

En mi familia siempre ha estado muy presente el tema del FFCC del VAY (Villena-Alcoy-Yecla), más cariñosamente conocido como el “Chicharra” por su aspecto exterior y su monótono ruido de las máquinas. Este fue un tren secundario de vía métrica, es decir, un metro de anchura, que, durante el periodo comprendido entre el año 1883 y 1969, resultó el medio de transporte más rápido entre la profunda región de Murcia y la zona de Alcoy.

He tenido la fortuna de poder disfrutar de las vivencias y anécdotas que mi bisabuelo, Juan González Cerezo, vivió durante los ocho años que estuvo trabajando en este ferrocarril. Vivencias que me han sido transmitidas por mi entorno familiar más cercano, haciéndome entender que fueron unos años magníficos a la vez que muy trabajosos.

Elaborando este trabajo me he propuesto conocer más de cerca la vida de mi bisabuelo, concretamente parte de su vida laboral, y poder ver cómo se viajaba antes sin tantos recursos como los que hay ahora.

Este trabajo se divide en tres partes: una breve presentación de mi bisabuelo, en la que se habla de una parte de su vida (padres, hermanos, mujer, hijos...) y ocupación en el VAY; un texto con el que se ha pretendido plasmar cómo era un día laboral de mi bisabuelo en este transporte, todo con datos reales, explicando lo que sucedía un día cualquiera en su trabajo y, por último, y en primera persona tal y como si mi bisabuelo lo explicara, una narración de cómo se construyó y cómo se trabajaba en el “Chicharra”.

Muchas son las horas que he estado disfrutando de las anécdotas que me han contado, imaginando, viviendo, sintiendo, cómo era este modesto ferrocarril.

PRESENTACIÓN

Mi bisabuelo, Juan González Cerezo, nació en Jumilla (Murcia) el 9 de febrero de 1924. Era el tercer hijo de Nicolás y Rafaela, personas humildes y muy trabajadoras, con negocio propio de transportes en esa localidad. Su hermana mayor Salvadora, que nació en 1918, al poco de casarse se estableció en Sabadell (Barcelona); en 1921 nació su hermano Fernando, el cual se dedicó toda la vida a conducir camiones y autobuses; en 1927 nació Antonio, que era el hermano más extrovertido de todos, emigrando en su adolescencia a Suiza para, unos años más tarde, fijar su residencia en Nueva York (EE.UU); el último por nacer sería su hermano José María en 1930.

En el año 1943 conoció, mientras trabajaba en el VAY, a mi bisabuela Virtudes Hernández Ibáñez, nacida en las Virtudes en su finca familiar en “La casa los pescaos”. Con ella tuvo tres hijos: el hijo mayor Nicolás, nacido en el año 1947; Rafaela, mi abuela, nacida en 1951 y Cande, la pequeña, en 1955.

Podríamos decir que “El papi”, como le llamamos cariñosamente sus nietos y bisnietos, llevaba el volante en la sangre, ya que dedicó toda su vida a conducir. Fue al colegio de “Doña Lolita” hasta los 9 años en la calle Marchante, en Jumilla, edad con la que se puso a colaborar con su familia con las mulas y los carros, transportando esparto y barriles de vinos, entre otras cosas. A los catorce años iba casi todos los días a Ciudad Real a llevar toneles de vino. Apenas le llegaban los pies a los pedales. En los años cincuenta don Santiago Bernabéu -natural de Almansa y presidente del Real Madrid Club de Fútbol- le ofreció ser su chófer oficial, puesto que tenía mucha amistad con él, pues le hacía portes por los viñedos que tenía en Almansa. Sin embargo, “mi mami”, su mujer, no quiso desplazar su residencia a Madrid. Ya en los años setenta y ochenta se dedicó exclusivamente a conducir la línea de autobuses de “La Noveldense” entre Villena y Alicante.



Sus padres, Nicolás y Rafaela



Mis bisabuelos el día de su boda



De pie, Rafaela (mi abuela), Nicolás y Cande.

Sentados, Juan y Virtudes (mis bisabuelos)



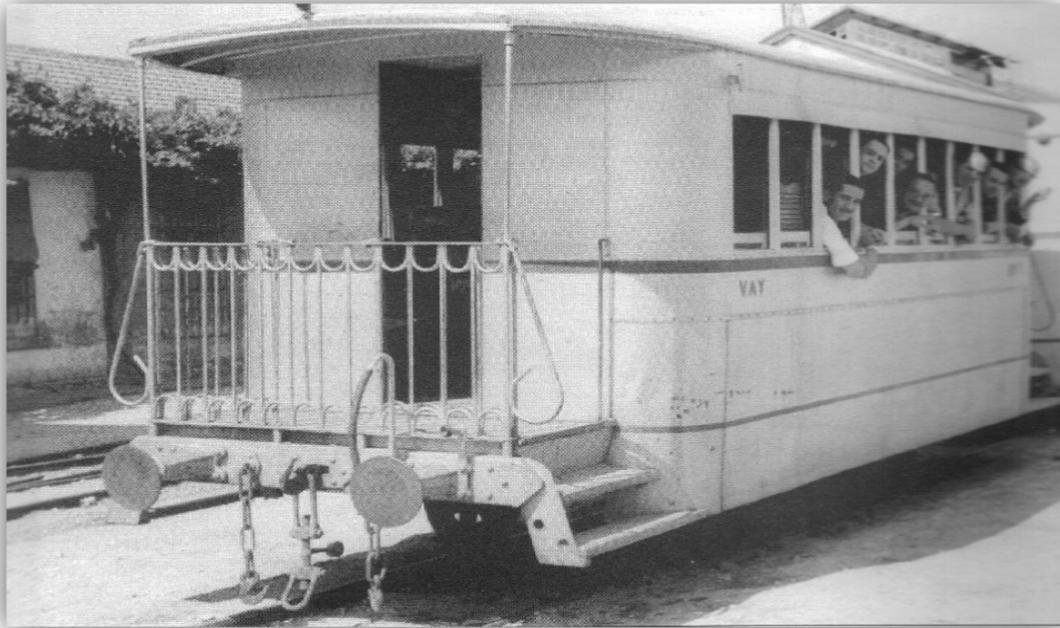
Aquí en sus comienzos conduciendo un *Leyland* en Jumilla

MI JORNADA DIARIA EN EL VAY

Amanece. Son las 6:45 de una mañana que, a pesar de ser primavera, es algo fría. Delante del andén de la estación VAY (Villena-Alcoy-Yecla) de Villena, está estacionado mi pequeño automotor de aspecto tosco y casero. Su motor Barreiros ronronea rítmicamente esperando a que sea la hora de partir hacia Yecla y, después, pasando por Jumilla, terminar en Cieza. En el ambiente flota el murmullo de toda clase de gentes: unos con maletas, una señora con tres niños, un sacerdote, varios comerciantes y hasta un grupo escolar. El trenecillo espera la llegada del correo de Renfe procedente de Alicante que parará en la estación de enfrente para recoger cartas y paquetería con destino a Yecla y Jumilla. También en numerosas ocasiones lleva las cajas de pescado para los mercados de estas poblaciones, cajas que se transportaban en los balconillos exteriores de los vagones para no molestar a los viajeros con su olor.

El correo llega y la variada mercancía es llevada a mi automotor, mientras la gente va subiendo. Dan las 7:10 y suena un silbato agudo; el motor acelera y va saliendo lentamente de la estación, pasando por la ermita de San Bartolomé, y con primera parada en la Morenica. Allí se apean varias personas, que van al campo a trabajar, y el grupo escolar para visitar el santuario. Continúa con su perezosa marcha el tren hacia Yecla, parando seguidamente en el apeadero de las Virtudes. Arranca de nuevo y, cruzando una hondonada entre viñedos, atraviesa el apeadero de las "Moratillas", siguiendo un ritmo bamboleante hacia Yecla. A las 7:52 de la mañana hace su parada en la ciudad del Altiplano donde se baja la paquetería y las cajas de pescado, subiendo a su vez gente que se dirige a Jumilla. Ha pasado un cuarto de hora y vuelve a partir, atravesando el agreste campo yeclano, para parar en el Ardal. Y allí deja unas garrafas de agua, recoge unos bultos de verdura y a unas campesinas, entre ellas, la tía Anica y su hermana Virtudes, que me saludan afectuosamente al subir al tren, y que se dirigen a Jumilla a vender los huevos y aceite de su casa de campo. Prosigue su monótona marcha y en veinte minutos más nos encontraremos en Jumilla, donde ya la mayoría de gente se bajará, y el tren seguirá por la campiña murciana hasta Cieza. A primera hora de la tarde, haremos el recorrido inverso, para terminar la jornada en Villena.

Así era un día normal de circulación en el “Chicharra”, una jornada laboral como las que vivió mi bisabuelo Juan. Este ciclo, que se prolongó durante treinta y ocho años -tiempo en el que el servicio fue realizado por automotores de manera incansable-, se caracterizó por transportar personas y enseres, a diferencia de otra etapa del “Chicharra, cuyo único uso era el de mercancías.



Balconcillo donde se apilaban las cajas con pescado



**Mi bisabuelo por las espaldas de “Viveros Lázar”,
dirigiéndose hacia las Virtudes**

LAS VIVENCIAS DE JUAN GONZÁLEZ EN EL VAY

Hoy narraré una etapa de mi vida, que si algo breve, fue inolvidable y me marcó para siempre. Hablaré de mis vivencias como trabajador en el VAY. Concretamente, como conductor de unos sencillos, y a la vez, muy efectivos automotores ferroviarios, durante el periodo de 1943 a 1951. Pero empecemos por el principio.

A finales del siglo XIX y principios del XX, las grandes ciudades necesitaban dar salida a sus productos principales, y Alcoy no fue una excepción, ya que tenía una industria textil y papelera muy importante. Los grandes hombres de negocios habían puesto sus cinco sentidos en el ferrocarril, que en esos momentos era un transporte revolucionario, y toda la península estaba surcada por una red de ferrocarriles secundarios que nacieron con fines comerciales.

Aquí comenzó la andadura de este humilde trenecillo, en 1883, pero una serie de problemas, tanto económicos como sociales, estuvieron a punto de malograr el proyecto ferroviario que, por fortuna, estuvo activo hasta 1969. Con más pena que gloria, llegó el año 1903. Y un grupo de inversores catalanes se hicieron cargo del ferrocarril que, como máximo accionista, tenía a Miguel Ybern Ferrés. El señor Ybern no escatimó y dotó a “su tren” de unas toscas locomotoras de vapor fabricadas en Alemania y que fueron las protagonistas, durante nada menos que ochenta y seis años, de trasladar personas y mercancías.

El ferrocarril VAY fue, al principio, un éxito, y esto propició que Miguel Ybern crease otra línea para unirla con la provincia de Murcia. Esto sucedía en el año 1914, y se denominó Jumilla-Cieza y Sud de España. Y, principalmente, fue para dar salida al esparto y los vinos de estas localidades. Género que tenía su destino en la estación de Villena para su transbordo y posterior distribución por todo el país y, en el puerto de Gandía, para su embarque y exportación.

Hay que decir al respecto que el VAY poseía en esta época más de cien vagones de mercancías y el de Jumilla-Cieza alrededor de los cuarenta. La

inquietud del señor Ybern hizo posible que designara un equipo para construir automotores – básicamente un autobús para circular por una vía férrea – que fuesen con motor de gasoil para abaratar costes. Al respecto, cabe añadir que el automotor VAY fue el primero de España en tener motor diesel, antes del MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), lo que da una muestra del compromiso y buen hacer de sus dueños. Los primeros automotores en Villena, de un total de trece construidos a partir de 1931, fueron el número 11, 12 y 13. Y aquí es donde empieza mi periodo en el VAY.

Tuve el honor de conducir el número 12. Y digo lo de honor porque esto me formó como profesional y, sobre todo, como ser humano por la relación directa que tuve con multitud de gentes. En especial, con mi esposa, a la que conocí gracias a él. Sin olvidar que era un ferrocarril muy humilde, siempre fue efectivo y cumplió con creces el cometido para el que fue ideado. Todavía recuerdo con emoción el largo trayecto desde la ciudad murciana de Cieza hasta Villena, con su renqueante marcha, su particular ruido y su incomodidad, transportando al personal desde los confines de la región murciana hasta Villena, y desde allí hasta Alcoy y Gandía. Con sus infinitas paradas y apeaderos iban transportando melocotones, albaricoques, y, especialmente, esparto, que era distribuido por toda España. Mas mi recuerdo más imperecedero era cuando llegaba el día 5 de septiembre y con trenes dobles – debido a la demanda del personal – hacíamos el servicio hasta el apeadero de la Virtudes para la Romería de la Virgen. Era un ir y venir continuo acercando al Santuario a las gentes de Villena que acompañaban a la patrona.

Trabajaba en esas ocasiones con especial ilusión, ya que, al ser jumillano y no ser festero, doblaba servicios para que mis compañeros de Villena pudiesen disfrutar de las fiestas patronales. Vivencias inolvidables que llegaron a forjar el porvenir de nuestras comarcas. Gentes sencillas que acompañaron al ferrocarril y contribuyeron a la expansión de sus recursos.

A partir del año 1951 mi vida dio un giro y mi profesión fue la de conductor de un autobús. Trabajé en “La Noveldense” haciendo servicios de Villena a Alicante hasta mi jubilación, a finales de los años 80.

Pero, el “Chicharra” continuó su ciclo. El *boom del automóvil* – a mediados de la época de 1950 y principios de 1960 – propició que el tren perdiese protagonismo y, por ende, fuese antieconómico. Llegado el año 1965 el Estado (Ferrocarriles de Vía estrecha - FEVE) se hizo cargo de la explotación del Ferrocarril Secundario VAY y, dado que los resultados no fueron satisfactorios, la cerró en 1969. Este fue el fin de nuestro querido tren que, a lo largo de ochenta y seis años, surcó las tierras ente Cieza y Alcoy, acercando personas y mercancías a todos los rincones. Tuve la suerte de disfrutarlo en primera persona durante ocho inolvidable años.

Añadiré que también fue pionero en unos servicios que hoy día son muy habituales en el mundo ferroviario. A primeros de los años sesenta, Alcoy era una ciudad muy próspera. Los fines de semana los automotores del VAY, en un alarde de miras, acercaban a las gentes de Alcoy al puerto y playas de Gandía para regresar terminada la jornada playera a la ciudad del Serpís.

Y, como todos los finales, fue triste. Triste porque dejó sin servicio a una gran comarca; triste porque dejó sin trabajo a multitud de familias y triste porque con él se marchó una época de prosperidad. Mas sirvió para crear durante muchos años empleo – solo en Villena existíamos noventa trabajadores –, unión entre pueblos y progreso. El ferrocarril -en este caso de vía estrecha- nació como un medio de transporte popular que unió todos los rincones de España llevando personas y mercancías, y forjando un futuro mejor. Desgraciadamente, como nuestro “Chicharra”, muchas líneas de nuestro país fueron cerradas a finales de los sesenta por considerarlas antieconómicas y anacrónicas, pasando el relevo al transporte por carretera.

La vida da muchas vueltas y, en mi caso, no fue una excepción. Mientras trabajaba en “el Chicharra”, me salió una oferta irrechazable en una empresa de transporte, “La Noveldense”, para llevar a cabo servicios diarios en autobús, realizando la ruta de Villena a Alicante. En verano, incluso, hacía servicio de fin de semana. Traslataba a la gente de Villena a Santa Pola para que pasasen el día en la playa, y luego, a media tarde, hacer el recorrido inverso. Además, mi mujer y mis hijos me acompañaban en el autobús, de manera que podíamos

pasar el día juntos. Sin embargo, la etapa en la que estuve en “el Chicharra” es la que fue inolvidable para mí, pues me enriqueció como persona.



Mi bisabuelo Juan, conduciendo su primer automotor



Mi bisabuelo (con camisa blanca) junto a sus compañeros



Cocheras donde aparcaban las locomotoras



Día de la Romería haciendo servicios especiales



Romería, 9 de septiembre con el Chicharra y la Virgen de las Virtudes al fondo



Mi bisabuelo en los años 60 ya con autobuses

Hemos podido conocer más la historia de este medio de transporte tan singular en aquellos tiempos y del que tanto había oído hablar en mi casa. Acabo este trabajo con muchas emociones al recordar una parte tan importante y determinante para la vida de mi familia. Pronto, espero, se podrá ver el museo que se está construyendo en el antiguo edificio de “La Electro Harinera Villenense” y así saber más a fondo su historia. De hecho, después de setenta años, unos vecinos de Villena han conseguido recuperar la cabina del automotor número 20, junto con mucho material que estaba disperso: teléfonos, raíles, documentos, planos, faroles, mobiliario, etc. para su exposición en el futuro museo de la ciudad.

Mucha de la información obtenida ha sido la que me ha relatado mi bisabuela, “mi mami”, de 92 años que, con gran lucidez y detalle, me ha ayudado a imaginar cómo eran aquellos días, pero algo aún más especial, a sentir de cerca a “mi papi”, como cariñosamente llamamos a mi bisabuelo, al que perdimos hace 20 años y no pude conocer. Recordarlo, junto a ella, me ha llenado de emoción. Juan González Cerezo, “mi papi”, mi bisabuelo, está y estará muy presente en mi vida.

AGRADECIMIENTOS:

-Especialmente a mi bisabuela que, sin su paciencia y memoria, el trabajo no se podría haber realizado.

-A mi amigo Jerónimo Lázaro, gran amante de todo lo relacionado con el “Chicharra”.

-Y, cómo no, a mi padre Paco, que es el que siempre me anima y me ayuda para que haga realidad todos mis proyectos y sueños.