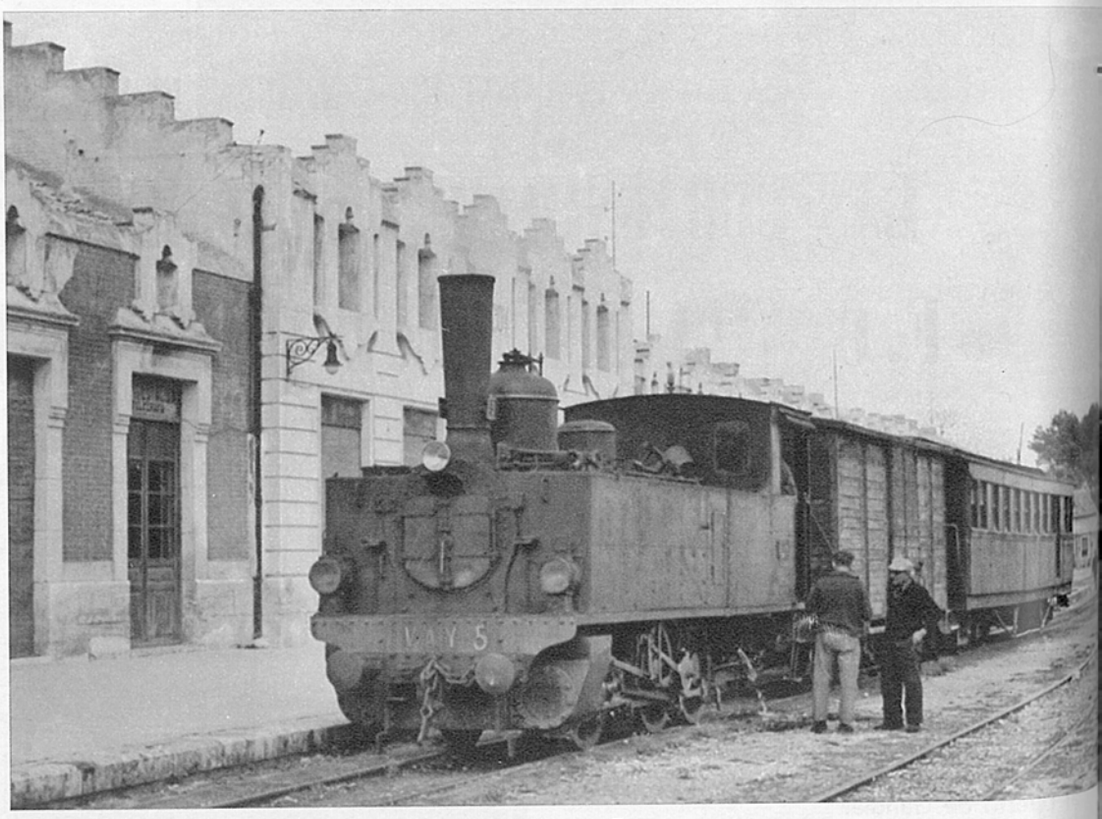
Además de las firmas que preceden, las obligaciones habrán de llevar el sello en seco de la Compañía.

Las obligaciones designadas por sorteo para la amortización en que faltaren cupones aun no vencidos sólo serán reembolsadas con deducción del importe de los mismos.

Almansa a Valencia en Alcudia de Crespins. Nueve días después fue constituida en Barcelona la Compañía de los FF. CC. de Villena-Alcoy-Yecla-Alcudia de Crespins (VAYA), cuyas siglas llevaba el primer material adquirido, comenzando poco después las obras en la sección hacia Alcoy.

El primer tramo, Villena-Bañeres, de 20 kilómetros, fue inaugurado el 13 de abril de 1884, llegando posteriormente los trenes a Bocairente (6 kilómetros) el 24 de septiembre de 1885 y a la estación provisional de Yecla (27 kilómetros) el 13 de marzo de 1887. Sin embargo, las siguientes adiciones tardaron más en llegar, principalmente por dificultades financieras, aunque también influía la dureza del trazado hacia Alcoy. La estación definitiva de Yecla entró en servicio el 1 de marzo de 1904; su continuación hasta la estación provisional de Jumilla (29 kilómetros), el 29 de enero de 1905 y el tramo Bocairente-Agres (9 kilómetros) el 1 de abril siguiente. Pero las dificultades económicas llegaron a tal punto que tuvieron de desistir de continuar hasta Alcoy y dejaron de construir el ramal a Alcudia, cuya explotación ya no hubiera cumplido el objetivo que pretendían al principio al haber entrado en servicio la sección Onteniente-Alcoy del ferrocarril procedente de Xátiva donde enlazaba con el de la AVT (Almansa-Valencia-Tarragona).

Merced a las gestiones que realizó el director gerente del VAY, don Miguel Ibern y Ferrés, para salvar la vida del ferrocarril y en las que a tenor de los comentarios de la época demostró gran habilidad comercial, consiguió construir el tramo Agres-Muro de 11 kilómetros que les permitió enlazar el 20 de diciembre de 1909 con el ferrocarril inglés de Alcoy al puerto de Gandía. Las magníficas instalaciones que habían construido en Alcoy se las cedieron a la compañía inglesa, que las utilizó en lugar de su pequeña estación.



En la estación de Alcoy (1967), la locomotora VAY número 5, 250 CV. Hartman, con coche mixto 2.ª-Corre AG-Bristol.

Doce años después, el VAY se hizo cargo de la explotación del Ferrocarril Secundario del Sud de España Jumilla-Cieza, línea de 32 kilómetros, que fue inaugurada en dos etapas. El 24 de abril de 1921, la sección mayor Jumilla al apeadero de Cieza y el 29-9-1925, el tramo para enlazar con el ferrocarril MZA Chinchilla-Cartagena.

Durante la larga vida del ferrocarril, la familia Ibern siempre estuvo muy unida a

Modelos de acciones de la Compañía de FF. CC. Económicos Villena a Alcoy y Yecla.

su gestión, aunque más directamente desde los últimos años veinte. Don Miguel Ibern, hombre muy emprendedor, recientemente fallecido, consiguió que fuera rentable la empresa, siendo el promotor de la sustitución del vapor por autovías en los servicios de viajeros, aunque también lo intentó para las mercancías de gran velocidad, ensayando muchos prototipos e incluso patentando uno. Asimismo estableció los despachos centrales para la captación de mercancías y otras novedades.

Aunque no se caracterizó el VAY por su excesivo tráfico, se fue defendiendo su explotación hasta la llegada masiva del transporte por carretera. Al igual que en otros ferrocarriles comarcales, los camiones le iban mermando su tráfico de vinos, hilados, muebles, paquetería y diversas materias primas. En cuanto al carbón, uno de sus transportes principales, disminuyó grandemente al ser sustituido en la mayoría de las empresas que lo utilizaban por derivados de petróleo.

Flamantes autobuses le esquilmaban viajeros a sus pequeños y saltarines autovías, que aunque en la época en que fueron construidos, años 1929-1932, significaron un signo de modernización, en los años cincuenta y sesenta no fueron sustituidos por moderno material a bogies. También la lejanía de algunas estaciones de los centros urbanos retraía a los viajeros.

A pesar de ello, en los últimos años se expedían unos 1.300 billetes diarios, funcionando catorce trenes de viajeros, con distintas frecuencias de circulaciones según tramos de línea, y uno de mercancías cada día.

Así llegaron al 1 de febrero de 1965 en que se hizo cargo de la gestión del ferrocarril Explotación por el Estado, posteriormente Feve, que lo mantuvo en servicio hasta el 30 de junio de 1969 en que fue clausurado. El último tren oficial que salió de Villena fue el autovía número 14 a las 19.30 horas con destino a Yecla y Jumilla.

VAPOR Y AUTOVIAS

Ocho locomotoras ténder de tres ejes acoplados, seis de 250 CV. de la alemana Säechisische Chemmitz y dos de la belga Couillet, adquiridas en 1883, formaban el parque primitivo, que sólo fue aumentado con dos americanas Vulcan tipo 1-3-1 T de 434 CV. cuando construyeron el Secundario Jumilla-Cieza, y una tipo ténder también de tres ejes acoplados procedente del Alcoy-Gandía, que la recibió en 1890 de la Manningn Wardle.

Aunque el esfuerzo de tracción de las americanas era mayor que el de las alemanas, 5.414 y 3.139 kilos respectivamente, el excesivo peso de las primeras hizo que tuvieran prontamente que desistir de su empleo, ya que deterioraban grandemente el delgado carril.

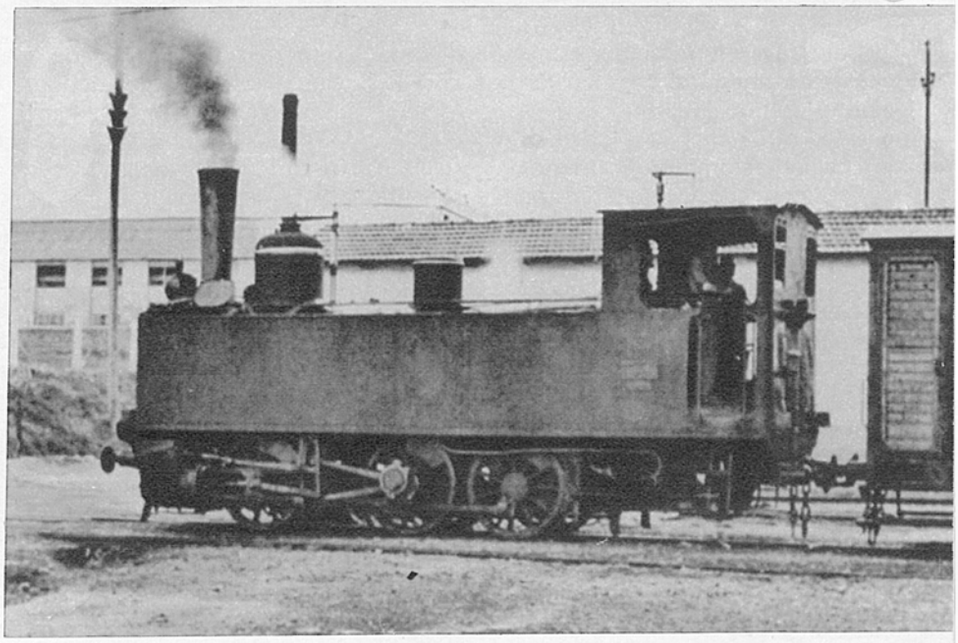
Al parecer, en 1883 estuvieron en tratos, que no fructificaron, con la Maquinista Terrestre y Marítima (MTM) de Barcelona para adquirir dos pequeñas locomotoras.

La tracción vapor remolcó los trenes de mercancías durante los ochenta y seis años que vivió el tren, siendo las 0-3-0 T las que demostraron con largueza su excelente construcción y buena labor de mantenimiento por parte de la VAY. No obstante, cuando pasó a Estado y Feve les llevaron locomotoras del Carcagente-Denia y del Denia-Alicante para ayudar a su muy envejecido depósito.

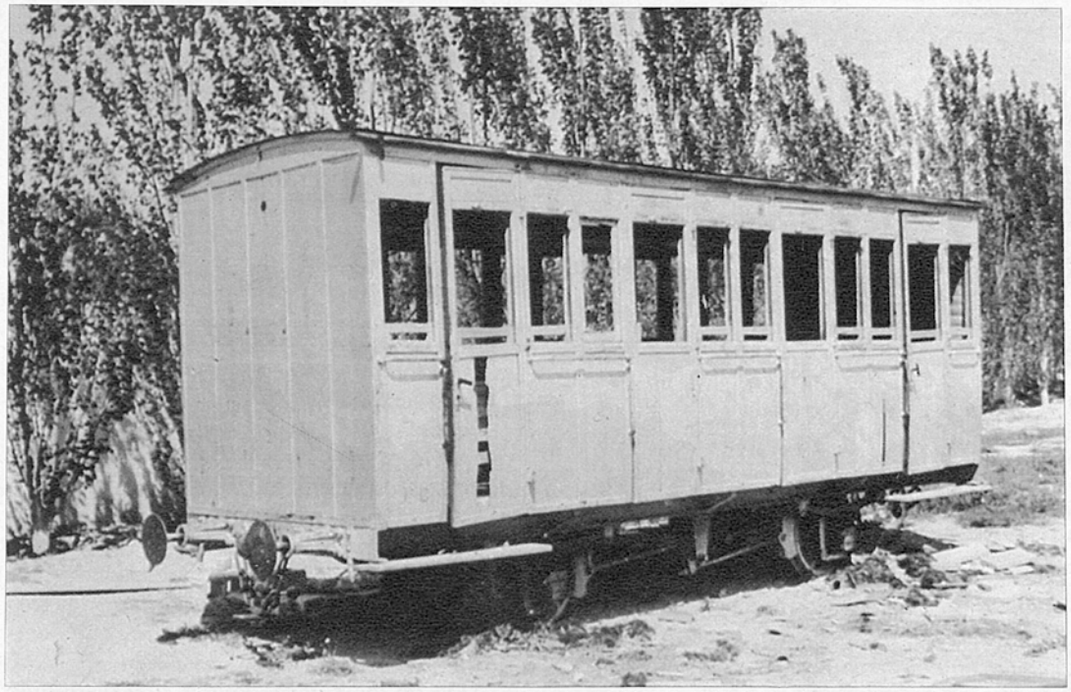
Una de las características que distinguió a este ferrocarril fue la temprana utilización del motor, primero a gasolina y después Diesel, con el paréntesis de la posguerra en la que utilizaron gasógeno. Aumentaron la calidad del servicio de viajeros y disminuyeron los costes de explotación, 0,304 pesetas tren/kilómetro en vez de las 1,872 pesetas del tren a vapor sustituido. Todo ello en pesetas de 1936.

Llegaron a tener once autovías, de los que nueve eran de dos ejes y dos de tres ejes, aunque éstos primeramente llevaban dos bogies y los pensaban destinar a servicio de mercancías.

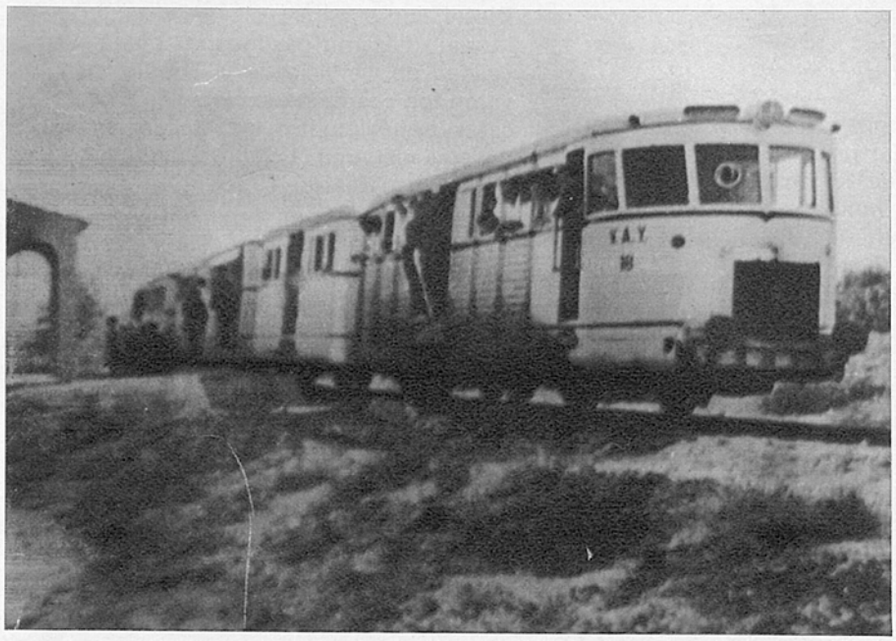
Excepto los motores, de los que utilizaron varias marcas y tipos, todo el material era construido y montado en los talleres que poseía la compañía en Villena, que era la sede del ferrocarril y donde estaban ubicadas las oficinas, el depósito principal de locomotoras y otros servicios complementarios. Sin embargo, la dirección radicaba en el número 6 de la Gran Vía de Madrid.



0-3-0 T Chemitz en Muro (1957).



Restaurante El Molino de Sax, en 1977. Primitivo vagón de dos ejes, con cajas de grasa VAYA reformado en su interior y con las puertas suprimidas, ya no existe actualmente.



Tren festivo al santuario de las Virtudes: tren automotor con varios remolques.

Construyeron remolques metálicos con chasis de antiguos cochces de dos ejes y estribo corrido, utilizando en casos de necesidad otros coches a los que únicamente les habían reformado el interior.

Tuvieron que vivir prácticamente con lo puesto, no pudiendo realizar las modernizaciones correspondientes para mantenerlo al día.

Careció de material a bogies, salvo los dos autovías mencionados.

Su sistema de acoplamiento era igual al de RENFE, dos topes y enganche de husillo, en vez de tope central y enganche de nariz que utilizaban los restantes de la pequeña red. Por ello algunos vagones llevaban los dos tipos de enganche para facilitar el intercambio de material. Asimismo fue uno de los pocos ferrocarriles de vía estrecha que en España usó traviesas de hormidón. Eran tipo monobloc con tacos de madera encajados en los puntos donde sujetaban el carril con tirafondos. Según fuentes fehacientes, entre Jumilla y Yecla (29 kilómetros) la vía estaba asentada sobre este tipo de traviesas.

ENLAZABA ONCE POBLACIONES Y ALGUNOS CASERIOS

Partiendo de Villena, cuya estación e instalaciones estaban (quedan algunos edificios) a la derecha y junto a las de RENFE, cruzaba la vía a Alicante y ascendía serpenteando por el valle del Vinalopó, al que cruzaba dos veces, acercándose, pero quedándose lejano a Biar, Benejama y Bañeres. Bocairente y Alfafara quedaban más cercanas y Agres a tres kilómetros, aunque su estación era el punto de enlace con el ferrocarril RENFE de Xátiva a Alcoy. Seguidamente descendían con fuerte pendiente hasta Muro, entre pintorescos paisajes por la falda de la sierra Mariola, junto al río Agres, al que cruzaba con un airoso puente metálico de un solo vano. Río, carretera, VAY y RENFE, escalonadamente, se acompañaban durante varios kilómetros entre pinos, secanos y algunos chalets. El de RENFE tomaba, lo sigue haciendo, sentido Alcoy, mientras el "Chicharra" descendía, avanzando un buen trecho en ese sentido, para, de repente, girar en redondo a la izquierda y después a la derecha, y con fuerte pendiente llegar a Muro. Maniobra forzada buscando el empalme de solución. Sólo seis vagones podían remolcar las maquinitas.

Desde Villena en sentido Oeste, sólo tres poblaciones, Yecla, Jumilla y Cieza, cada una con 25.000 habitantes, en 88 kilómetros de línea. Llaneando con trazado cercano a la carretera iba el tren hacia Yecla, para continuar a Jumilla orillando los montes de Aneguillas. Finalmente, otra vez cercanos carretera y ferrocarril, descendía hasta Cieza, población situada junto al río Segura. Su cota, 208,2 metros, era la miníma de la línia.

En total diez estaciones, nueve apeaderos y unas catorce paradas discrecionales, entre Muro y Cieza, parando los trenes en las últimas sólo cuando tenían que tomar o dejar viajeros.

El día 8 de julio de 1899 se realizaron en este ferrocarril las pruebas de un completo sistema original de intercomunicación de trenes inventado por el ingeniero español don Alejandro Basanta para evitar accidentes.

Finalmente, pocos meses después del cierre de la línea, un tren a vapor fue puesto en servicio y recorrió un corto trecho de línea (4 kilómetros) para el rodaje de "El conde Drácula". Fue el último extertor de su vida.

* * *

Es la historia de un pequeño y humilde tren que potenció grandemente el desarrollo de las comarcas que recorría, en una época en la que el ferrocarril era el único medio terrestre con capacidad de transporte y rapidez. De ahí los homenajes que va recibiendo.

* * *

Por mi parte he de agradecer la colaboración de muchos amigos del ferrocarril que han aportado sus conocimientos sobre el trenecito. Aunque, debido a la escasa bibliografía existente y a los catorce años transcurridos desde su desaparición, es posible que haya errores que rogamos nos sean disculpados.

VIA LIBRE, por otra parte, ya se hizo eco en su número de abril último (páginas 28 y 29) de la exposición organizada en Villena por el fotógrafo "Soli", a quien corresponden buena parte de las imágenes que acompañan nuestro artículo. ■ **E. GONZALO. Fotos del autor, Peter Allen y "Soli".**