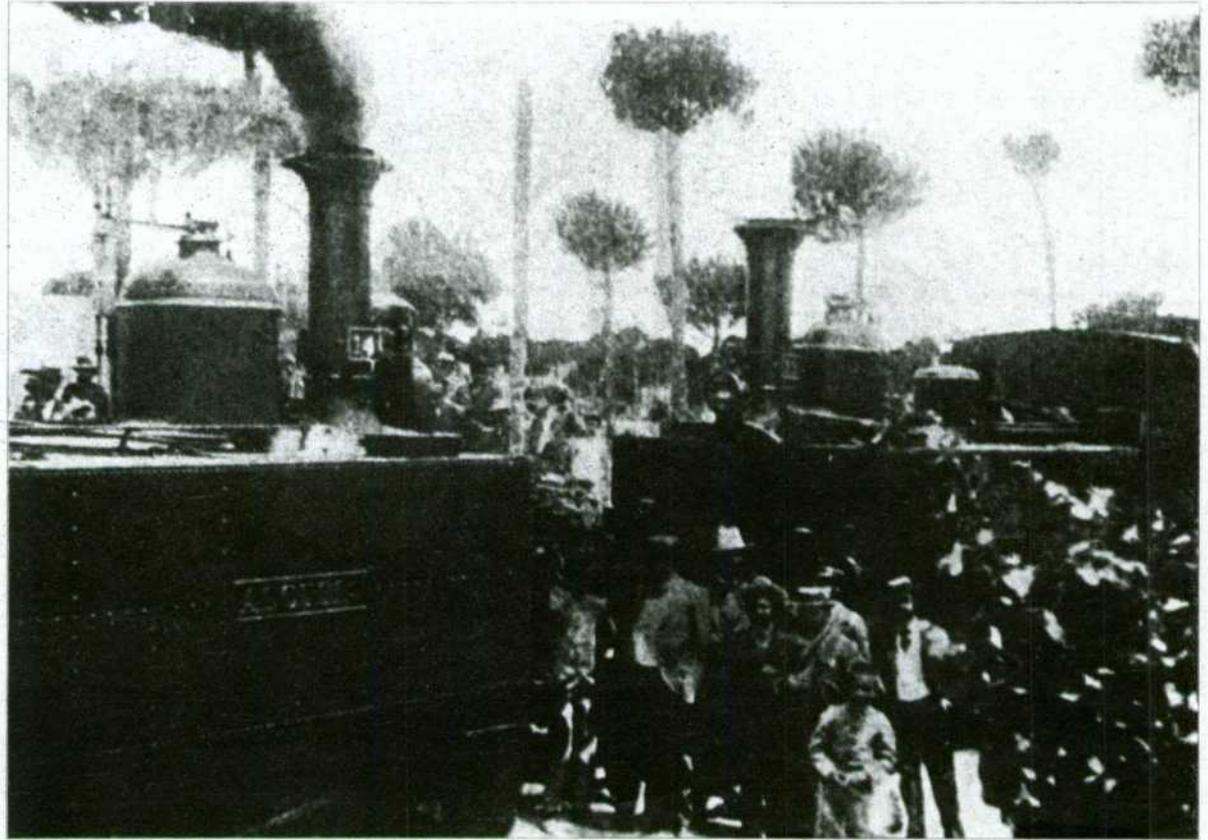


● Fue pionero en la utilización de autovías y la intercomunicación de trenes.

● 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 Bócairente 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 A ALCOY Y YECLA

Obligación de cuatrocientas setenta y cinco pesetas
AL PORTADOR

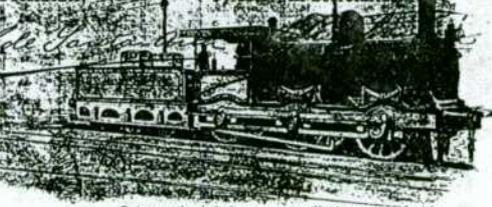
Interés anual catorce pesetas veinticinco céntimos
 PAGADERO POR TRIMESTRES VENECIDOS EN 2 DE ENERO, 1.º DE ABRIL, 1.º DE JULIO Y 1.º DE OCTUBRE DE CADA AÑO

* * * * * **Número 011480** * * * * *

** La presente emisión de 27,400 obligaciones es reembolsable á la par y por sorteo, fomentándose 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 garantizados con todo el activo de la Compañía y con los rendimientos de la explotación, según escritura pública de 1.º de Noviembre de 1883 autorizada por el Notario de esta Ciudad D. Miguel Martí y Sureda y Junta general extraordinaria de señores accionistas, de 18 de Octubre de 1902.*

Barcelona 31 de Diciembre de 1902

El Director Gerente, *Rellies* El Presidente, *G. Martí y Sureda* El Secretario, *J. Sureda*



Además de las firmas que preceden, las obligaciones tendrán de llevar el sello en arco de la Compañía. Las obligaciones designadas por sorteo para la amortización en que faltaren cupones más no tendrán 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



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

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.

Doce años después, el VAY se hizo cargo de la explotación del Ferrocarril Secun-

dario 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.

bién 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.

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 esquilaban 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.

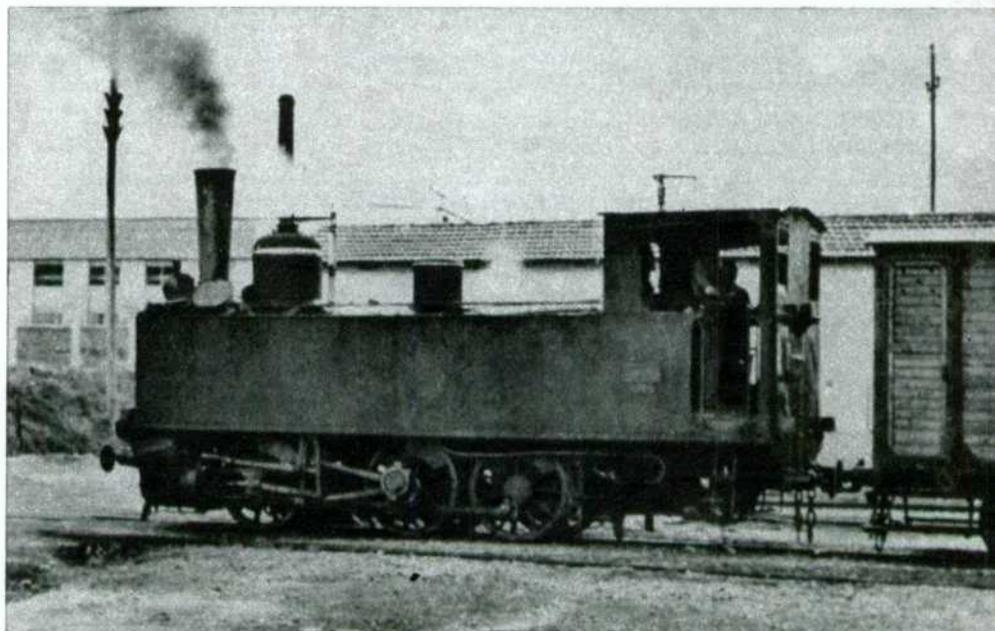
A pesar de ello, en los últimos años se expedían unos 1.300 billetes diarios, funcionando catorce trenes de viajeros, con distintas frecuencias de circulaciones según tramos de línea, y uno de mercancías cada día.

Así llegaron al 1 de febrero de 1965 en

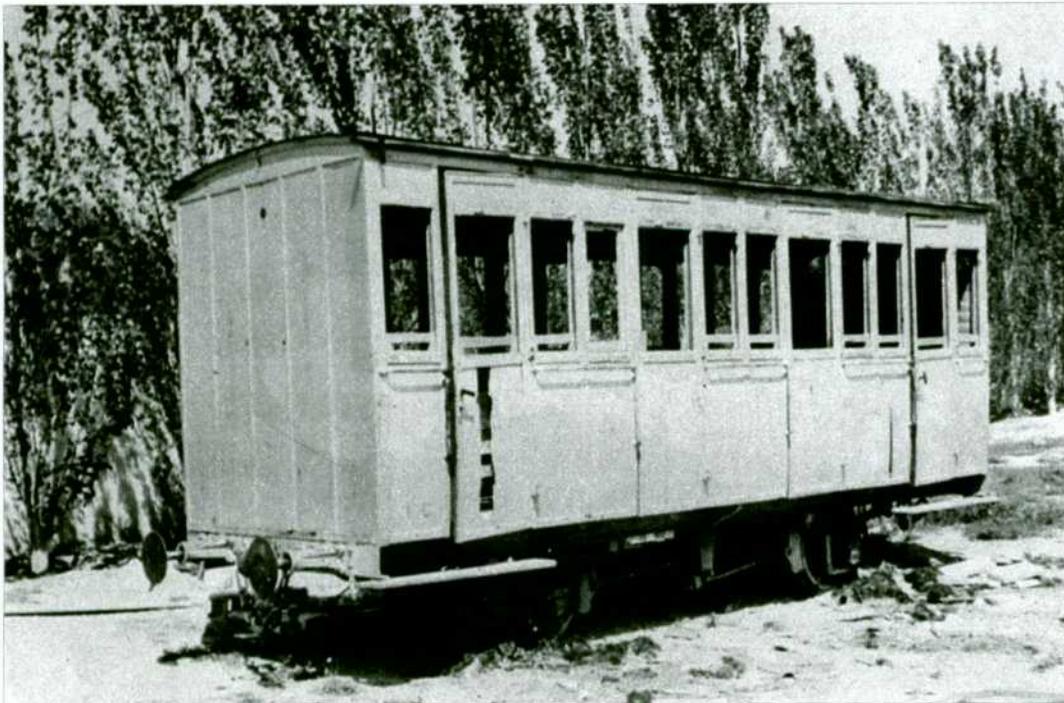
que se hizo cargo de la gestión del ferrocarril Explotación por el Estado, posteriormente Feve, que lo mantuvo en servicio hasta el 30 de junio de 1969 en que fue clausurado. El último tren oficial que salió de Villena fue el autovía número 14 a las 19.30 horas con destino a Yecla y Jumilla.

VAPOR Y AUTOVIAS

Ocho locomotoras ténder de tres ejes acoplados, seis de 250 CV. de la alemana Sächsishe Chemnitz 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 tam-



0-3-0 T Chemnitz 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 cochecitos 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 toques 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 ma-

dera 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. Bociarente 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 maquinas.

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 mínima de la línea.

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 extor 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 rogamus 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".



La estación murciana ha sido rescatada y restaurada por el Ayuntamiento como centro cultural.

MURCIA-ZARAICHE, MONUMENTO HISTORICO-ARTISTICO

CASI coincidiendo con el cincuentenario del ferrocarril de Murcia a Caravaca, su terminal de Zaraiche, en la capital murciana, ha sido declarada monumento histórico-artístico.

Interesante edificio en ladrillo de dos plantas y veintiocho metros de fachada construido en estilo modernista del primer cuarto de siglo. Su orlada marquesina metálica y un pequeño jardín con palmeras rompen la monotonía de las grandes edificaciones de hormigón que circundan el resto de la ajardinada plaza Circular que, con sus doscientos metros de diámetro, es una de las mayores de España.

Completan el conjunto de la edificación dos largos andenes de 95 metros de longitud, que parten de los extremos de la fachada interior. La cubierta metálica que los cubre, sostenida por 23 columnas de hierro con capiteles corintios romanos, protegía a los viajeros más del tórrido sol que de las escasas lluvias de la zona. El hueco entre ambos andenes lo ocupaban cuatro vías con dos plataformas descubiertas intermedias.

La estación, que ha sido recientemente restaurada para dedicarla a diversas actividades culturales de la municipalidad, quedará en el centro de una amplia zona verde entre las calzadas de acceso a la gran plaza, de la autovía a Murcia, variante de Espinardo.

Zaraiche, árábigo nombre de la barriada, era el punto de partida de una línea de 78 kilómetros de longitud que, cruzando en sentido Oeste el centro de la provincia de Murcia, llegaba hasta Caravaca, sirviendo a Molina de Segura, Mula, Bullas y Cehegín

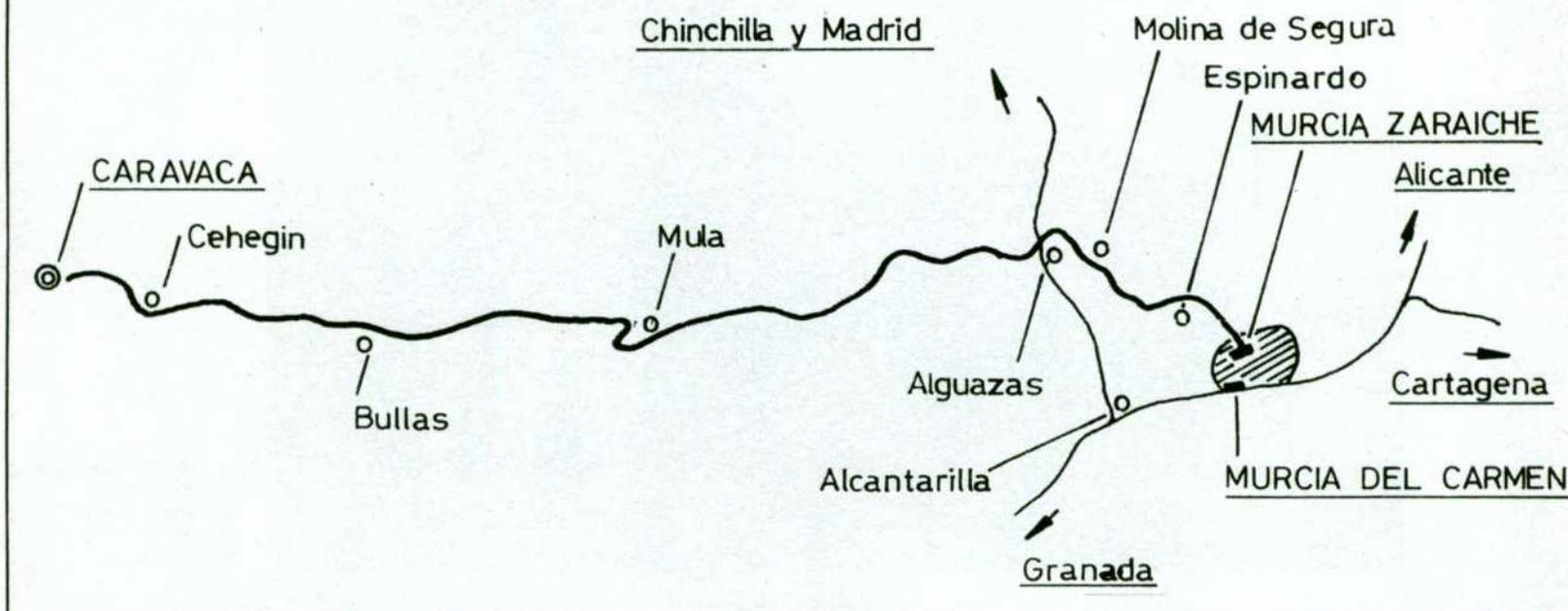
como importantes poblaciones de la ruta.

De vía única y ancho normal, este ferrocarril lo construyó el Estado dentro del plan de construcciones ferroviarias de los años 1924-1929. Lo explotó directamente desde su inauguración, el 29 de mayo de 1933,



Detalle de la cubierta metálica, que sostienen veintitrés columnas de hierro con hermosos capiteles compuestos.

Ferrocarril Murcia-Zaraiche a Caravaca



de cuya efemérides se cumple el cincuentenario, hasta que en 1941 pasó a formar parte de la Red Nacional con las restantes líneas de ancho normal español.

La línea se caracterizaba por su duro trazado, con numerosísimas curvas y fuertes rampas, con frecuencia de 19 y 20 milésimas, entre sedientas tierras en su mayor parte. De Murcia a Alguazas (kilómetro 15,8) un breve trecho por la lujuriantemente huerta para, a continuación, ascender y

descender con fuerte declive por el mismo lado del valle del Segura. Seguidamente se remontaba continuamente, salvo alguna ligera pendiente, por el valle del río Mula, hasta Bullas (kilómetro 58,6), donde se alcanzaba la cota máxima, 623,36 metros. Luego descendía hasta Cehegin (542,7 metros) para, remontándose nuevamente, llegar a Caravaca, estación situada en cota 591.

Ocho grandes viaductos, seis túneles y

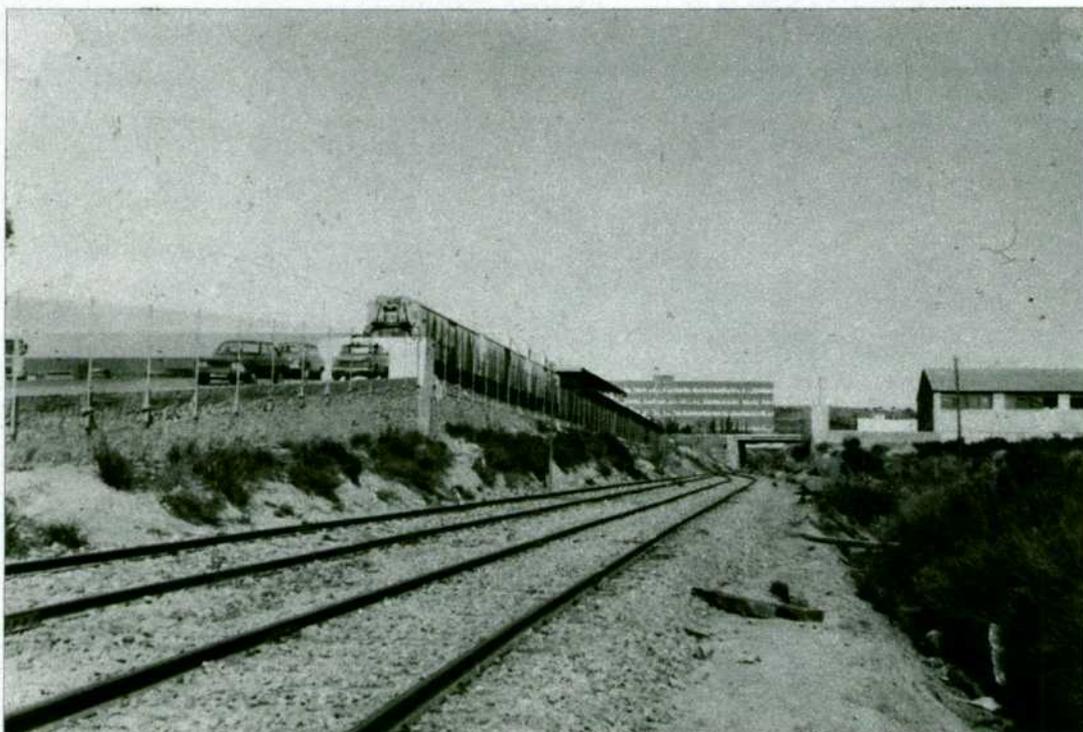
otras obras menores, así como importantes movimientos de tierras para trincheras y terraplenes, pueden dar idea de la dureza de la línea y de lo costosa que debió resultar su construcción.

Un correo-expreso los días impares, un ligero los pares, y a la inversa en el retorno, con la adición de un mixto en cada sentido, todos con las tres clases de acomodo, era el servicio que realizaba el Estado en 1939, empalmando sus trenes con los de MZA en Alguazas.

Tras su incorporación a la Red, quedó estabilizado en un correo y un mixto en ambos sentidos hasta la llegada de los ferrobuses. Estos ágiles automotores recorrían la línea en dos horas y cinco minutos en vez de las tres que empleaba el correo a vapor y más todavía el mixto. También fue incrementado el servicio, siendo, durante casi todo el tiempo hasta su supresión, de seis circulaciones de viajeros, cuatro que utilizaban su terminal Zaraiche y dos que comenzaban o rendían viaje en Murcia del Carmen, realizando el trayecto hasta Alguazas por Alcantarilla.

Como a pesar de la modernización el déficit de explotación era muy elevado, el 15 de enero de 1971 fue clausurado el ferrocarril y desmantelado, excepto la sección de doce kilómetros Alguazas-cercanías de Espinardo, que sirve a cuatro apartaderos que aportan tráfico de fuel, frutas para exportación, cemento y hierro, con un total de treinta y tres mil toneladas en 1982.

En este tramo quedan en servicio el puente sobre el Segura y el túnel de 201 metros del kilómetro 8 de la línea. ■ G. ROGEL (Gráfico de Gallardo.)



Apartadero en el punto kilométrico 4 de la sección Espinardo-Alguazas, la única que continúa en servicio desde 1971, año de clausura de la línea.

“Catalunya en la España moderna (1714-1983)”, exposición en Madrid

El Barcelona-Mataró abrió camino al ferrocarril en la Península Ibérica

DE forma indudablemente grata, los madrileños se han encontrado en estos últimos días con dos exposiciones que vienen a presentar una nueva imagen de Cataluña. No es que Cataluña sea desconocida en Madrid y mucho menos en el resto de la Península, pero sí que hay una imagen un tanto errónea y por ello tópica de los catalanes bailando sardanas, produciendo teji-

dos en todas sus fábricas y excesivamente preocupados de su economía.

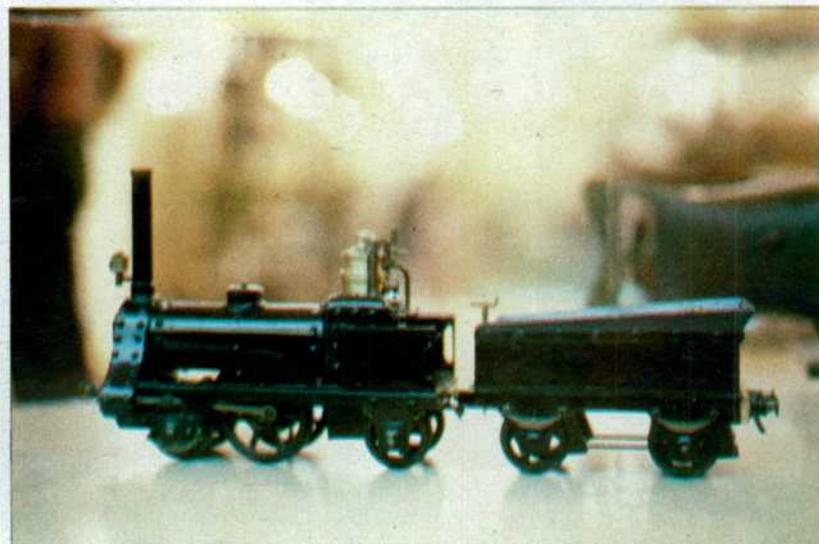
A subsanar estos errores de bulto vienen ambas exposiciones, que tienen como objetivo presentar lo que ha supuesto la aportación catalana a la historia reciente de España y lo que muestran las excavaciones arqueológicas en tierras del Nordeste español en cuanto al pasado histórico que nos une.



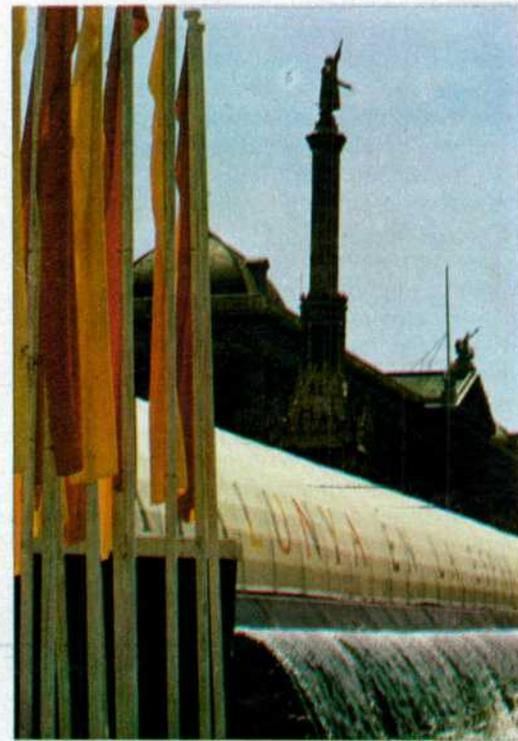
La “cobla”, con todos sus integrantes y su pasado lleno de historia, fue otro de los símbolos de la exposición.



Así fue el viaje del primer ferrocarril español en 1848.



Maqueta del tren Barcelona-Mataró (1848).



Tan sólo el Colón barcelonés faltó en la exposición, siendo representado por su “gemelo” madrileño.

“Catalunya en la España moderna (1714-1983)”. Con este título se presenta la exposición del Centro Cultural de la Villa de Madrid, en la que, de forma soberbia, por lo que respecta al montaje y diseño de la muestra, se ofrece un amplio repertorio de lo que ha significado Cataluña en este decurso histórico de la España moderna, a la vez que se presentan otros aspectos que han configurado el carácter social y político de los catalanes, unidos en su afán de autonomía.

Desde septiembre de 1714, simbolizado en el cuadro de Antoni Estruch y que de forma un tanto simbólica acompaña el descenso a la exposición y da una imagen de la pérdida de unas libertades, al igual que el ascenso viene acompañado por la gran pantalla de video que ofrece imágenes de la celebración de la Diada, toda la exposición viene marcada por ese carácter de