



Editorial

Opinión

- > Almería, primer ferrocarril eléctrico de España (1911) y última en infraestructuras (2005), por Pedro Mena Enciso
- > La resaca del 2005, por Jesús Martínez Capel
- > ¿Quién teme a la liberalización?, por Mario López Martínez
- > Sobre el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Almería, por Domingo Cuéllar Villar
- > La Estación de Almería: Bien de Interés Cultural, por Victoria E. Roperro Serrano
- > El Tranvía de la Sierra: ¿Añorado o denostado?, por Carlos Peña Aguilera

Líneas de investigación

- > Las locomotoras del ferrocarril de Herrerías a Palomares, por José Antonio Gómez Martínez
- > El embarcadero de Minas de Cala, por Juan José Olaizola Elordi
- > Tranvías de Linares, por Andrés Padilla Cerón

Trabajos de campo

- > Ingeniería ferroviaria. Itinerario por los puentes de la línea Linares-Almería, por Antonio Aguilera Cantón
- > Las vías verdes en Almería, por Miguel Jiménez Vega
- > El Ferrocarril minero de Las Piletas, por Carlos Peña Aguilera

Contraportada

Con el claro objetivo de difundir la cultura y el conocimiento del mundo ferroviario, El Ferrocarril Digital publica un nuevo número en el que se recogen opiniones, artículos y reportajes que enriquecen y acrecientan nuestra pasión por el tren. En este nuevo viaje, los colaboradores han realizado un notable esfuerzo y nos han transmitido mucho de su amplio conocimiento y amor por el ferrocarril. Como podrá comprobar el lector, no nos limitamos a temas propios de Almería y su provincia, sino que queremos vislumbrar otros horizontes, otras experiencias, con la palmaria intención de que este conocimiento alimentará nuestra ansia ferroviaria. De este modo, animamos a todos aquellos que deseen colaborar en nuestra revista a enviar sus artículos e investigaciones, para nosotros sería un honor.

El año 2005, por las evidentes razones de la celebración de XV Juegos de Mediterráneo, se presentaba como una coyuntura idónea para la mejora de las infraestructuras en la provincia de Almería. El ferrocarril en concreto podía vivir a partir de este año un cambio de ciclo evidente, como ha ocurrido en otras ciudades en acontecimientos internacionales de este tipo. Sin embargo, las deficiencias del servicio ferroviario y de las infraestructuras ferroviarias en Almería no han experimentado cambio alguno en su estado letargo. Nos encontramos en situación de estancamiento en algunos casos y en otros ni siquiera se ha arrancado. Sabemos que la adaptación de las antiguas infraestructuras ferroviarias

heredadas del siglo XIX precisan su tiempo de maduración, pero eso no debe ser excusa para que se hubieran emprendido las primeras actuaciones en el ferrocarril que ya se apreciaran para los numerosos visitantes que ha tenido la ciudad en este año 2005. El crecimiento económico y demográfico de la provincia así lo demandan.

El presidente de nuestra asociación, Jesús Martínez, puso recientemente el dedo en la llaga en su artículo "Adiós, Mr. Marshall", publicado en el diario La Voz de Almería y que se recoge en este número de El Ferrocarril Digital. En pocas palabras viene a resumir el desencanto producido por la falta de movimiento en cualquier proyecto ferroviario para esta provincia, además de la involución evidente en algunos servicios de viajeros. Todo esto ya lo esperábamos y no nos sorprende.

Por otro lado, desde ASAFAL se quiere plantear otra cuestión, no menos importante, aunque tiene menos eco en los medios de comunicación o entre ciudadanos de a pie: la conservación del patrimonio histórico ferroviario almeriense. El ejemplo más claro es el de la antigua estación de ferrocarril de Almería que recientemente ha sido elevada su categoría de protección al rango de monumento nacional. Eso está muy bien, pero el deterioro es evidente y hay que hacer algo para evitar que éste siga avanzando. No basta con iluminarla, aunque sea importante para destacar su presencia, como en el caso del vecino "Cable Inglés", sino que se debe iniciar una nueva etapa en la

que se determine cual va a ser su uso y con qué instrumentos va a contar para garantizar tanto su conservación como su utilización. No hay que perder de vista que el edificio es una estación de viajeros y, por tanto, condicionada su estructura y distribución para otros usos.

La creación de una Fundación puede ser una vía útil para este fin que, ubicada en este hermoso edificio, no solo facilitaría su recuperación, sino que sería el instrumento para la conservación de todo el patrimonio ferroviario de la provincia y alentaría el desarrollo de nuevas actividades. Junto a esta relevancia ferroviaria encajaría el pasado minero de esta provincia, que tampoco cuenta con un centro de interpretación y estudio adecuado. En España tenemos ejemplos de cómo funcionan este tipo de organizaciones y pueden servir de guía a la hora de poner en marcha un proyecto de esta envergadura que, sin lugar a dudas, es muy necesario. Almería tiene un pasado ferroviario muy importante que es preciso conservar y divulgar; de ello, modestamente, sabemos en ASAFAL y también lo que se puede obtener. Nuestra aportación a esta idea de Fundación es el conocimiento, los fondos propios y el saber hacer. Tan sólo son precisas las imprescindibles incorporaciones de instituciones públicas y organizaciones privadas para sentar las bases de su funcionamiento y tener un respaldo firme. Hay que dar los primeros pasos: el patrimonio existe, las personas están... ¿cuándo empezamos?

OPINIÓN:

ALMERÍA: PRIMER FERROCARRIL ELÉCTRICO DE ESPAÑA (1911) Y ÚLTIMA EN INFRAESTRUCTURAS (2005)



Pedro Mena Enciso
Licenciado en Historia y en Derecho

La construcción del ferrocarril en España comenzó en el reinado de Isabel II e inmediatamente se convirtió en el motor de la industrialización española. Pero este no fue el caso de Almería, ya que se quedó fuera del Plan Ferroviario y tampoco contaba con una mínima infraestructura terrestre. Así, hasta finales del Siglo XIX, Almería quedó aislada del resto de España, lo que impidió su desarrollo económico. Actualmente, Siglo XXI, la situación ferroviaria almeriense sigue siendo lamentable.

En 1885, sólo quedaban tres provincias en el país sin trenes: Teruel, Soria y Almería. En 2005 (véase como ejemplo el tema del AVE) vamos por el mismo camino de antaño. Por otra parte, si repasamos los periódicos de finales del Siglo XIX ("El Ferrocarril", "El Estratégico", etc...) vemos que una y otra vez demandan la urgencia de la construcción del ferrocarril como única salida para la modernización y el progreso. En nuestros días, también los periódicos y la opinión pública almeriense claman por esa necesaria modernización y nos quejamos de haber perdido la oportunidad histórica de los Juegos del Mediterráneo para ponernos a la altura de muchas otras provincias de España.

Pero, ¡sigamos con la historia! para decir que Almería, en los años setenta y ochenta del XIX, estaba sumida en una profunda crisis económica y se justificaban, de alguna manera, nuestras carencias. Sin embargo en nuestros días no tiene sentido el abandono de una provincia que vive un constante crecimiento económico y que progresa a mayor velocidad que las demás capitales andaluzas. No fue hasta 1895 cuando se inauguró la línea Linares-Almería tras treinta años de proyectos. Al mismo tiempo, se trazan los primeros ferrocarriles mineros, los primeros cables aéreos, embarcaderos, etc... Es decir, surge toda la infraestructura

necesaria para el acarreo de mineral. Por lo tanto, podemos decir que los trenes vinieron a Almería gracias al resurgimiento minero. La historia del ferrocarril almeriense es paralela a la historia de nuestra minería y hasta que no se construye el ferrocarril no se puede decir que despegue la minería almeriense. El mineral de hierro no se podía explotar sin un sistema de transporte de gran capacidad y los animales de carga, que durante el Siglo XIX habían transportado los minerales de plomo desde las sierras, eran antieconómicos en la nueva minería del hierro.

En este contexto, resulta sorprendente que Almería, una de las últimas ciudades en conseguir el tren, fuese la primera de la Península Ibérica en conseguir la electrificación: Efectivamente, un tramo del ferrocarril Linares-Almería, concretamente el que cubría los municipios entre Santa Fe y Gérgal, tenía unas características topográficas y climatológicas que hacían difícil la tracción a vapor. Las locomotoras tenían que salvar enormes pendientes y, por otra parte, el tráfico del mineral de hierro procedente de Serón-Bacares era muy importante. A partir de 1906, la demanda de hierro desde Europa y América desborda la línea, la cual se ve sometida a continuas reparaciones de vagones y las locomotoras eran demasiado lentas para la rapidez que exigía el tráfico. Los 22 Km que separan Gérgal de Santa Fé son los de pendiente más acusada y los trenes ascendentes, aunque iban de vacío, no superaban los 12 Km/h, a causa no sólo de la rampa sino también de las cerradas curvas. El número de circulaciones admitido por la línea era muy limitado. El caso es que la economía de la zona se desarrollaba tanto en minería como en agricultura y en 1907 surgió el proyecto de electrificar el tramo más duro del Linares-Almería: Gérgal- Santa Fe de Mondújar.

Entre las diversas empresas de Suiza,

Alemania, EEUU y Francia que presentaron proyectos, se eligió la Brown Boveri (Suiza) que propuso el empleo de corriente trifásica, ya que le había dado excelentes resultados en Suiza, Francia e Italia. Tenía una frecuencia de 25 Hz y una tensión de 5.000 V. En el segundo semestre de 1907, comenzaron las obras de la central generadora cerca de la estación de Santa Fé, la cual se puso en marcha, el 2 de Febrero de 1911. El 2 de Junio se inicia el servicio regular de los primeros trenes de mineral con tracción eléctrica de la Península Ibérica. Esta primera línea de vía ancha electrificada en España fue realizada por la Compañía del Sur de España (posteriormente absorbida por Andaluces). La línea aérea era de tipo tranviario, constituida por dos hilos de contacto de cobre y la tercera fase la constituía el carril. La tracción era efectuada por siete tractores de dos ejes, 320 C.V. y un peso de 26 Tm, que circulaban aclopadados en doble tracción.

La rentabilidad fue inmediata y además, mientras que con la tracción a vapor la velocidad no excedía de 12 Km/h, con la tracción eléctrica ésta podía elevarse a 25 km/h, lo que aumentaba considerablemente la capacidad de la línea. Además el esfuerzo de tracción y la potencia es mayor en un motor eléctrico que en uno de vapor, y el primero puede desarrollar su plena potencia a la velocidad que se desee, cosa imposible en uno de vapor. Tras el éxito obtenido, la línea se prolongó hasta Nacimiento-Gádor, y, en 1963, RENFE llevaría la electrificación, aún trifásica, hasta Almería.

Hoy nos preguntamos cómo la provincia pionera en electrificación, ha quedado marginada de los planes nacionales de desarrollo del ferrocarril, tanto en lo concerniente a Trenes de Alta Velocidad como en el nuevo ancho de vía.

LA RESACA DEL 2005

Jesús Martínez Capel
Presidente de ASAFAL



Saboreando todavía el "regustillo" del éxito incuestionable de los Juegos Mediterráneos y sumergido por completo en la ola de "almerienismo" que de ello se deriva, no puedo sustraerme a la reflexión crítica que, como ciudadano almeriense y "amigo del ferrocarril", se abre camino en mi mente

entre la euforia que nos envuelve.

Lo cierto es que después de los Juegos, Almería ha quedado completamente dotada, deportivamente hablando, pero desgraciadamente no ha sido así en otra serie de infraestructuras más que indispensables para una provincia reconocida, a decir de todos, como el motor

económico de Andalucía y un cada vez más importante destino turístico.

Ferrovariamente hablando, Almería sigue siendo el desierto en que la han ido convirtiendo unos y otros, que habiendo gobernado períodos de tiempo lo suficientemente largos como para estudiar y desarrollar los proyectos que hubieran posibi-

litado que Almería dejara de ser la "Cenicienta" del ferrocarril español, se han dedicado durante años a esgrimir palabrería, demagogia, y a usar el ferrocarril como bandera política que sólo ha ondeado cuando había elecciones de por medio para caer después en el más ignominioso de los olvidos.

Comunicación con el arco mediterráneo, Talgo hotel nocturno con Madrid, tranvía en la ciudad, comunicación con el poniente, cercanías del bajo Andarax, soterramiento... Son tantas necesidades ferroviarias en las que se nos ha negado el pan y la sal sistemáticamente por unos y otros del espectro político, que les decimos que ya es hora de ser políticos almerienses antes que políticos de partido. Cádiz y Málaga han conseguido sus mejoras ferroviarias porque sus primeros ediles se pusieron a la cabeza de la manifestación exigiendo, incluso con amenazas de dimisión.

Por mucho que queramos comprender que las infraestructuras ferroviarias necesitan de estudios rigurosos y costosa construcción, nos damos cuenta de que se nos pasan los años entre ¿galgos o podencos?, sin que se vean indicios o detalles de ir mejorando las cosas en

aspectos más realizables en el corto plazo. Un ejemplo palmario sería la comunicación con Madrid y Barcelona. Es muy fácil si hay VOLUNTAD, sacar una rama de tren-hotel con Barcelona que enlazaría con el Gibralfaro que sale de Málaga y Granada. Y sería facilísimo poner un Talgo-hotel que nos transportara a Madrid durante la noche haciendo el papel del expreso nocturno de antaño, con mejores prestaciones por supuesto, y que tan necesario es para miles de almerienses. Obviamente sería indispensable el cambio de las locomotoras que hacen actualmente el servicio en la línea (Talgos diurnos con Madrid), material obsoleto que tantos quebraderos de cabeza está produciendo, y con insuficientes prestaciones para las características del trazado. La implantación de estos trenes, que insistimos, son mejoras realizables en el corto plazo, debía de haber tenido lugar antes de los Juegos, habiendo mejorado así las comunicaciones durante el desarrollo de éstos y dejando implantado un servicio vital para Almería y los almerienses. Pero para esto hay que tener VISIÓN y VOLUNTAD políticas. Ambas cosas a la vez.

A propósito del soterramiento, la opi-

nión de ASAFAL sigue siendo la misma: hay que hacerlo YA, e integral y comunicado con el puerto. Ello provocará sinergias de transporte y de comercio impensables sin la culminación de esta obra. La estación no necesita estar soterrada. La línea férrea sí.

Y mientras nuestros políticos locales no exijan a RENFE, al Ministerio de Fomento, al Gobierno y a quien haga falta, comprometiendo incluso su cargo, las mejoras e infraestructuras que nuestra provincia necesita, Almería seguirá siendo el desierto ferroviario en que otros y ellos mismos nos han convertido.

En 1912 la población de Almería hizo un gran paro general, incluyendo la dimisión en pleno de Ayuntamiento y Diputación, por el mal servicio reiterado que prestaba la compañía ferroviaria de entonces. ¿Sería posible hoy que Almería hiciera lo que nuestros abuelos para hacerse oír?

¿QUIÉN TEME A LA LIBERALIZACIÓN?

Mario López Martínez
Licenciado en Económicas



Con excesiva frecuencia escuchamos graves advertencias sobre las nefastas consecuencias que traerá la futura liberalización del sector ferroviario. Desde diversos sectores se nos pinta un panorama desolador, en el que sólo va a imperar la ley de la selva, con maliciosas empresas privadas ávidas de lucro que se regodearán con el sufrimiento de sus trabajadores, al tiempo que escatimarán todo lo posible en medidas de seguridad para abultar sus cuentas de resultados.

No es de extrañar que esto suceda en un país como España, cerrado durante 40 años de autarquía franquista a las leyes del libre mercado, en el que permanecen agazapados muchos esquemas mentales propicios al intervencionismo estatal, y temerosos de la libre competencia.

Como es bien sabido, el nuevo modelo se estructura en un ente público gestor de las infraestructuras y las compañías privadas que estén dispuestas a competir en el sector, con su propio material y personal, a cambio del pago de unas tasas reguladas por el Estado por el uso de las vías y estaciones.

El argumento de la pérdida de seguridad no debería ser tenido en cuenta, si consideramos que el ente regulador (ADIF) tendría potestad de supervisar la operativa de las compañías, homologa-

ción de su material y cualificación de su personal, siendo necesaria la concesión de licencia para poder operar con garantías. De los errores cometidos en el Reino Unido ha habido tiempo más que suficiente para aprender, y no repetirlos.

Respecto a la hipotética degradación de las condiciones laborales, cabría decir que la aparición de nuevas compañías distintas de RENFE conllevará un aumento de empleo en el sector, procedente del desempleo o de otros sectores, pero en cualquier caso mejorando su situación anterior. Incluso, para el personal de RENFE con más aptitudes e inquietudes, podrían abrirse nuevas perspectivas de mejora profesional en las nuevas empresas.

Por último, hay quien alerta sobre los desequilibrios territoriales resultantes de la liberalización. Las empresas privadas, guiadas únicamente por su propio beneficio, concentrarían sus esfuerzos en aquellas líneas que les aportaran rentabilidad, olvidándose de las poblaciones pequeñas o económicamente más deprimidas. De ello se derivaría, según esta tesis, la supresión de servicios y, en última instancia, la incomunicación ferroviaria de muchas poblaciones. Evidentemente, no se puede descartar que esto pudiera ocurrir, pero sólo a corto plazo. Una vez que los mercados más apetitosos llegaran a

su madurez, la competencia provocaría unas rentabilidades cada vez más ajustadas, lo que dirigiría la atención de los agentes económicos hacia sectores emergentes o zonas desatendidas.

No olvidemos que el fenómeno del cierre al tráfico de viajeros de pequeñas estaciones difícilmente puede avanzar más de lo que ya lo ha hecho en un entorno de nula competencia. Más aún tras la apuesta de todos los Gobiernos (actual y anteriores) por la Alta Velocidad, concentrándose los servicios en las capitales de provincia y en unas pocas poblaciones importantes o estratégicas.

Muy significativo puede resultar el ejemplo de la liberalización del sector aéreo. De un entorno de nula competencia, contando cada país con su propia compañía "de bandera" en régimen de monopolio, se ha pasado en pocos años a la irrupción imparable de las compañías de bajo coste, que han multiplicado el número de viajeros transportados y de destinos cubiertos. Todo esto a pesar de las zancadillas del operador estatal (Aena) a los competidores del antiguo monopolio (Iberia), al que se reservan los mejores "slots" (horarios de operación). El caso de Almería no puede ser más aleccionador. Viajar a Londres o Berlín en vuelo regular resulta mucho más barato que hacerlo a Madrid o Barcelona, mien-

tras se ponen en marcha nuevas conexiones con Birmingham, Ámsterdam, Munich, etcétera, y se proyectan vuelos interiores con Sevilla (Lagun Air).

Evidentemente, se trata de un sector con sus peculiaridades, pero ¿por qué el caso del ferrocarril iba a ser muy diferente?. En términos económicos, se trata de algo tan sencillo como llevar a gente de un sitio a otro, a precios asequibles y con horarios interesantes. Las nuevas infraes-

tructuras permitirán al ferrocarril competir con otros modos de transporte, pero para ello resulta imprescindible la competencia dentro del mismo sector. En una economía abierta y dinámica como la actual, ahora más que nunca es cierto que a pez que se duerme se lo lleva la corriente. El tren lleva en España muchos años dormido, y ya es hora de que empiece a despertar. Para los que creemos en su viabilidad, no sólo social y ecológica, sino tam-

bién económica, la competencia sólo puede ser bien recibida. Vendrán empresas que fracasarán, pero otras tendrán éxito. El mercado pondrá a cada uno en su lugar, y el ferrocarril volverá a ser lo que nunca tendría que dejar de haber sido.

SOBRE EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE ALMERÍA

Domingo Cuéllar Villar
Fundación de los Ferrocarriles Españoles y
Universidad Autónoma de Madrid



El proyecto de soterramiento del ferrocarril es hoy en día discutido como una infraestructura indispensable para la reordenación urbana de la ciudad de Almería en los próximos años. De todo lo dicho y escrito hasta el momento se desprende la idea de que el ferrocarril es una barrera infranqueable que es necesario eliminar. Del coste, de la estructura o de la propia utilidad de la obra poco se ha hablado. Alguien lo pagará, no se sabe bien ni quién ni cómo se financiará, pero la exigencia es palpable.

En este estado de cosas, haciendo balance, hemos de entender que existen cuatro posibles alternativas. Todas ellas pueden ser rastreadas en otras ciudades españolas como ejemplo, y como constatación de que cada ciudad ha optado por un tipo de alternativa, dependiendo de sus necesidades y de sus recursos.

De entre las posibles propuestas, la primera sería la realización de un soterramiento integral de la línea ferroviaria desde los primeros tramos próximos a la ciudad de Almería hasta el puerto. Esta opción seguramente es la que más llama la atención y a la que todos nos apuntaríamos sin dudarlo. Hoy en día esta alternativa puede ser rastreada en otras ciudades españolas, no muchas, pues su elevado coste económico y las "comisiones" en forma de especulación urbanística que conlleva condicionan su ejecución. En el caso de Almería, recuperar el espacio que hoy ocupa en superficie el ferrocarril sería adecuado para el desarrollo de zonas verdes de las que tanto carece esta ciudad. Sin embargo, no nos engañemos, el interés está en urbanizar estos terrenos y construir viviendas. Sin esos ingresos no sería posible soterrar íntegramente el ferrocarril. Por otro lado, desde el punto de vista de la ansiada conexión con el puerto, el hecho de soterrar el ferrocarril puede proporcionar su enlace, pero las dificultades de construir bajo el lecho de la rambla y en las proximidades de la costa parecen también insalvables. La solución de hacer "invisible" al ferrocarril con el argumento de la barrera que supo-

ne para la ciudad no parece tampoco muy consistente. Hoy en día, en las ciudades hay otras barreras que también son difíciles de superar por parte de los ciudadanos, o ¿es que la autovía en la carretera de Montserrat no es otra barrera? ¿y la avenida del Mediterráneo? Habría que poner pasos de peatones cada 50 metros, lo cual sería inviable.

Una segunda alternativa sería la realización de una obra que planteara un soterramiento parcial que se limitara a sumir las vías del ferrocarril desde la avenida del Mediterráneo hasta la propia estación de Almería, dejando fuera los accesos a la ciudad de Almería por los que el ferrocarril seguiría circulando en superficie. Esta alternativa abundaría en la idea anterior de que lo que realmente interesa es liberar los terrenos que ocupa el ferrocarril para construir viviendas, dejando de lado el trazado previo de las vías desde El Puche hasta la avenida del Mediterráneo. Por injusta y especuladora debe ser rechazada completamente. Algunas ciudades españolas han optado por esta solución a medias, quedando la entrada por ferrocarril a las mismas en idéntica situación de afeamiento a la que se encuentra actualmente en la ciudad de Almería.

Como tercera alternativa se plantea la posibilidad de llevar la estación hasta las afueras de la ciudad, en las proximidades de Los Molinos-El Puche, evitando así la costosa obra, pero alejando la estación de ferrocarril del centro urbano y rompiendo la intermodalidad autobús-tren conseguida en el año 2000. Resultaría sorprendente y totalmente incongruente que en Almería se hiciera este tipo de actuación ya que realmente se debería caminar en sentido contrario: integrar los transportes públicos cerca de la población y disuadir en la medida de lo posible del uso de los vehículos particulares.

Por último, se apuntaría una cuarta alternativa que no plantea el soterramiento, sino la reforma y adaptación de las instalaciones ferroviarias que permitiera liberar gran parte del suelo que hoy en día el

ferrocarril tiene claramente infrautilizado, limitándolo a un grupo de vías suficiente para el servicio de viajeros, llevando al Sector 20 la estación de mercancías y los talleres de mantenimiento de material ferroviario, y dando continuidad, en superficie, al ferrocarril hasta el puerto de Almería, reforzando así la idea de intermodalidad. Esta solución sería, sin duda alguna, la menos agresiva y más económica. El ferrocarril está bien donde está, y el puerto, y la estación de autobuses. Lo que hay que hacer es adaptar las infraestructuras de transporte a las nuevas demandas de la sociedad, olvidando proyectos faraónicos, que seguramente tienen mayor rentabilidad política, pero que si pensamos detenidamente detraen recursos necesarios para otras infraestructuras. Por ejemplo, para Almería y su crecimiento demográfico es más necesario la mejora en la dotación de la red sanitaria o en el sistema educativo que plantear un soterramiento de ferrocarril que realmente a quien beneficia es a los especuladores del suelo y al lobby de la construcción.

Cada una de estas alternativas, como hemos visto, tiene elementos a favor y en contra, que serían necesarios plantear y debatir con seriedad, más allá de intereses políticos y económicos, a veces ciegos ante lo que resulta más útil para la ciudadanía. Precisamente esta cuestión del debate abierto y franco es lo que más se echa en falta en la ciudad, ya que realmente las propuestas surgen de camarillas de políticos e interesados cuya visión en el tiempo es muy limitada y este tipo de grandes inversiones, por el contrario, requiere planteamientos en el medio y largo plazo, sopesando todas las alternativas posibles.

(Una versión resumida de este texto se publicó en La Voz de Almería el día 23 de agosto de 2005)

Victoria E. Ropero Serrano
Licenciada en Derecho



El 25 de julio de 1895 fue inaugurada la estación de ferrocarril de Almería, perteneciente a la línea de ferrocarril de Linares-Almería. El edificio tiene un gran valor arquitectónico, reconocido por todos los expertos. Se empezó a construir en 1893 como una obra de prestigio de la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España que explotaba dicha línea. Es una construcción de marcado carácter ecléctico. En su fábrica se combinaron elementos decorativos propios del arte neomudéjar, con el uso del hierro y el bello acristalamiento de su vestíbulo.

Gracias al Plan de modernización y equipamiento para estaciones, en 1988 tiene lugar una rehabilitación, llevada a cabo por RENFE, que termina en 1991 y que le devuelve parte de su belleza ya que estaba algo descuidada.

Con motivo de la nueva reestructuración del sistema de transporte en la ciudad de Almería, en mayo del año 2000, entra en servicio la Estación Intermodal (ferrocarril y autobús), anexa al antiguo edificio, lo que supone el cierre de la actividad ferroviaria del antiguo edificio, aunque mantiene el servicio de circulación en dicho inmueble.

Recientemente se ha incoado expediente de declaración de Bien de Interés Cultural, llevado a cabo por el Ministerio de Cultura a través de la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales, con categoría de monumento, según la Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español (Ley de Patrimonio). Esto significa que el edificio de la estación de ferrocarril de Almería disfruta de la máxima protección que tiene un bien en nuestra legislación. La resolución definitiva está sujeta a la redacción y posterior publicación en el Boletín Oficial del Estado del Real Decreto de declaración, aunque ya tenga el mismo régimen de protección previsto para los ya declarados.

La Constitución Española de 1978 consagra jurídicamente, en su artículo 46, la conservación y enriquecimiento del Patrimonio Histórico como una de las funciones que obligatoriamente deben cumplir los poderes públicos. Como legislación básica sobre Patrimonio Histórico tenemos la Ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español. Dentro de este espíritu, el artículo 12.3 del Estatuto de Autonomía de Andalucía se refiere a la protección y realce del Patrimonio Histórico como uno de los objetivos básicos de la Comunidad Autónoma. La preocupación autonómica por estos temas ha dado lugar a la elabo-

ración de la Ley 1/1991 de 3 de julio de Patrimonio Histórico de Andalucía.

¿Por qué es competente la Administración del Estado y no la Junta de Andalucía en tal declaración?

Teniendo presente que la Junta de Andalucía tiene su propia Ley de Patrimonio y por lo tanto competencia para protegerlo y a su vez tramitar expedientes de declaración de bien de interés cultural, en este caso al ser un bien adscrito a un servicio público gestionado por la Administración del Estado, la competente es dicha administración, de conformidad con lo que establece el artículo 6 b de la Ley de Patrimonio.

En el seno del Patrimonio Histórico Español, y al objeto de otorgar una mayor protección y tutela, adquiere un valor singular la categoría de Bien de Interés Cultural, que se extiende a los muebles e inmuebles de aquel Patrimonio que, de forma más palmaria, requieran tal protección. Esta categoría implica medidas singulares que la Ley establece según la naturaleza de los bienes sobre los cuales recae.

La Ley del Patrimonio dispone las fórmulas necesarias para que esa valoración sea posible, pues la defensa del Patrimonio Histórico de un pueblo no debe realizarse exclusivamente a través de normas que prohíban determinadas acciones o limiten ciertos usos, sino a partir de disposiciones que estimulen a su conservación y, en consecuencia, permitan su disfrute y faciliten su acrecentamiento.

Todo esto significa que nuestra estación va a permanecer como un elemento del Patrimonio Histórico Español y que se va a transmitir a generaciones futuras, sin alteraciones o modificaciones que desvirtúen su valor.

Dentro del respeto a la ley, ésta establece medidas de protección y fomento que sólo cobran sentido si, al final, conducen a que un número cada vez mayor de ciudadanos pueda contemplar y disfrutar las obras que son herencia de la capacidad colectiva de un pueblo. Así, se facilita el acceso a la cultura que en definitiva es un paso más para hacernos más libres.

Para asegurar, el mantenimiento, la conservación y la rehabilitación debemos contar con la ayuda de todos los actores sociales. Al ser un bien inmueble, comprendido en el término municipal de la capital de Almería, el Ayuntamiento debe ser parte activa así como los demás Organismos competentes para la ejecución de la Ley de Patrimonio. El Ayuntamiento debe adoptar las medidas

oportunas para evitar su deterioro, pérdida o destrucción. Notificará cualquier daño o perturbación que sufra el bien, así como las dificultades y necesidades que tenga para el cuidado de dicho bien. Todo esto aplicable a los posibles usos que pueda tener en un futuro y que supongan una actividad, no sólo para el disfrute de todos los almerienses, sino también como reclamo turístico para visitantes.

La importancia, que tiene la declaración de Bien de Interés Cultural de la Estación de ferrocarril de Almería, es la protección total sobre cualquier actuación no deseada sobre dicho inmueble y así poder seguir disfrutando del legado histórico que el ferrocarril nos ha dejado en Almería.





Grupo de ASAFAL. 2 de Mayo de 2004. Foto Carlos Peña Aguilera

Hace más de un año que un grupo de ASAFAL conmemoró el centenario de la inauguración y el treinta aniversario de la clausura de los tranvías granadinos con un recorrido por la traza del Tranvía de la Sierra desde Maitena y por la Vereda de la Estrella hasta las minas del mismo nombre, lugar hasta donde se proyectó la prolongación del tranvía. A la vuelta quedaba visitar la exposición que organizó Caja Granada con motivo del centenario de los tranvías granadinos, pero antes nuestro grupo dio un pequeño rodeo para divisar a lo lejos y entre árboles la fachada del Hotel del Duque y visitar el tranvía “expuesto” en el Centro de Recepción de Visitantes del Dornajo.

Lo de expuesto es un decir, porque desde que se subió de la Facultad de Ciencias a este Centro, ha estado completamente desprotegido, a merced de los elementos atmosféricos y sin utilidad alguna dentro de los contenidos de dicho Centro. El único mensaje que parece transmitir en su pequeño trozo de vía mirando a través del Castañar hacia su pueblo de Güéjar-Sierra, es su deseo de acabar con todo de una vez.

Allí pudimos comprobar, no con cierta pena, el estado de abandono y de deterioro en que se encuentra uno de los pioneros en el acceso a Sierra Nevada para el gran público. Tampoco comprendíamos el uso que se le estaba dando en aquel lugar, quizás formara parte de un experi-

mento para estudiar los efectos de la exposición al riguroso clima de montaña sobre las estructuras de acero y madera. Cuando ya nos conducíamos a hacernos la foto de rigor, apareció una persona, al parecer muy bien informada, que nos prometía que iba a ser la última vez que veríamos así al tranvía. No puede ser, nos dijimos. A dónde lo llevan. No, que va, que lo van a restaurar, nos dijo. Parece ser que los responsables de su guarda y custodia, con esto del centenario, habían hecho propósito de recuperar el aspecto, sobre todo exterior, del tranvía. El comienzo de la reforma, según nos comentó, era inminente.

Ya con esta información, la foto se convertía en histórica. Íbamos a ser los últimos en fotografiarnos antes de lavarle de nuevo la cara. ASAFAL, como Caiga quien Caiga estuvo allí para contarlo. Contentos y confiados en aquellas buenas intenciones, la jornada se completó con la visita a la estupenda exposición El tiempo de los Tranvías. Un día redondo.

Pasó el tiempo, y los que participaron aquel día comenzaban a preguntarme, ¿qué sabes del tranvía? Pues no sé, espero ir pronto a verlo. Lo que ocurre es que la visita al Dornajo casi siempre la reservo para aquellos aficionados de fuera que vienen a visitar Granada para que vean lo que hacemos por aquí con el patrimonio cultural e industrial. Y así fue cuando el pasado mes de mayo, recibí la visita de Amadeu Parera, entusiasta de los tranvías y de la vía estrecha.

Tras un recorrido por los lugares de interés del añorado tranvía, terminamos en el Dornajo. Cuando íbamos llegando, ya iba comentando lo que nos encontraríamos.



El tranvía, un año después. Mayo de 2005. Foto Carlos Peña Aguilera



Otra vista del tranvía. Mayo 2005. Foto Carlos Peña Aguilera

Pues aquello que creíamos que iba a ser al menos una mano de la característica pintura amarilla tipo "tranvía", era en realidad una mano de spray formando un ininteligible graffiti, de esos que se llaman actualmente artísticos.

Increíble pero cierto. Yo no esperaba mucho de aquellas palabras hace un año, pero tenían sentido. Cuando vi que aquel había pasado un año más al capricho de las heladas, de los cambios bruscos de temperatura y ahora además de los grafiteros, que no tienen bastante con los muros vacíos de las tapias y de las casas para dejar su firmita, me acordé de aquellas palabras mágicas y tan vacías de contenido en esta Granada: "el comienzo de las obras es inminente". Ingenuo de mí, claro, como las de la construcción del teleférico desde el Barranco de San Juan hasta la Hoya de la Mora, pensé.

Y es que hay cosas que no entenderé jamás. La absoluta falta de sensibilidad a la hora de proteger nuestro patrimonio, que en este caso es industrial y cultural, que demuestran las autoridades merece la mayor de las censuras.

Aún no se comprende con qué motivo lleva diez años el tranvía colocado en el Dornajo de aquella manera. Sin protección de los elementos atmosféricos y sin la más mínima integración en los contenidos explicativos del Centro de Visitantes. Cuando en realidad, por ser el medio de transporte pionero en el acceso a Sierra Nevada por parte del gran público, debía de presidir el vestíbulo de aquel Centro y orientar gran parte de los contenidos a esa opinión que cualquiera con dos dedos de frente tiene al ver los ríos de coches invadiendo cada fin de semana la estación de esquí de Pradollano: recuperar un medio de transporte colectivo y no contaminante para acceder a Sierra Nevada.

Pero más bien que los responsables de Cetursa, del Parque Nacional y del Parque Natural prefieren mirar para otro lado y de camino eliminar cualquier rastro de aquella otra Sierra Nevada, publicitada entonces como la Suiza Andaluza. Metafóricamente, parece una amarga venganza, aunque realmente lo que ocurre con este tranvía y con su historia es una indignidad y una humillación constante.

Nuestras autoridades se están permitiendo el lujo de enterrar los pocos vestigios de esa parte importante de la historia reciente de Granada. De los tres coches motores que se conservaron, uno fue incendiado en su ubicación del Paseo de la Bomba y quemado seguirá por siempre.

Otro se conserva decentemente en el Parque de las Ciencias, tras ser recuperado del olvido en las antiguas cocheras, pero sin parte de la lógica de contenidos del Parque. ¿Qué parque que se llame de las Ciencias, se limita a exponer una joya tecnológica de principios de siglo, como es un tranvía, bajo un techado, en las afueras, con una valla que impide verlo de cerca y con un escueto cartel que lo único que hace es nombrarlo? Una apuesta importante por la Ciencia y por divulgar sus contenidos, sería recuperarlo para su uso originario, es decir, llevando gente, en este caso, entre las diferentes zonas temáticas del Parque. Pero parece ser que el futuro está en las estrellas o en los dinosaurios.

Y el tercero es el que nos ocupa en esta reflexión y cuyo estado de deterioro no nos hace ser nada optimistas. Se hace necesario acometer inmediatamente su traslado y reforma integral para devolverle su anterior imagen y lugar en la historia.

Desde estas líneas, se apela a la responsabilidad de nuestras autoridades e instituciones para que pongan los medios necesarios para evitar más agresiones al patrimonio. Que no tengamos que lamentar próximamente la pérdida de una pieza importante de nuestra historia reciente y recordar a nuestro tranvía con frases como "era la crónica de una muerte anunciada", "entre todos lo mataron y él solo se murió", "ya no aguantó más y saltó al vacío", "ha sido quemado a lo bonzo".

José Antonio Gómez Martínez



Introducción

Aunque la provincia de Almería dispuso de ferrocarril en época tan temprana como el año 1839, no se trataba de lo que habitualmente entendemos como tal, sino simplemente de un camino de hierro, una rodadura metálica, sobre la que se deslizaban unas vagonetas movidas a brazo que transportaban galena entre los molinos y los hornos de una fundición de Adra.

Si este sistema de transporte industrial puede ser incluido en lo que se ha dado en llamar la prehistoria del ferrocarril, no ocurre lo mismo con el de Herrerías a Palomares que, a pesar de ser de los primeros de tracción a vapor almerienses, no vio circular la locomotora hasta 1885. Para ser más precisos añadiremos que poco antes había sido puesto en servicio la línea para la construcción del muelle de Poniente en el puerto de Almería, según los datos a nuestro alcance, el primer ferrocarril con locomotoras de vapor que circuló por tierras almerienses. Esto es una muestra más del retraso con que los ferrocarriles se implantaron en la provincia y de que cuando lo hicieron fue de una manera directa o indirectamente ligada a la exportación de minerales u otras mercancías.

Puede decirse que en general, la extracción y el beneficio del plomo no generó ferrocarriles en Almería y hubo por tanto que esperar al auge de las explotaciones férricas para que las locomotoras empezasen a rodar. Por esta razón, a pesar de que Sierra Almagrera es la segunda cuna del plomo almeriense después de la Sierra de Gádor, el ferrocarril pionero de Palomares no nació con el fin de dar salida a los minerales de plomo sino a los hierros de las minas Santa Matilde y Virgen de las Huertas en Herrerías.

Es éste un ferrocarril enigmático, del que desconocemos numerosos aspectos. Hasta hace poco, no sabíamos ni siquiera el ancho de su vía y, si lo hemos averiguado, ha sido de manera indirecta y puramente casual. A continuación, analizaremos brevemente la historia de esta línea y luego describiremos la azarosa y compleja historia de sus locomotoras.

Construcción y vida del ferrocarril de Herrerías a Palomares

Santa Matilde y Virgen de las Huertas eran dos minas de hierro colindantes, situadas en Herrerías, a unos 50 metros del cauce del Almanzora. Fueron de las primeras minas

de hierro explotadas en la provincia de Almería y este es el motivo de que se estableciera para su servicio un ferrocarril de tracción vapor, ya que los precios de los minerales férricos no dejaban márgenes comerciales que permitiesen emplear un medio de transporte poco económico como eran las recuas de animales o los carros.

Dichas minas eran conocidas como las rozas de Huelin por haber sido uno de sus primeros explotadores el comerciante malagueño Guillermo Huelin, propietario asimismo de la fundición San Javier en Palomares. Ambas minas pasaron por las manos de varios empresarios hasta que la francesa Compagnie d'Aguilas se hizo con su titularidad. Pero no sería la empresa gala la que explotaría directamente dichas minas sino que las arrendó a diversos contratistas. Sin embargo, antes de que esto último ocurriera, la Compañía de Águilas había construido el ferrocarril de las rozas a Palomares, inaugurado el día 10 de agosto de 1885, aunque poco antes, en el mes de abril, la Revista Minera ya anunciaba que la locomotora circulaba por la línea. No marchó bien el negocio minero puesto que las minas se habían inundado y, en su primer año de actividad, el ferrocarril sólo funcionó durante una parte del año, transportando el mineral acumulado en Herrerías. Por si esto fuera poco, el 8 de septiembre de 1888 se produjeron unas fuertes inundaciones que destruyeron gran parte del ferrocarril.

Después de que varios arrendatarios se hiciesen cargo de las rozas, Herman Borner, un conocido hombre de negocios británico que intervino en otros yacimientos de la provincia como el de Sierra Alhamilla, explotó las minas de Herrerías y procedió, a partir de 1890, a resolver un importante problema que había aquejado a la explotación desde tiempo atrás: las filtraciones de agua. Para ello construyó un muro de contención que impedía la entrada de las aguas en la roza e instaló cinco potentes bombas de extracción de 135 caballos cada una. Un año después, exactamente en el mes de marzo de 1891, el ferrocarril de Herrerías a Palomares vuelve a funcionar, una vez reparados los destrozos causados por las aguas.

Los negocios de Borner sufren varios reveses y en 1895 se paralizan las producciones y se llega a la suspensión de pagos. Entre 1901 y 1903, la Société Minière d'Almagrera se hace con la propiedad de la mina Virgen de las Huertas y aquí empieza lo que para nosotros constituye uno de los períodos más oscuros

de la historia del ferrocarril de Palomares. El conocido ingeniero y arqueólogo belga Louis Siret había construido en 1897 su propio ferrocarril entre Herrerías y Villaricos, más tarde transferido a la Société Minière d'Almagrera, empresa fundada en el año 1900. Se trataba de una línea de vía de 600 milímetros de ancho y menos capacidad que la de Palomares, pero a pesar de ello, fue la que subsistió hasta los años cincuenta del siglo XX. No poseemos datos fiables sobre el cese de la actividad en el ferrocarril de Herrerías a Palomares pero estimamos que a partir de la participación de la Sociedad Minera de Almagrera en la mina Virgen de las Huertas, ya debió de abandonarse su explotación.

Descripción de la línea

Los minerales eran extraídos de las rozas por medio de planos inclinados motores. La vía general partía de las minas y, tras un recorrido de cinco kilómetros, los vagones descendían por un pequeño plano inclinado automotor y accedían a un muelle de carga. A continuación, los minerales eran trasvasados a unos vagones volquete que cruzaban el río por medio de un peculiar puente constituido por dos tramos móviles sujetos a las orillas por medio de fuertes cadenas, que podían abrirse hacia cualquiera de los dos sentidos en caso de crecidas. No cabe duda de que las inundaciones de 1888 habían dejado su huella en el espíritu de los explotadores del ferrocarril de Palomares que no deseaban que se repitiera el catastrófico episodio. Las descripciones que hemos leído acerca de este singular ferrocarril dejan importantes zonas de sombra pero al menos tienen la virtud de dar fe de algunas de las especiales características que hemos reseñado en las líneas anteriores.

Las locomotoras

Para conocer las locomotoras es imprescindible hablar, aunque sea brevemente, de la Compañía de Águilas, la empresa que construyó el ferrocarril y adquirió el material móvil. La sociedad francesa se constituyó en 1880 y pertenecía a la órbita empresarial de los Rothschild. En 1903 contaba con tres divisiones: la primera cubría la provincia de Murcia con minas en Águilas, Lomo de Bas, Águilas y otros lugares, la segunda correspondía a la provincia de Almería con explotaciones en Sierra Almagrera, Herrerías de Cuevas, Sierra de Bédar y Cabo de Gata y la tercera extendía su

radio de acción a las provincias de Badajoz, Córdoba y Ciudad Real, con minas en Azuaga y otros lugares.

Desde el punto de vista de los transportes, interesa reseñar que la Compañía de Águilas construyó en el sureste peninsular tres ferrocarriles explotados con tracción vapor: el ya mencionado de Herrerías a Palomares, el de vía métrica de Mazarrón al puerto de Mazarrón, que permitía conducir los minerales de plomo a la fundición Santa Elisa y embarcarlos para la exportación, y el tranvía de las obras del puerto de Águilas. En efecto, uno de los objetivos de la Compañía de Águilas era la ampliación del puerto que le daba nombre y de ello se ocupó específicamente, utilizando la concesión que había obtenido su representante en España, Luis Figuera y Silvela, por Real Orden de 2 de marzo de 1879. Para desarrollar su plan construyó un tranvía que unía la cantera, situada junto al castillo de Águilas, con el puerto. También debemos indicar que en 1883 la Compañía de Águilas adquirió a la Société Franco-Belge pour la Construction de Machines et Matériel pour Chemins de Fer cuatro locomotoras de vía métrica y rodaje 030 T.

Dichas locomotoras fueron recibidas cuando aún no se había puesto en servicio ni el ferrocarril de Palomares (1885) ni el de Mazarrón (1886) pero coinciden con los inicios del tranvía Águilas puesto que las obras del puerto arrancaron poco después de 1879 y quedaron concluidas en 1884.

En resumen: la Compañía de Águilas era propietaria de tres ferrocarriles y disponía de cuatro locomotoras para su explotación. Sin embargo, hasta una época relativamente reciente, nuestro desconocimiento acerca de los anchos de vía de las líneas de Palomares y de Águilas no nos permitía saber si se pudo producir un intercambio de máquinas entre dichas líneas férreas. A partir de los datos de que disponíamos empezamos a emitir hipótesis, siempre sobre la base (no demostrada) de que las líneas de Águilas y Herrerías habían sido de vía métrica.

Sabíamos que en el ferrocarril de Mazarrón, poco antes de la inauguración del servicio el 5 de julio de 1886, existía una sola locomotora y que en épocas más tardías el parque se estabilizó en tres unidades hasta su clausura en 1935. Las dudas que se presentaban eran las siguientes: ¿dónde se encontraban las máquinas entre 1883 (el año de su fabricación) y la puesta en servicio de la línea de Mazarrón, única de las tres de cuyo ancho de vía métrico teníamos perfecta constancia? Admitiendo que parte del parque motor podía haber circulado por los ferrocarriles de Palomares y Águilas, una vez desaparecidas dichas líneas, ¿qué había sido de la cuarta locomotora del lote inicial si en Mazarrón subsistieron solamente tres máquinas?

Para que parte de las dudas que se



Parada del tren en la estación de Mazarrón. La composición está formada por varios vagones de mineral y coches de viajeros. En cabeza, una locomotora Franco-Belge de la Compañía de Águilas. Colección José Antonio Gómez y José Vicente Covés.

presentaban se disiparan fue necesaria la aparición de un documento providencial y completamente inesperado. Se trata del acta de reconocimiento del ferrocarril de vía métrica de Villacañas a Quintanar de la Orden, una línea que, aparentemente, no tenía ninguna relación con los ferrocarriles de la Compañía de Águilas. En dicha acta, cuando se describen las locomotoras presentes en el ferrocarril manchego en 1908, poco antes de su inauguración, se dice que el material motor es de segunda mano y se menciona una locomotora procedente de la "Compañía Minera de Sierra Almagrera".

El dato no puede ser más revelador pues responde a muchas de las preguntas que nos hacíamos sobre las máquinas Franco-Belge. En primer lugar nos aclara que el ferrocarril de Herrerías a Palomares había sido de vía métrica, en segundo, que al menos esta máquina había quedado en Sierra Almagrera hasta 1908, una vez abandonado el ferrocarril de Palomares y finalmente, nos permite saber cual fue el destino de la cuarta máquina que no permaneció en Mazarrón, cuando las otras dos líneas de la Compañía de Águilas dejaron de funcionar.

A pesar de que el revelador documento no nos ilumina acerca de todas las circunstancias que rodearon a la vida de estas cuatro interesantes máquinas, podemos intentar reconstruir su historia cubriendo las etapas oscuras con varias hipótesis, en este caso más fundadas que cuando no disponíamos del acta de reconocimiento de Villacañas.

Las locomotoras, pudieron ser utilizadas en la línea de Águilas entre la fecha de su entrega (año 1883) y el año 1884 (momento en que finalizaron las obras del puerto). A partir de 1885, las máquinas, o al menos parte de ellas, pudieron ser trasladadas al ferrocarril de Herrerías. El año

siguiente empiezan a circular los trenes en Mazarrón y primero se lleva allí una máquina para las obras y más tarde se desplazan dos más para la explotación normal de la línea. La cuarta debió de permanecer en territorio almeriense y pasar a pertenecer a la Sociedad Minera de Almagrera, que poco después de 1900 se había hecho con la propiedad de la mina Virgen de las Huertas y, al parecer, con el ferrocarril de Herrerías a Palomares. Como la sociedad dirigida por Luis Siret no estaba interesada en la explotación de la línea de vía métrica, alrededor de 1908 vendió su locomotora al ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden. Cuando este ferrocarril fue transformado a la vía ancha en 1929 el material motor más obsoleto de vía métrica (todo a excepción de una locomotora Orenstein & Koppel que se había adquirido nueva en 1908) fue desguazado, incluida la locomotora Franco-Belge.

Las tres locomotoras restantes prestaron servicio en el ferrocarril de Mazarrón al puerto hasta la clausura del mismo en 1935 pero no fueron desguazadas sino que se transportaron en carros a un lugar desconocido y tenemos constancia de su utilización en otros ferrocarriles.

En efecto, la información iconográfica, única de la que disponemos para documentar esta cuestión, nos muestra en una fotografía que, al menos una de las locomotoras Franco Belge trabajó en un ferrocarril industrial cuya misión consistía en transportar escollera desde una cantera, situada en el paraje conocido con el nombre del Espalmador y situado al oeste del puerto de Cartagena, y un embarcadero donde dichos materiales eran trasbordados a gabarras. Las embarcaciones conducían finalmente su carga hasta el emplazamiento del muelle de Escombreras para cuyas obras se había preparado todo el sistema de extracción y



Vista lateral de una locomotora del ferrocarril de Mazarrón seguida de dos vagones de mineral. Al menos un ejemplar de esta serie funcionó en el ferrocarril de Herrerías a Palomares y luego fue transferido a la línea de Villacañas a Quintanar de la Orden. Colección Enrique Andrés Gramage.

transporte de materiales. Al mismo tiempo se establecía una explanada próxima a la cantera en terrenos ganados al mar utilizando materiales de relleno procedentes de la propia cantera. Allí se instalarían más tarde la Sociedad Española de Construcción Naval, luego Empresa Nacional Bazán, y el Museo de Arqueología Marina de Cartagena. Todas estas obras se llevaron a cabo en los años cuarenta y cincuenta del siglo pasado. El mencionado ferrocarril era de vía ancha y en él trabajaron también otras locomotoras procedentes de la antigua compañía de Ciudad Real a Badajoz, integrada en MZA. Para que la pequeña Franco-Belge pudiera circular por la vía ancha hubo de ser naturalmente adaptada a esta galga.

Pero no acaba aquí la historia pues la Sociedad Española de Construcción Naval antes mencionada utilizó, en sus instalaciones de Cartagena, una locomotora de las mismas características que la que trabajó en la cantera del Espalmador. Es posible que, dada la proximidad entre ambos lugares, se trate de la misma unidad pero las imágenes de que disponemos muestran que la locomotora había sufrido otras modificaciones especialmente visibles en la cabina que se había cerrado con chapas metálicas en los late-

rales y la parte delantera, dejando obviamente un espacio para la entrada y salida de los maquinistas.

La Société Franco-Belge y las locomotoras de la Compañía de Águilas

Las cuatro locomotoras de la Compañía de Águilas fueron construidas en 1883 por la Société Franco-Belge pour la Construction de Machines et Matériel pour Chemins de Fer. El nombre de la sociedad es ilustrativo de su origen, un tema del que nos ocuparemos a continuación.

La Compagnie Belge de Matériel fue creada en 1859 al fusionarse los Ateliers Charles Evrard, de Bruselas, con los Établissements Parmentier et Cie. de la Croyère, en Bélgica. En octubre de 1881, una empresa francesa adquiere la Compagnie Belge de Matériel y como resultado surge la Société Franco-Belge pour la Construction de Machines et Matériel pour Chemins de Fer que, en la reunión de su primer Consejo de Administración, decide que una nueva factoría sería edificada en Francia, en la zona de Valenciennes. Finalmente es en Raismes donde se implantan los talleres, que ocupaban una superficie de poco

más de 16 hectáreas. Dado que el problema del alojamiento es muy grave, se prevé la construcción de un poblado obrero de 40 casas además de la residencia del director, ocho viviendas para los empelados y dos para tiendas. Esta dotación se complementó con un albergue y un comedor con capacidad para 100 obreros solteros. La mano de obra es escasa, los obreros especializados exigen salarios elevados y la competencia es muy fuerte de manera que los inicios de la empresa no resultan fáciles y los pedidos descienden peligrosamente a principios de 1885. A pesar de una agresiva política comercial que puso en movimiento a representantes en Nueva Zelanda, Méjico, Argentina etcétera, la situación no mejora y los trabajadores abandonan la empresa. Habrá que esperar a la última década del siglo XIX para que las prospecciones internacionales empiecen a dar sus frutos: Rumanía, Persia y Rusia inician una campaña de pedidos que, unidos a la diversificación de la producción que empezó a ofertar automóviles Leblanc con motor eléctrico, grúas móviles a vapor o cureñas de cañones, mejoran la cuenta pero sin que estas arrojen beneficios. El siglo XX se presenta con mejores perspectivas, gracias al éxito que proporciona a la sociedad su participación en la Exposición Universal de París de 1900. El prestigio de la Franco-Belge aumenta y los pedidos se multiplican hasta tal punto que sociedad pone en marcha lo que hoy conocemos con el nombre de leasing, alquilando material ferroviario al estado ruso durante un período de tiempo al cabo del cual éste se convierte en propiedad del cliente. Miles de vagones y cientos de locomotoras salen de la Franco-Belge con destino a Bulgaria, Egipto, Italia, Bélgica y a otros países además, naturalmente, para los ferrocarriles franceses. Los mercados asiáticos son abordados con éxito, al igual que en el caso de otros fabricantes del norte de Francia como Fives-Lille y Cail. Se amplía la fábrica para aumentar



Embarcadero del Espalmador, cerca de Cartagena, con un tren encabezado por una vieja 030 T modificada para circular por la vía ancha. Foto colección Caridad Casau.

la producción, aprovechando la bonanza económica pero la Primera Guerra Mundial trunca el ascenso al paralizar la producción. Finalizado el conflicto se reemprende la actividad con buenas perspectivas y, en 1927 se vende la factoría de La Croyère, cuando se estaba empezando a montar una serie de locomotoras de vía métrica y rodaje 150 para los ferrocarriles Tunecinos. Al menos tres de estas máquinas fueron adquiridas de segunda mano por el ferrocarril de Peñarroya a Puertollano y Fuente del Arco, en España. En los años treinta, cuarenta y cincuenta la empresa fabrica impresionantes locomotoras Garratt para África y Australia pero con el final de la tracción vapor la empresa no puede evitar la quiebra y es absorbida por el grupo empresarial Alfred Herlicq, que reconvierte la factoría de Raismes para la fabricación de bogies. Más tarde se fabrican vagones y luego coches de viajeros y trenes metropolitanos. En 1980 la crisis se presenta de nuevo y la empresa se transforma en SOFERVAL, con la ayuda de Alsthom-Atlantique, ANF-Industrie, CIMT, TCO y el Estado Francés. Su integración en el grupo Alsthom fue definitiva en 1981.

De las factorías de Charles Evrard en Bruselas, La Croyère y Raismes salieron locomotoras para los ferrocarriles españoles de MZA, Zaragoza-Pamplona, Zaragoza-Escatrón, la Compañía de Águilas, Ferrocarril Vecinal de Andalucía (Puerto de Santa María a Sanlúcar de Barrameda), La Robla, Económicos de Cataluña (Falsá-Palamós), ferrocarriles Andaluces y la Compañía del Norte, entre otros.

Las locomotoras de la Compañía de Águilas se fabricaron en La Croyère y sus números de construcción eran correlativos e iban del 495 a 498. Se trataba de locomotoras de aspecto anticuado, dentro de la estética de las máquinas de vía métrica pues hay que tener en cuenta que en la época de su construcción ¿año 1883? la mayor parte de los ferrocarriles de este ancho aún no habían sido construidos en nuestro país. De hecho, se trata de unas de las primeras locomotoras de este ancho fabricadas por su constructor que hasta entonces solamente había entregado siete locomotoras de anchos inferiores al métrico y dos de vía de un metro. La antigüedad de las máquinas de la Compañía de Águilas se manifestaba en varios aspectos pero resulta especialmente visible en la considerable altura de su chimenea. Sin embargo, carecían de uno de los rasgos más característicos de las máquinas de aquella época ya que estaban equipadas con la tapa de la caja de humos circular en lugar de la más arcaica de dos hojas. Otro de los aspectos más peculiares de estas locomotoras era su cabina, formada por una chapa doblada que cubría la parte delantera y trasera, y que se hallaba dotada de unos llamativos voladizos laterales. Sobre la



Vías de interior de la Sociedad Española de Construcción Naval en Cartagena con una Franco-Belga ensanchada. Foto colección Caridad Casaú.

caldera se sucedían la chimenea, el domo y el arenero.

Bibliografía

Ayuntamiento de Águilas, Concejalía de Cultura, *Aproximación a la Historia de Águilas*, Águilas, 1986.

Dubois, Joseph, *Les locomotives du nord*, Lille, Imprimerie F. Planquard, 1984.

Ezquerro del Bayo, Joaquín, *Elementos de laboreo de minas: precedidos de algunas nociones sobre geognosia y la descripción de varios criaderos de minerales, tanto de España como de otros reinos de Europa*, Madrid, Imprenta de Salvador Albert, 1839.

Frike, K., R. Bude y M. Murray, *Orenstein & Koppel Steam Locomotives, Works list 1892-1945*, Bristol, Arley Hall Publications, 1978.

Gómez Martínez, José Antonio y José Vicente Coves Navarro, *Trenes, cables y minas de Almería*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 2000.

Gómez Martínez, José Antonio, Joaquín Sánchez Vintroy y José Vicente Coves Navarro, *Los trenes mineros de Cartagena, Mazarrón y Morata*, Barcelona, Lluís Prieto Editor, 1996.

Libro conmemorativo del centenario de la constitución de la Junta del Puerto de Almería (1878-1978), Almería, Ed. Cajal, 1978.

Molina Sánchez, A., *Cuevas de Almanzora. Apuntes para su historia*, Almería, 1988.

Morley, J. y Paul G. Spencer, *Locomotives & railcars of the Spanish narrow gauge public railways*, London, Industrial Railway Society, 1995.

Publicaciones periódicas

Anuario de Minería Metalurgia y Electricidad
El Minero de Almagrera
Estadística Minera de España
Revista Minera

Documentos

"Acta de reconocimiento de las obras ejecutadas en la construcción del ferrocarril de Villacañas a Quintanar de la Orden", Villacañas, 29 de diciembre de 1908.

Lista de construcción de locomotoras de vapor de la Société Franco-Belge pour la Construction de Machines et Matériel pour Chemins de Fer.



La explotación de cualquier yacimiento minero de importancia exige el establecimiento de una cadena logística que permita garantizar el transporte de la producción a los centros de consumo. Las minas de Cala, emplazadas en el noreste de la provincia de Huelva no fueron excepción a esta norma, por lo que sus promotores optaron por establecer un ferrocarril de vía métrica para enlazar los criaderos de hierro con las orillas del Guadalquivir, en concreto hasta San Juan de Aznalfarache, población situada en la provincia de Sevilla, aguas abajo de la capital hispanense y por tanto en el tramo navegable de este río. En este punto, y mediante un espectacular embarcadero, se procedía al trasbordo de la carga de los vagones a las bodegas de los barcos que realizaban la etapa final hasta las industrias siderúrgicas de Vizcaya.

Este entramado de producción y transporte fue impulsado por la Sociedad Anónima de las Minas de Cala, con domicilio social en e número 44 de la Gran Vía de Bilbao, contando entre su accionariado con importantes familias bilbaínas tradicionalmente vinculadas a los negocios mineros y siderúrgicos, como es el caso de los Mac-Mahón, los Urquijo, los Gándara o los Sagarmínaga. El ferrocarril entre las minas y San Juan de Aznalfarache, de 96 kilómetros de longitud, así como el

embarcadero sobre el Guadalquivir fueron oficialmente inaugurados el 24 de mayo de 1906.

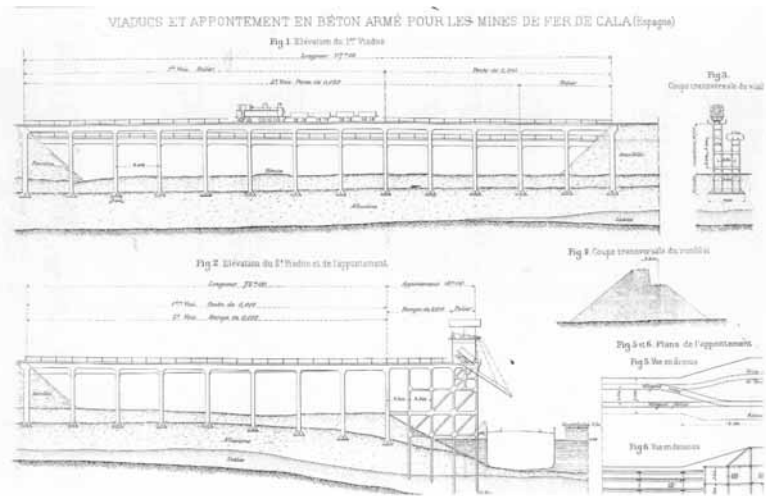
El embarcadero de minerales sobre el Guadalquivir era, sin lugar a dudas, la obra más singular de todo el sistema de transporte establecido por Minas de Cala, siendo de destacar el hecho de que, a diferencia de la mayor parte de las instalaciones de este tipo que, hasta entonces habían sido realizadas mediante estructuras metálicas, el de San Juan de

Aznalfarache fue ejecutado gracias a una tecnología que en el momento de su construcción era totalmente novedosa, la del hormigón armado. De hecho, en su momento fue considerada como la mayor instalación de sus características en España, siendo objeto de numerosos trabajos en la prensa especializada, tanto nacional como internacional. Es precisamente una de estos artículos, publicado por el subdirector de obras del puerto de Sevilla, Juan Manuel de Zafra, en la revista francesa *Le Génie Civil* (*Le Génie Civil*, Nº 1228, Samedi, 23 Décembre 1905, pp. 121-124), el que ha servido de base para esta aproximación al conocimiento de esta interesante obra.

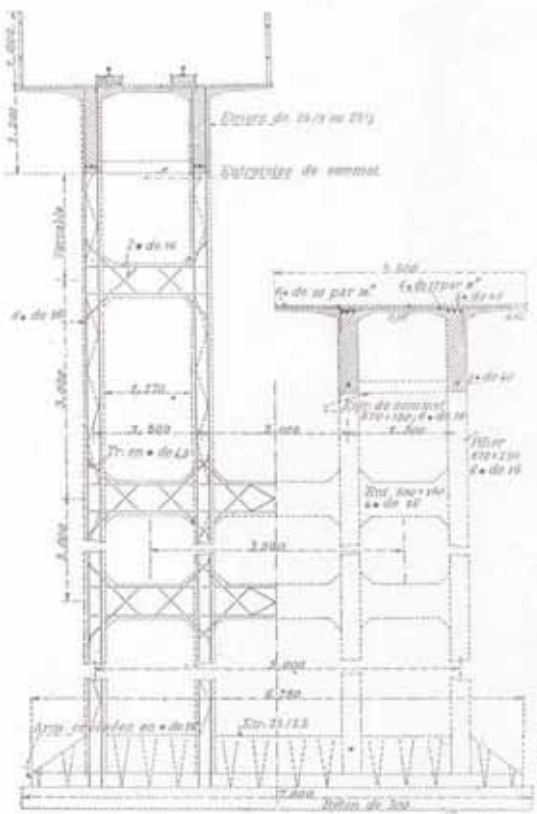
La estructura del embarcadero estaba formada por dos viaductos de hormigón armado que fue preciso levantar en un terreno poco favorable para este tipo de construcciones, sobre capas de fangos, ocasionalmente mezcladas con arena, con espesores de varios metros, que reposaban sobre graveras y guijarros de diversa granulometría.

La gran altura que debía adquirir el embarcadero, a fin de descargar los vagones del ferrocarril por gravedad, la escasa capacidad portante del terreno y, sobre todo, la necesidad de no dificultar el paso libre de las aguas durante las crecidas, hizo que se optara por el establecimiento de un viaducto doble sobre la zona de inundación que debía atravesar el ferrocarril hasta llegar al embarcadero propiamente dicho.

El viaducto de acceso al embarcadero se dividía a su vez en dos estructuras independientes separadas entre sí por un terraplén intermedio. La primera de las estructuras era un puente doble formado



Esquema general del embarcadero de Minas de Cala sobre el río Guadalquivir. Museo Vasco del Ferrocarril.



Corte transversal del viaducto de acceso al embarcadero sobre el río Guadalquivir. Museo Vasco del Ferrocarril.



Basculadores del cargadero de Minas de Cala en el río Guadalquivir. La capacidad de descarga era de 600-700 toneladas por hora con vagones tipins de 15 toneladas o vagones tolvas "sistema Corral". Museo Vasco del Ferrocarril.

por trece vanos de nueve metros de luz cada uno de ellos, lo que suponía una longitud total de 117 metros. De ellos, los seis primeros estaban establecidos en curva de 190 metros de radio. El proyecto constructivo preveía que debía soportar la carga de un tren formado por veinte vagones, de 4,40 metros de longitud entre topes, de dos ejes separados a 1,60 metros, que alcanzaban veinte toneladas de peso cada uno de ellos. Este conjunto de vehículos era arrastrado por una locomotora de vapor de 48 toneladas de peso, de tres ejes acoplados (con un peso total de 36 toneladas repartidas en 2,85 metros lineales) y un bogie (otras doce toneladas repartidas en 1,60 metros), formando una composición considerada como muy pesada para un ferrocarril de vía métrica de la época.

El segundo de los viaductos unía el terraplén intermedio con la estructura del embarcadero, mediante un puente doble formado por ocho vanos de nueve metros de luz, con los que las vías del ferrocarril alcanzaban las instalaciones de carga, situadas a una altura de 15 metros sobre la bajamar.

Como se ha señalado, ambos viaductos eran dobles, contando cada una de sus estructuras de una vía, por la primera, sensiblemente horizontal, circulaban los vagones cargados y por la otra, con una pendiente de veinte milésimas, lo hacían los vacíos, que gracias a esta disposición podían ser evacuados por gravedad.

El embarcadero contaba en su extremo con un basculador de vagones, que permitía descargar un vagón cada dos minutos y medio, ofreciendo por tanto una capacidad de 360 toneladas por hora y entre 2.250 y 2.700 toneladas diarias. El conjunto se completaba con una vertedera cuya altura se podía regular a fin de adaptarla tanto a la altura de los barcos como a las oscilaciones de las mareas. Este equipo fue construido por la empresa bilbaína Mariano de Corral, la misma que suministró todo el parque de material remolcado, tanto vagones como coches de viajeros, con los que inició el servicio

el ferrocarril de las Minas de Cala.

La línea de amarre de los barcos al embarcadero estaba formada por cuatro grupos de pilones de madera, protegidos por un cerramiento del mismo material, que ofrecían un conjunto completamente independiente de la estructura del cargadero, por lo que a su vez podía funcionar como amortiguador de cualquier golpe provocado por una maniobra incorrecta en la aproximación de los navíos a la instalación.

Al igual que cualquier puente o viaducto, el embarcadero de San Juan de Aznalfarache y sus accesos fueron sometidos a severas pruebas de carga, las cuales fueron realizadas con gran rigor, máxime si se tiene en cuenta la escasa experiencia disponible en esa época en construcciones de este tipo en hormigón armado. La primera de ellas consistió en cargar uno de los vanos, que fue seleccionado para las pruebas debido a que

presentaba algunos defectos de construcción y a que estaba situado en un tramo especialmente desfavorable, en curva y a la máxima altura, con un conjunto de carriles dispuestos de modo que produjeran el mismo efecto que el paso de una locomotora de vapor de 48 toneladas, sin que la estructura presentara flecha significativa. Posteriormente, la carga se incrementó hasta 72 toneladas, es decir, el peso de una locomotora y media. Transcurridas 36 horas, la estructura presentaba una flecha de tan solo 4 milímetros, que recuperó de inmediato una vez liberada de su peso.

La siguiente prueba de carga consistió en estacionar un tren compuesto por veinte vagones cargados y su locomotora, lo que suponía un peso total de 450 toneladas. Posteriormente se realizaron sucesivas pruebas de arranque y frenado, forzando las maniobras a fin de que se produjeran patinajes lo más violentos posi-



Basculador de vagones del embarcadero de Cala. Al pie posa Mariano de Corral, cuya empresa de Bilbao fue que la diseñó el sistema de descarga. Museo Vasco del Ferrocarril.

bles. Los registros más desfavorables en estas operaciones fueron de flechas de 2,6 mm. bajo la locomotora y de 1,5 mm. bajo los vagones. En el transcurso de estas pruebas no se registró ninguna oscilación, ni siquiera en el tramo en curva, en el que el viaducto por el que circulaban los vagones cargados alcanzaba su máxima altura.

El coste de construcción de ambos viaductos fue de 172.500 pesetas, a los que debe sumarse otras 60.000 pesetas por lo que respecta al propio embarcadero. La construcción de todo el conjunto se realizó en ocho meses, experimentando durante las obras importantes oscilaciones térmicas, desde los 5º bajo cero

registrados durante los primeros días de enero de 1905 hasta los más de 45º del verano de ese mismo año, lo que obligó a tomar especiales precauciones en el proceso de curado del hormigón, mediante la instalación de toldos y sombrillas en los días más calurosos.

Aunque los responsables de Minas de Cala tenían prevista la construcción de un segundo embarcadero formado por un único viaducto doble, en curva de 400 metros de radio y 207 metros de longitud repartidos en 23 vanos de nueve metros de luz, las expectativas inicialmente depositadas en las explotaciones mineras de Cala nunca llegaron a alcanzarse, por lo que finalmente no fue preciso estable-

cer más instalaciones de descarga sobre el Guadalquivir.

El embarcadero de San Juan de Aznalfarache prestó servicio hasta finales de los años cincuenta, siendo posteriormente demolida su estructura. En la actualidad únicamente se conservan algunos muros que difícilmente nos permiten evocar la envergadura de una instalación que en su día fue pionera en el empleo de un material constructivo tan común hoy en día como es el hormigón armado.



Coches de viajeros de la Compañía de Minas de Cala en la estación de San Juan de Aznalfarache. Museo Vasco del Ferrocarril.

TRANVÍAS DE LINARES

Andrés Padilla Cerón



“En dos secciones está dividido el tranvía de Linares a las Minas...” decía un informe del lejano año de 1903. Y en dos secciones también está dividido este trabajo: En una primera parte se trata de hacer una síntesis – más o menos extensa – de la historia del tranvía de Linares. En la segunda “sección” se trata de realizar una especie de Post scriptum del libro “Ferrocarriles y Tranvías en Linares La Carolina y La Loma” en su parte dedicada a los tranvías de Linares. El citado libro, escrito por diversos autores, entre los que tengo el honor de encontrarme, fue presentado el día 1 de julio de 2004. La obra la publicó Lluís Prieto-editor y forma parte de su conocida colección “Monografías del ferrocarril” de la que hace el número 17. Algunos pensarán que este Post scriptum

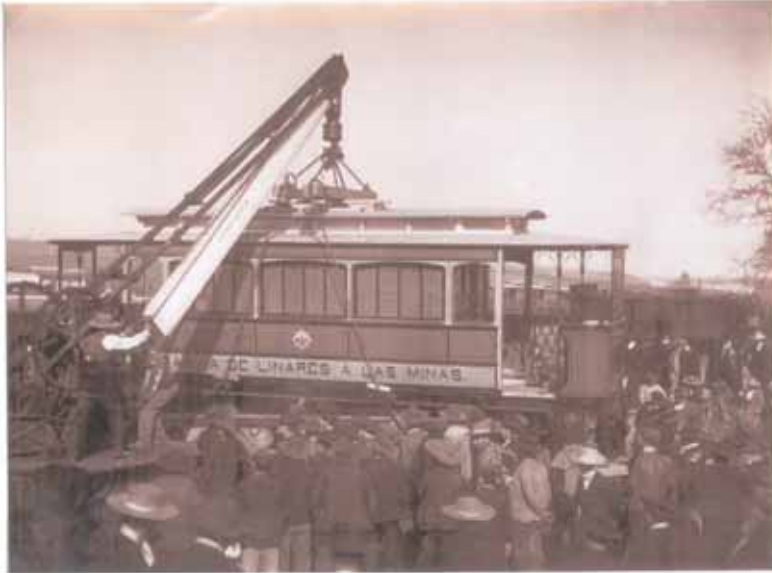
es una excusa para que la gente se compre el libro y quizás no les falte parte de razón. Los datos aportados complementan y amplían lo escrito en el cuerpo de la obra “FC y Tranvías...” por lo que los lectores del libro lo recibirán con agrado. No obstante también se ha procurado que este Post scriptum se pueda leer como un capítulo independiente, sin necesidad de haber visto antes la obra “FC y Tranvías...”. Y en cuanto a la documentación gráfica, creo sinceramente que es excepcional.

TRANVIA DE LINARES Síntesis histórica

Los tranvías de Linares, esos entrañables armatostes cargados de hierro, lentitud y extraños chi-

“Tiene Linares, también sus ruinas venerables de una antigua urbe romana que llegó a merecer los honores de capitalidad de los oreanos. Pero la ciudad nueva las ha dejado a un lado y entidades bancarias y comerciales han construido febrilmente buenos edificios que le dan un cierto aire de urbe moderna en la que no faltan ni aun las líneas de tranvías eléctricos, más o menos gotosos renqueantes, pero tranvías al fin.”

José María Pemán (1897-1981) de su libro *Andalucía*. Barcelona .Ediciones Destino 1958.



Excepcional fotografía en la que se captó la descarga de los tranvías a su llegada a Linares. Las estación de ferrocarril no puede ser otra que la del paseo de Linarejos, propiedad de MZA. Colección Felipe Nieto

rridos cumplieron el pasado año 2004, cien años desde su primer viaje oficial, convirtiéndolo a Linares en la tercera población andaluza en implantar este medio de transporte, por detrás de Sevilla y de Granada, ciudad que se nos adelantó por muy pocos días. El promotor de este progreso fue la familia de empresarios franceses Neufville (propietarios de la fundación La Cruz) que buscaban facilitar el transporte de viajeros a las minas y de forma subsidiaria el de materias primas y mineral. En el año 1902 y auspiciado por dicha familia, se funda en París la Compañía de Electricidad y Tracción en España, con el fin de construir y explotar el tranvía eléctrico de Linares a las minas, que estaba dividido en dos secciones:

1ª Linares- Mina de San Roque con 9 Km. de longitud.- Pasando por la Corredera, Paseo de Linarejos, Camino de San Miguel, El Mimbres, Cristo del Valle, Arrayanes, La Cruz y finalizando en la mina de San Roque,

2ª Linares- Mina de La Tortilla.- Discurriendo por la calle Canalejas, Carretera de Baños, Camino de La Tortilla, para llegar hasta las inmediaciones de la fundación del mismo nombre. La longitud total de esta sección era de 3 Km.

El punto de partida de estas dos líneas lo constituía el Despacho Central, ubicado en los bajos de un edificio sito en la esquina de las calles Corredera y Canalejas. En el mismo se expedían los billetes y se facturaban equipajes. La construcción de la línea, así como de las instalaciones fijas y del material móvil fue adjudicada a la Industria Eléctrica de Barcelona. Los trámites administrativos fueron encomendados a D. Antonio

Conejero Sánchez, que era Director de la Fundación La Cruz y hombre de confianza de las familias Neufville y Figueroa. Este activo hombre de negocios consiguió en 1902 la Concesión administrativa de los tranvías y al poco tiempo traspasó la misma a la referida Cía. de Electricidad y Tracción.

La expectación con que el pueblo de Linares recibió a estos artilugios tuvo que ser enorme. Los numerosos periódicos de la ciudad no escatimaron elogios para los tranvías a los que de un modo cariñoso ya se les denominaba «Los Eléctricos». Aquellas primeras composiciones constaban de un coche motor y un máximo de dos remolques, que estaban atendidos por un maquinista, un encargado de los frenos y el cobrador. Estos primeros automotores, adquiridos en 1904, funcionaban con corriente continua de 600 volt, siendo su fisonomía muy similar a la de los tranvías del Tibidabo en Barcelona.

Andando el tiempo se construyó otra nueva línea hasta la Estación de Linares-Baeza, que fue inaugurada el 15 de marzo de 1.914, consiguiendo enlazar Linares con el tranvía de La Loma que operaba desde las vecinas poblaciones de Úbeda y Baeza. En los felices años veinte los tranvías llegan al cenit de su expansión contando con un total de 21 Km. de líneas en explotación.

Por desgracia la crisis de la minería de principios de los años treinta obligó a que en 1932 la Compañía de tranvías traspasase la concesión a otra empresa, Tranvías de Linares SA, que quebró dos años más tarde. Razón por la cual el Gobierno de la II República se incauta, a partir del 1 de septiembre de 1934, de su explotación que pasa a depender del organismo público «Explotación de Ferrocarriles por el Estado».

Tras la Guerra Civil, la gestión de los tranvías, que seguía siendo de titularidad

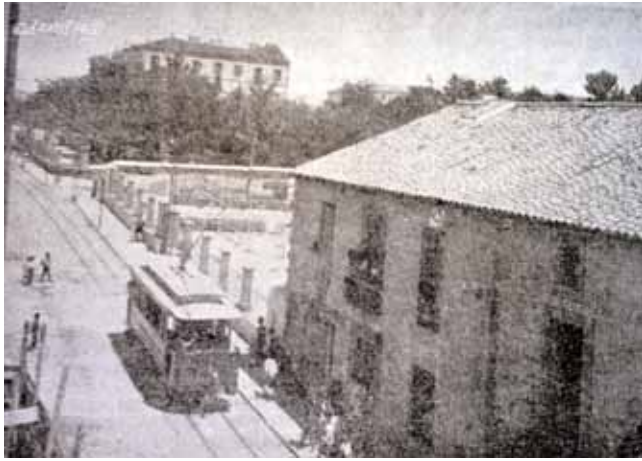
publica, se unifica con la del Ferrocarril Eléctrico de La Loma. En los años cuarenta y cincuenta tiene lugar un periodo de frenética actividad inversora, al amparo del denominado Plan de Modernización del Ferrocarril Linares-La Loma. En realidad lo que se pretendía construir era una especie de metro ligero, de manera que uno se pudiese montar en Santa Margarita (el corazón de Linares) y tras 50 minutos de viaje, bajarse en el mismo centro de Úbeda. Además en los años sesenta se establecieron, con carácter regular, servicios de transporte urbano entre el casco urbano de Linares y las barriadas de Santana y Girón.

Pero de forma incomprensible y cuando solo quedaban por realizar unas pocas inversiones, todas las obras se abandonaron de la noche a la mañana, decretándose la suspensión definitiva del servicio, la cual se llevó a efecto el 15 de Enero del año 1966. Esta medida se justificó de forma oficial, por los desastrosos resultados económicos de la explotación. Sin embargo un estudio exhaustivo de la situación ha revelado que hubo otros motivos, quizás menos «confesables». Con la clausura de los Tranvías de Linares y el Ferrocarril Eléctrico de la Loma se quedaron sin estrenar varios vehículos y una estación subterránea que hubiera servido de enlace entre los Tranvías de Linares y los de la Loma. Un auténtico «metropolitano» que si se hubiera puesto en servicio, habría constituido el tercer «metro» de España, mucho antes que los de Valencia y Bilbao.

La fiebre iconoclasta de nuestro mayores no respetó ni instalaciones ni vehículos, procediéndose al desguace inmediato de todos ellos. Solo se salvaron los automotores M-10 y JM-25, gracias a la intervención interesada del alcalde de entonces. Aunque gracias a esta maniobra cacticada, podemos contemplar hoy en día dichos vehículos, tras una acertada restauración.



Don Antonio Conejero Sánchez. Concesionario del Tranvía, de Linares a las minas



Unos de los primeros tranvías subiendo por la actual calle Corredera. Agosto de 1904.
Foto Páez. Colección Felipe Nieto

Pero en fin, tampoco hay que pedirle peras al olmo. El Tranvía de Linares, que nació a la par que en las grandes capitales (Madrid, Sevilla, Granada, etc) desapareció cuando también lo hacía en esas mismas ciudades. Era de esperar que una Corporación Municipal y unas autoridades que permitieron la demolición de edificios emblemáticos de Linares y tantos otros desmanes; se pudiesen ocupar de unos tranvías caducos y antediluvianos. Sorprendido y sin capacidad de reacción, el pueblo de Linares miró para otro lado, ante el fin de una de sus más destacadas señas de identidad.

POST SCRIPTUM de TRANVIAS DE LINARES

Aún quedan cosas que contar

Preliminares de la Construcción del tranvía de Linares a las Minas.

Sabido es que, cuando D. Antonio Conejero Sánchez, solicitó y obtuvo la Concesión administrativa del Tranvía eléctrico de Linares a las Minas, quien en realidad estaba detrás la construcción de este medio de transporte era la Compagnie d'Electricité et de Tracción en Espagne (Compañía de Electricidad y Tracción en España, CETE). A parte de las razones socioeconómicas, ya expuestas en el cuerpo de la obra "FC y Tranvías...", hay otras de no menor peso: las legales. En efecto el 23 de diciembre de 1900 es publicado en la Gaceta de Madrid el Real Decreto por el cual se establecía que solo podrían ser concesionarios de ferrocarriles y tranvías los ciudadanos españoles con domicilio permanente en España y las Sociedades y Compañías con domicilio social igualmente en el estado. Pues bien como el Sr. Conejero cumplía a la perfección con la primera de las condiciones y la CETE era una sociedad extranjera radicada en Francia, aquél era la persona idónea para ostentar la concesión del tranvía.

Otro episodio notable lo protagonizó la Compañía de Electricidad y tracción en España, constituida formalmente ante notario de Paris el 28 de Noviembre de 1902. Esta entidad experimentó una curiosa operación financiera que se podría calificar como de las del tipo "acordeón", veamos:

El capital inicial con el que se fundó la CETE era de 1.250.000 francos, distribuidas en 2.500 acciones de 500 francos cada una. No obstante en mayo de 1903 la asamblea general extraordinaria decide ampliar el capital social hasta los 2.000.000 francos, es decir un aumento de 750.000 francos. Con este capital aumentado es con el que se emiten el 23 de mayo de 1903 los títulos accionariales de la CETE. El motivo de esta ampliación era obtener el capital necesario con que comprar la fábrica de gas existente en Linares. Esta instalación le era precisa para generar la electricidad con que alimentar a sus tranvías y también para el suministro de fluido eléctrico a particulares, que era el segundo negocio de la CETE. Tres años más tarde, octubre de 1906 y con los tranvía en pleno funcionamiento, la misma asamblea general decide reducir el capital a la mitad, osea hasta los 1.000.000 francos, gracias a la disminución del valor nominal de las acciones que pasan a ser de 250 francos. El motivo de esta atípica operación se nos escapa, pero puede dar una idea de lo cicatera que era esta compañía (quizás las circunstancias la obligaron a ello) puesto que en los ambientes financieros no se considera muy serio aumentar capital para luego disminuirlo, en tampoco espacio de tiempo.

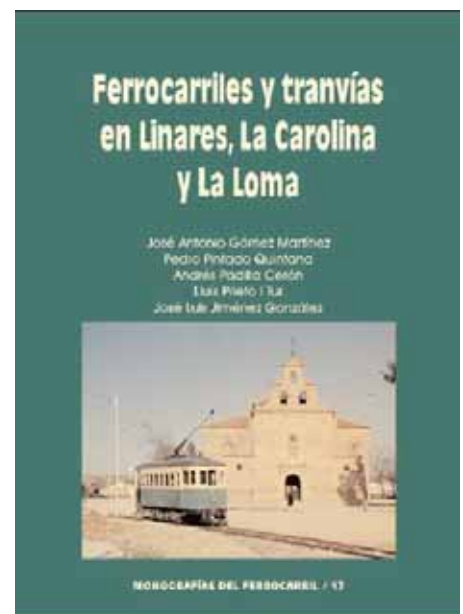
Por lo que respecta a nuestro viejo conocido D. Antonio Conejero, concesionario del tranvía, hay que recordar que se reservó un total de 700 acciones de la CETE (350.000 francos) a cambio de transferir la concesión del tranvía eléctrico. Esta cantidad equivale aproximadamente a las 204.000 Pta. que figuran como precio en "venta real y efectiva" de la mencionada concesión, en la escritura

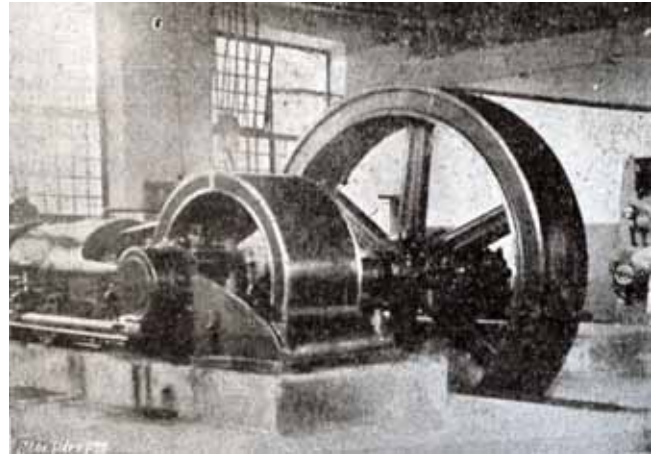
que se firmó entre la CETE y D. Antonio, el 30 de julio de 1903. No obstante hay que tener presente que Conejero figurará, de manera oficial hasta 1905, como concesionario del tranvía de Linares a las Minas y en su virtud firmó meses antes de la inauguración del tranvía (agosto de 1904), varios acuerdos con la compañía de ferrocarriles de Madrid Zaragoza y Alicante (MZA). En todos estos convenios, se pone de manifiesto que las cláusulas impuestas por MZA son un tanto abusivas, puesto que facultan a la compañía ferroviaria a rescindir discrecionalmente los convenios, sin más concesión que la de anunciarlo con seis meses de antelación. Esto de muestra, no tanto una abierta hostilidad (como se ha querido ver por algunos estudiosos del tema) si no más bien una postura reticente y celosa de sus privilegios. La CETE, que era una compañía pequeña, poca competencia podría representar para la todopoderosa MZA.

Precisamente MZA, que debía de observar con interés la marcha de los acontecimientos, no dejó escapar la ocasión de hacerse con la exclusividad del transporte de los materiales necesarios para la construcción del tranvía. Así lo atestigua una curiosa colección de cartas entre la CETE, la MZA y La Industria Eléctrica (LIE) de Barcelona. La cantidad de mercancía de la que se estaba tratando era de la siguiente:

- Entre 800 y 1.000 toneladas de raíles que vendrían de Francia por barco.
- Unas 500 toneladas de traviesas, cuya procedencia estaba aun por determinar.
- 100 Toneladas de postes de madera de 8 a 9 m. de largo, de similares características a las traviesas.

Las negociaciones de esta importante operación de transporte las llevó personalmente desde Paris el Sr. Neufville





Cuadros eléctricos y motores a gas pobre existentes en la Central de Los Tranvías. Agosto de 1904. Foto Páez. Colección Felipe Nieto

(Presidente de la CETE) de manera que solicitó presupuestos a las compañías de los Ferrocarriles Andaluces, Ferrocarriles del Sur de España y a la misma MZA. El caso es que M. Neufville no daba su brazo a torcer y amenazaba a la MZA con adjudicarle el transporte a alguna de las otras dos compañías si no igualaba, por lo menos, sus tarifas. La MZA era la que, en primera instancia, ofrecía precios más caros para su transporte desde el puerto de Sevilla hasta Linares. Al final MZA, ante la posibilidad de quedarse sin ese jugoso negocio, decidió acceder a lo pedido por la CETE e igualar sus tarifas a las ofrecidas por la de Andaluces desde su puerto de Málaga.

En total la MZA percibió por estos transportes 26.910 Pta, pero aun estaba por dilucidar otros materiales más delicados. En noviembre de 1903 entra en juego La Industria Eléctrica (LIE) y solicita tarifas a las tres grandes compañías de ferrocarril para transportar postes de hierro, carruajes de tranvía y maquinaria. Esta vez, aunque los precios ofertados por MZA eran superiores a los de las compañías del Sur y Andaluces, LIE optó por la MZA. El motivo hay que buscarlo en que esta

empresa quería ahorrarse los transbordos en los puertos de Málaga (Andaluces) y Almería, aunque también se veía influenciada por la decisión de la CETE de confiar el transporte de traviesas y raíles a través de MZA. En resumen que tanto la CETE como LIE jugaron por un tiempo a ser "David" frente a la todopoderosa "Goliat" de MZA, amenazando con privarle de unos ingresos cercanos a las 200.000 Pta. Sin embargo esta compañía ferroviaria no dejó escapar la oportunidad de obtener sustanciosos beneficios con esta operación, a la vez que – de paso – controlaba y verificaba la construcción del tranvía de Linares. En resumen el intrínsculo de esta maniobra nos da una idea de que las relaciones entre la omnipotente MZA y la humilde CETE, aunque tensas, no eran del todo malas, como más adelante se ira viendo.

Inauguración del Tranvía de Linares a las Minas.

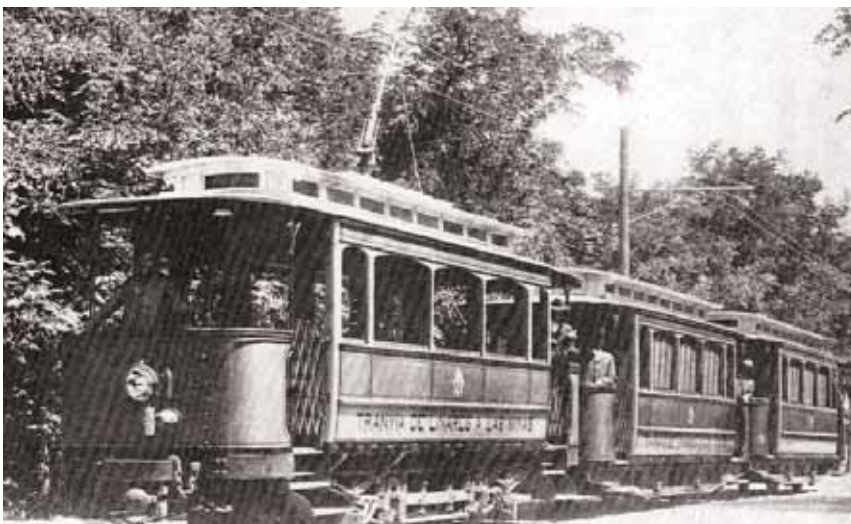
La noticia de la inauguración del tranvía de Linares fue recogida por varios medios de comunicación, no solo locales, sino también nacio-

nales. Por ejemplo la Revista de Obra públicas publicó que las pruebas de circulación de los tranvías se habían verificado con éxito el 3 de julio de 1904 y anunciaba su inminente puesta en servicio. Un año y medio antes, la misma revista daba cuenta del inicio de las obras y deslizaba algunos datos sobre el distrito minero de Linares los cuales se nos antojan un tanto exageradas:

... porque el distrito de Linares, que es el principal centro de producción de minerales de plomo del mundo entero, cuenta con unas 150 minas en explotación en las cuales trabajan unos 25.000 obreros que viven en Linares.¹

Hasta ahora la única publicación local a la que se había tenido acceso era la revista decenal Oro y Azul la cual fija el día de la inauguración del tranvía de Linares a las minas (sección de Linares a San Roque) para el 1 de agosto de 1904. Igualmente da un interesante informe sobre sus preliminares y suministra importantes datos técnicos, que son similares a los publicadas por la revista nacional ya nombrada. Sin embargo sabemos que en esas fechas había tres diarios locales: El Noticiero, El Liberal y El Porvenir de Linares. De este último hemos sabido que al publicar la gran noticia de la inauguración, hacia un comentario comparando los tranvías de Linares con uno de los diversos tipos de tranvías que circulaban por Madrid, los conocidos como "cangrejos"², por su color anaranjado. Esta comparación quizás nos de una pista sobre el verdadero color original de los tranvías de Linares. En las fotos en blanco y negro de principios de siglo XX solo se aprecia un color gris claro que puede corresponderse con verde claro o con ¡el anaranjado propio de los cangrejos...! seguiremos investigando.

También se sabe que la inauguración del tranvía de Linares, el 1 de agosto de 1904, fue fruto de una autorización provisional dada por el Gobernador Civil el día 29 de julio de ese mismo año. Pero no es



Unos de las primeras composiciones de motor y dos remolques, regresa de San Roque. Catálogo LIE. Archivo de Cataluña



Aspecto de las cocheras del tranvía el día de la visita de periodistas y autoridades. Agosto de 1904. Foto Páez. Colección Felipe Nieto

hasta el 28 de octubre de 1904 cuando se firma el acta de recepción definitiva de las dos secciones, es decir la de Linares-San Roque y la de Linares-La Tortilla. Un día después, el 29 de octubre, el Gobernador Civil comunica al concesionario oficial, D. Antonio Conejero, la autorización para comenzar la explotación. Es decir en teoría al día siguiente debía de haber comenzado el servicio en la sección de Linares-La Tortilla, pero no fue así. Hay un escrito de la CETE de 14 de noviembre de 1904 en el que se dice textualmente: "Próxima la época en la que ha de abrirse en su totalidad el mencionado tranvía". Confirmada la explotación del tramo Linares-San Roque, eso quiere decir que aun no había entrado en servicio el tramo que finalizaba en la Tortilla. El motivo se debía a que la División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles había impuesto unas condiciones muy estrictas para el cruce de la vía del tranvía con la del ferrocarril de vía ancha de Linares a Puente Genil, a su paso por inmediaciones de la fundición de la Tortilla. Lógicamente la CETE, contando incluso con el apoyo de ffcc. Andaluces, reclamó y al final obtuvo unas condiciones más ventajosas, que fueron de aplicación desde el 2 de marzo de 1905, fecha en que la Dirección general de Obras Públicas se lo comunica a la CETE. Es por tanto esa fecha la que se puede considerar como la del inicio oficial de la explotación de la totalidad de la red de tranvías de Linares.

Ampliaciones del tranvía de Linares a las Minas, propuestas por D. Antonio Conejero.

En las dos primeras décadas del siglo XX se gestaron una serie de ampliaciones, tendentes a

incrementar el radio de acción de la red tranviaria. En la obra "FC y Tranvías..." se han dividido en dos tipos: "primeras ampliaciones" y "ampliaciones propuestas por la CETE". Pues bien resulta que las que se consideraron como primeras (primeras en su solicitud) fueron en realidad las últimas en ejecutarse:

Las "primeras ampliaciones" que solicitó D. Antonio Conejero Sánchez como concesionario del tranvía fueron cuatro y se autorizaron por RO. de diciembre de 1904: Ramal a la estación del Sur (estación de Almería) que se ejecutó mucho más tarde, en el año 1914. Otro ramal a la fundición de San José (actual parque de deportes del mismo nombre) que parece que no fue ejecutada.

Por lo que respecta a las otras dos: Ramal a la Estación de MZA y ramal a la Estación de Andaluces, conviene que contemos un poco de su historia:

Ramal a la estación de ferrocarril de MZA.

Aunque la concesión de este ramal se le adjudicó al Sr. Conejero, no es aquel, sino el mismísimo Sebastián de Neufville (presidente del Consejo de Administración de la CETE) el que, recién obtenida la autorización, firma el 17 de diciembre de 1904 un convenio con la MZA para la construcción y explotación del citado ramal. No obstante ese contrato nunca se llegó a materializar porque, al parecer, la disposición de las vías que la CETE proponía, no era del agrado de la todopoderosa MZA, que debía de recelar un poco de las pretensiones de la compañía francesa. Tanto es así, que dicho convenio se da por rescindido el 30 de abril de 1907, sin haberse construido el ansiado ramal. La terquedad de la CETE hizo que no se rompiesen del todo las relacio-

nes, y así a principios del año 1908, en un informe interno de MZA relativo a un posible ramal del tranvía en la estación de Pozo Ancho, aparece esta curiosa frase: "Es nuestro deseo complacer a la Sociedad recurrente"

Y es que ya se barruntaba la construcción del ferrocarril Linares-La Carolina y MZA vislumbra un posible mercado que no quería desaprovechar. De esta manera se puede considerar que a mediados del año 1909, las aguas estaban volviendo a su cauce puesto que la MZA, en otro informe interno, daba como inevitable la penetración del ferrocarril de Linares-La Carolina en el distrito minero de Linares.

Pero por fin el 24 de Enero de 1911 se restablece, con algún pequeño retoque, el primitivo contrato firmado en diciembre de 1904. El ramal debió de construirse entre los meses de julio a agosto de 1911, puesto que enero de 1912 aparece una cláusula adicional relativa a la ampliación del muelle de carga y, lógicamente, no se puede ampliar lo que no existe. En octubre de 1915 se vuelve a modificar el convenio, derribando parte del muelle de trasbordo y prologando las vías del tranvía. Aunque conviene recordar que el principal negocio de los tranvías era el transporte de viajeros, esta instalación fue crucial en el desarrollo del transporte de mercancías de la CETE. Desde la puesta en servicio de este ramal, pudo contar esta compañía con un lugar más o menos digno en donde facturar y expedir los tráficos de mercancías. Con el tiempo se denominaría a este sitio Linares factoría-empalme, llegando a contar con un jefe de estación propio³.

Ramal a la estación de ferrocarril de Andaluces.

Con la misma fecha de autorización que la del ramal a la estación de MZA, es decir diciembre de 1904, nos encontramos con un caso similar: No se construyó de forma inmediata. Por desgracia no se ha podido tener acceso a contratos u otros documentos concluyentes. No obstante, por informes internos de la MZA, se sabe que en junio de 1909, aun no se había construido este ramal. Desconocemos el motivo que originó la paralización del proyecto de empalme con la compañía de los ferrocarriles Andaluces, aunque pudiera ser similar al que impulsó a MZA a hacer lo propio.

Sin embargo en un plano de 1914⁴ aparece un ramal que penetraba en la playa de vías de la estación de Andaluces. Es decir su construcción tuvo lugar entre los años 1.910 y 1.914 y quizás coincidiera en el tiempo con la construcción del ramal que penetraba en la Estación de MZA. O tal vez se construyó antes y eso motivó que la CETE y MZA logaran - al fin - ponerse de acuerdo. En

cualquier caso seguiremos investigando...

Ampliaciones propuestas por la Compagnie d'Electricité et de Tracción en Espagne.

A finales de la primera década del siglo XX fueron redactados hasta 6 proyectos para construir otros tantos empalmes o penetraciones en diversas instalaciones. Hay tres obras citadas en el libro "FC y Tranvías..." y descritas en el mismo, que tiene el denominador común de que la Jefatura de Obras públicas solito en octubre de 1909, de forma conjunta, un informe al Ayuntamiento de Linares sobre la viabilidad de las mismas. El Ayuntamiento debió de contestar de forma positiva, puesto que se tiene noticias de que en los años 1910-11 ya estaban funcionando. El inicio de su actividad coincide con el primer año de servido regular del ferrocarril Linares-La Carolina, que tenían el mismo ancho de vía que el tranvía, es decir un metro. Estas ampliaciones fueron:

- Enlace del tranvía de las Minas con la fundición de San Luis. Proyecto agosto de 1908.
- Enlace del tranvía de las minas con el apartadero de San Roque del ferrocarril Linares-La Carolina. El proyecto tiene fecha de agosto de 1909.
- Enlace del tranvía de las minas con el apartadero de La Tortilla del ferrocarril Linares-La Carolina. Proyectado en agosto de 1909.

Poco hay que añadir a lo ya dicho en la obra, solo que el empalme del tranvía en San Roque buscaba encauzar los tráficos de minerales de la zona de La Carolina hacia la fundición de La Cruz, mediante otro ramal que se describirá. Mientras que el empalme en el apartadero de La Tortilla (que no estaba situado en la propia fundición, sino 1,5 Km. antes de llegar a la misma) perseguía idéntico fin, solo que encauzando los tráficos de la zona de La Carolina hacia la fundición de La Tortilla. De esta forma se evitaba el paso por el centro de la población. Sobre las otras tres ampliaciones merece que se haga alguna puntualización

Enlace del tranvía de las minas con la estación de Pozo Ancho del ferrocarril Linares-Vadollano-Los Salidos de MZA.

Desde mediados del año 1907 (justo cuando se rescinde el contrato de penetración de vías del tranvía en la estación de MZA) estaba la CETE en conversaciones con la compañía de ferrocarriles del Mediodía (MZA) para empalmar sus vías en algún punto de la red de vía ancha. Por el mes de octubre de 1907 se le con-

Billetes de la línea de la estación de Baeza y de la línea de las minas. Colección Bernabé Gómez



testa a la compañía de tranvías que el mejor sitio era en las inmediaciones de la estación o apartadero de Pozo-Ancho, sito en el ramal del ferrocarril minero de Los Salidos. Un mes después se dirige la CETE a la MZA solicitando formalmente la construcción de este ramal y adjuntando un proyecto que no obstante es sustituido por otro similar, pero redactado por la propia MZA con fecha de 4 de diciembre de 1907. Dicho proyecto consistía (según los planos que se han podido recuperar) en un pequeño ramal de dos vías que se situaban paralelas a las del ferrocarril de vía ancha en la estación de Pozo-Ancho. El objetivo de este ramal era encauzar el tráfico de carbón hacia las explotaciones no servidas por el ferrocarril, así como la recepción de minerales de esas mismas explotaciones. Sin duda alguna, MZA se sentía un poco culpable y deseaba, de alguna manera, satisfacer a tan insistente compañía.

A los pocos días (enero de 1908) El Ingeniero jefe de la explotación recomendaba acceder a la solicitud de la CETE. El argumento era que deseaban "complacer" a la citada compañía porque, hasta ese momento, no se había podido acceder a la solicitud de penetración en la estación que la MZA poseía e la ciudad de Linares. Desde el punto de vista comercial, el Ingeniero de MZA temía que la CETE se hastiase de tanta negativa y se buscase otros enlaces, bien con los ffcc. Andaluces o con la compañía del Sur. Por otra parte, argumentaba también, que podría ser rentable disponer de ese empalme para atraer a las líneas de MZA el tráfico del distrito de La Carolina (apenas dos años más tarde se pondría en explotación la línea Linares-La Carolina). Además añadía la ventaja de que, como el ramal Linares-Los Salidos era de "libre explotación", se podrían fijar las tarifas a su antojo. El asunto debió de seguir su curso puesto que en agosto de 1908 la Jefatura de Obras Públicas se dirige al Ayuntamiento solicitando informe sobre la cuestión. A partir de ahí se le pierde la

pista a este ramal, ¿se construyó realmente?. Nuestra opinión es que no (o al menos si se construyó tuvo una vida muy corta y fue desmantelado sin dejar rastro) puesto que en realidad se trataba de una obra subsidiaria de la verdaderamente importante, que era el enlace con MZA en la propia estación de esta compañía en Linares. Por otra parte todas las fuentes consultadas omiten referencia alguna al ramal tranviario y así hacia 1922, se tiene constancia de la práctica supresión del apartadero de vía ancha por parte de la MZA⁵.

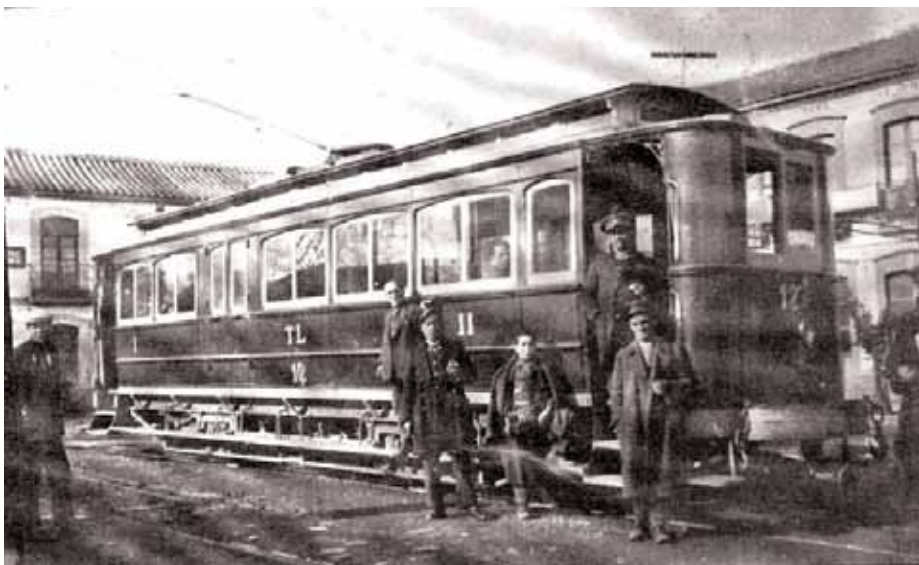
Enlace del tranvía eléctrico de Linares a las Minas con la Fundición de Cruz.

De esta ampliación (de la que no se hace referencia directa en la obra "FC y Tranvías...") se desconoce la fecha de redacción del proyecto, aunque podría haberse llevado a cabo junto con la del proyecto de ramal a la Fundición de San Luis (agosto de 1908). En cualquier caso fue antes de abril de 1909, fecha en la que la Jefatura de Obras Públicas se dirige al Ayuntamiento de Linares pidiendo informes sobre el mencionado proyecto. Esta penetración en la fundición de la Cruz consistía en un ramal de 530. metros que partía de la vía general del tranvía. Su disposición era paralela a la del ferrocarril de MZA que entraba en la misma fundición de La Cruz, razón por la cual la CETE no tuvo más remedio que pedir autorización a MZA. En un informe interno de la compañía ferroviaria de junio de 1909, se analiza la solicitud:

El empalme en San Roque y la penetración en La Cruz, es razonable y no vemos medio de evitarlo...

... No vemos, por otra parte, forma práctica de evitarlo.

En definitiva, la compañía de vía ancha ve como inevitable que la CETE aspire a controlar el tráfico de minerales de la



Espléndida fotografía en la que se observa al coche motor número 12, adquirido (junto con otro más) para la línea de la estación de Baeza. Junto a este vehículo varios empleados posan orgullosos, omnipresente el inevitable cigarrillo entre los dedos. Colección Bernabé Gómez

zona de La Carolina. Por otra parte MZA reconoce que la competencia que generaría la CETE no les afectaba, por la incompatibilidad de los anchos de vía y porque las distancias en las cuales realizarían servicios eran muy cortas (5 ó 6 Km.) y con el agravante de los trasbordos de material. Por eso, aplicando la máxima de que “si no puedes vencerlos únete a ellos”, la compañía del mediodía decide firmar convenios con CETE y sacar también algo de beneficio, en lugar de enfrascarse en una guerra que la CETE, gracias a su perseverancia, estaba empezando a ganar.

Todo indica que la apertura al tráfico de esta línea debió de acontecer en el año 1910, puesto que en ese ejercicio ya se citan, en los horarios del ferrocarril de Linares-La Carolina, la posibilidad de efectuar tráficos combinados con los tranvías entre San Roque-empalme y La Cruz. El considerable aumento del tráfico de minerales en el año 1911, confirmaría lo dicho.

El cierre al tráfico de este ramal puede situarse en torno a los años cuarenta del siglo XX. Hay fuentes que dan como posible el año 1941. Sin embargo hay otras que dan cuenta de tráficos desde San Roque hasta La Cruz algunos años más tarde, en las postrimerías de esa década. Y para añadir más dosis de incertidumbre, una circular de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado⁶ del año 1959, incluye al ramal La Cruz-fundición como operativo y con tráfico combinado desde San Roque-empalme. Lo curioso es que esa misma circular parece estar actualizada, puesto que se dan como fuera de servicio líneas (como la de La Tortilla) cuyo cierre aconteció a mediados de los años 50 del siglo XX.

Enlace del tranvía eléctrico de Linares a las Minas con la estación de ferrocarril de Linares a La Carolina

A lo dicho en el cuerpo de la obra principal, habría que añadir que la CETE se

dirige al Ayuntamiento de Linares, en julio de 1910, solicitando permiso para la construcción de dicho ramal (al ocupar terreno urbano, no era necesaria la autorización de la Jefatura de obras Públicas) el cual le fue concedido. La condición impuesta fue que la compañía de tranvías colocase una lámpara en cada uno de los postes de sustentación de la catenaria. El inicio de las obras se demoró algo porque la CETE hizo varias modificaciones al proyecto original, hasta que al final ubicó la parada frente a la estación de ferrocarril de Andaluces⁷. De esta manera por los meses de septiembre a noviembre de 1911 se ejecutan los trabajos y es posible que estuviese operativo para principios de 1912.

No se sabe cuando empezó el tráfico regular de tranvías hasta esta parada, lo que si es seguro es que se contó con un servicio exclusivo que nacía en el Despacho Central de Linares (esquina calles Corredera y Canalejas) y tenía como destino final la citada parada frente a la estación de Andaluces. En junio de 1915 el Ayuntamiento, en sesión plenaria acuerda a dirigirse a la CETE:

“Para que no deje de efectuar el servicio de conducción de viajeros hasta las estaciones de los ferro-carriles de Andaluces y La Carolina (sic)”

Y lógicamente, no puede dejar de prestarse algo que no se está prestando, por lo que con esta cita - y otras más - se ratifica que esos servicios existieron. El final de la explotación de dicho ramal tuvo que acontecer después de la finalización de la Guerra Civil española. En una memoria de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE), correspondiente a 1943, se dice que se efectuaba el tráfico combinado de mercancías y pasajeros con la estación de Linares a La Carolina. Sin embargo en la memoria correspondiente al año 1950 ya no figura esa información, por lo que debió de desaparecer en la década de los años cuarenta del siglo XX.

Línea de tranvía entre Linares y la estación de fcc de Baeza (hoy Linares-Baeza)

A la nómina de intentos fallidos por construir una línea entre la ciudad de Linares y la estación de ferrocarril de Baeza (hoy Linares-Baeza) y que se describían en el correspondiente capítulo de la obra “FC y Tranvías ...” hay que añadir otro más: el de D. Gonzalo Figueroa y Torres (Duque de Las Torres). El 5 de julio de 1907 publica la Gaceta de Madrid el anuncio de la solicitud de este señor para construir un tranvía entre esos dos núcleos. La operación está clara: En a penas unos meses se inauguraría el tranvía que unía la ciudades de Úbeda y Baeza con la estación de Baeza. Por otra parte hay que recordar que el presidente de la empresa que gestionaba este tranvía (Tracción Eléctrica de la Loma, TELSA) era D. Álvaro Figueroa (Conde de Romanones) hermano del peticionario de la concesión de Linares a la Estación de Baeza. Este anuncio enlaza con las noticias aparecidas en la Gaceta de Los caminos de Hierro sobre la proposición de un grupo financiero español para comprar TELSA. La noticia añadía:

“La nueva sociedad que se formaría, si es aceptada su proposición, tendría un capital de 10 millones de pesetas para terminar las líneas de tranvías de La Loma y Linares a las minas⁹, construyendo las de Úbeda a Villacarrillo, de la Yedra a Baeza y de Baeza a Linares enlazándola con San Roque y prolongarlas, como ferrocarril por La Carolina hasta Puertollano. (sic) “

Al final, la operación no se pudo realizar porque parece que a los accionistas extranjeros nos le pareció correcta la ejecución de las líneas construidas por TELSA. Y de la proposición publicada en la Gaceta de Madrid no se volvió a tener noticia. Por lo que respecta a nuestra Compagnie d'Electricité et de Tracción en Espagne es muy posible que fuese partí-

cipe de esta oscura maniobra que pasará a la historia como una fallida operación especulativa.

Preliminares de la construcción

Antes incluso de que el Ayuntamiento de Linares informase el proyecto de “un tranvía con motor eléctrico de la estación de Baeza, del ferrocarril de Madrid, Zaragoza y Alicante a la ciudad de Linares” y mucho antes de su concesión. La CETE hace, a primeros del año 1912, una emisión de 1300 obligaciones de 500 Pta. (650.000 Pta) para la construcción de lo que se denominaba “ramal” de Linares a la estación de Baeza. El interés era del 5 % anual, amortizables a los 30 años. La cuantía de la operación financiera está en consonancia con el importe inicial de la obra que, según el proyecto era de 423.477 Pta.

Para remarcar las bondades de la operación, la CETE preveía unos tráficos de 300 viajeros al día y de 30 toneladas diarias en pequeña velocidad y 0,4 toneladas en gran velocidad. También preveía otros curiosos ingresos como expediciones extraordinarias en la temporada de verano. Además es sorprendente que la CETE anunciase una subvención de TELSA consistente en el 5 % del precio del billete de aquellos viajeros procedentes o con destino la Loma y otra subvención de 0,02 Pta por tonelada y Km. En cuanto a los gastos, aplicaba un coste unitario idéntica al de la línea de las minas que era de 0,385 Pta. por coche y Km. En definitiva que auguraban unos beneficios netos de 77.205,70 Pta. que se consideraban como un *minimum* (sic). Vista la marcha posterior de esta línea y el escaso número de carruajes en explotación (muy inferior al de la línea de las minas) resulta que los de la CETE parecían que no diferenciaban entre “gastos fijos” (los que no dependían del número de viajes) y “gastos variables” (en función del número de expediciones).

Puesta en servicio de la línea y sus ramales.

Tanto los preliminares como la construcción de esta línea, se caracterizan porque la CETE siempre fue por delante de los permisos oficiales. Es decir, lanza una emisión de obligaciones antes de solicitar la concesión de la línea y comienza las obras antes de obtenerla. Sabido es que la inauguración de la línea fue el día 15 de marzo de 1914, pues bien resulta que la CETE no recibe la preceptiva autorización del Gobernador de la Provincia hasta el día 2 de Junio de 1916, es decir más dos años después de su inauguración.

En lo relacionado con el ramal de dicha línea que iba desde la Plaza de Colón

hasta la estación del Sur, hay que resaltar que su conclusión no se llevó a cabo en ese año de 1914. Se tiene constancia que al principio solo llegaba hasta la fábrica de harinas Santa Rosa, puesto que en sesión plenaria de 23 de julio de 1915 un concejal se quejaba de esta contingencia y exigía que se cumpliera con lo recogido en la concesión. La terminación no llegaría hasta los primeros meses del año 1916, puesto que la autorización del Gobernador hace referencia expresa a que el ramal del tranvía llegaba hasta la estación del Sur. Informaciones en la prensa de 1916, confirmarían este extremo.¹⁰

El otro gran ramal que se construiría por esas mismas fechas, es el que después se llamaría “de circunvalación” por las calles Carolina y Egido. La CETE obtuvo la autorización del Ayuntamiento para construir este ramal en mayo de 1914, pero no es hasta diciembre de 1916 cuando pide autorización para comenzar “la colocación de los raíles”. La fecha de inicio de las obras no deja ningún lugar a dudas de que dicha vía de circunvalación no pertenecía al proyecto de la línea de tranvía hasta la estación de Baeza. La recepción definitiva de dicha línea, obtenida en Junio de 1916, dejaba claro que ésta ya estaba construida en su totalidad. Mientras que las obras del citado ramal de circunvalación, no comenzarían hasta seis meses después. Se puede decir que el ramal entraría en servicio a lo largo del año 1917 o comienzos del 1918.

Desarrollo de la explotación hasta su incautación por el Estado

El hecho más importante acontecido fue que, recién inaugurada en 1914 la línea del tranvía a la estación de Baeza (hoy Linares-Baeza), se suscribió un acuerdo entre CETE y Tracción Eléctrica de la Loma (TELSA). En virtud de este acuerdo TELSA arrendaba a la Compañía de Electricidad y

Tracción en España (CETE) la explotación del referido tranvía de la Loma. Así se recoge en la memoria que el 1º de abril de 1914, presentó el consejo de administración de TELSA a la Junta de accionistas. Los términos de este contrato no han trascendido, pero éste fue de aplicación inmediata. Los motivos que se esgrimían para tal operación era poder, algún día, repartir dividendos entre los accionistas. Por otra parte la CETE ofrecía la prolongación de la línea, por su cuenta, hasta Villacarrillo. En definitiva se trataba de un camino intermedio y alternativo a la operación especulativa que se intentó fraguar en 1907 con el grupo franco-belga-español.

El fin de este contrato se situaría en la mitad de la década de los años veinte del pasado siglo. En una Memoria de TELSA de 1928 ya no se cita para nada este arrendamiento y lo mismo ocurre en un anuario de ferrocarriles de 1928. La gran crisis de la minería linarense de los años treinta del siglo XX empezó a fraguarse a mediados / finales de los años veinte y la CETE decidió librarse de una arrendamiento que probablemente ya le estaba ocasionando molestias y pérdidas económicas. En cualquier caso este periodo de arrendamiento (1914-1927/28) marca la época de mayor esplendor de la CETE y de los tranvías de Linares; a partir de 1928 ya nada sería igual.

Marcha de la explotación durante la vida de la CETE

Al ser la Compagnie d'Electricité et de Tracción en Espagne una empresa extranjera, todas las memorias anuales de su explotación deben de estar en Francia. Por eso del resultado y vicisitudes de su gestión solo tenemos noticias por referencias indirectas como anuarios de ferrocarriles, noticias de prensa etc... , todas ellas ya citadas en el cuerpo de la obra “FC y Tranvías...”. Afortunadamente podemos añadir otro dato nuevo: Resulta



Típica fotografía con los empleados posando junto al coche motor número 8. Obsérvese los frontales, que se corresponden con el aspecto de los vehículos antes de las reformas emprendidas por la EFE. Año 1943. Colección Bernabé Gómez



Accidente del M-1 al chocar con un camión camino de la estación de Linares-Baeza. Muchos miran pero pocos trabajan. Año 1956. Foto Espejo Colección Bernabé Gómez

que a principios del siglo XX existía un impuesto denominado "Contribución sobre utilidades de riqueza mobiliaria" que debían de abonar todas las empresas. La cuota de dicho impuesto era de un 0,6 % sobre el capital efectivo de las sociedades. En el caso de compañías extranjeras (como nuestra CETE) este capital se determinaba por el Gobierno en base a "estimaciones periciales de su valor". Además obligaba a las empresas a realizar declaraciones autorizadas de sus elementos de producción. En resumen que tenemos un dato espléndido para determinar el valor del inmovilizado de la CETE. Pues bien, el año 1911 el capital de la Compañía de tranvías se fijó en 1.305.642,04 Pta¹¹., es decir algo más de las 1.120.000 Pta que costaron las obras del tranvía según el proyecto, lo cual resulta hasta cierto punto, creíble. A los dos años siguientes ósea en 1913, ese mismo capital se fija en 1.404.312,54 Pta¹². es decir un aumento neto de 98.670,50 Pta. que se podría corresponder con las ampliaciones y conexiones que se pusieron en explotación esos años y que ya han sido descritas. A partir de esa fecha no se han podido encontrar más referencias a este capital.

Relaciones con el Ayuntamiento

Sigue la tónica general de principios de siglo XX. Al empezar la década de 1910 los habituales temas de discusión municipales, eran los mismos, a saber: maniobras del tranvía, velocidad excesiva, mantenimiento del pavimento entre las vías, número excesivo de viajeros, "muchos" coches y "pocos" coches. Lo que pasa es que ahora se les unen otros, algunos bastante pintorescos.

En general se quejan de la falta de higiene de los coches y de que a algunos les faltasen cristales. Otra petición muy

común es que se expidiesen billetes de ida vuelta también por las tardes y de que no se suprimiesen los "coches con remolque" después de las seis de la tarde, lo que puede dar idea del gran tráfico de viajeros existente. En el año 1915 se queja el Ayuntamiento del estado de abandono de la estación de San Roque, puesto que carecía de luces, rótulos y carteles con horarios. Los concejales también se lamentan del excesivo número de viajeros alojados en cada coche, pero la curiosa respuesta dada por la CETE era que éstos "tomaban por asalto" los vehículos.

Por último, otra queja que se hace más frecuente a partir de 1913 era la de enganchar vagones de mercancías a los coches motores con viajeros. Eso es comprensible si se tiene en cuenta que, a partir de esa fecha, se intensifica el tráfico de mercancías por la puesta en servicios de varios ramales a las estaciones de ferrocarril del casco urbano y a las fundiciones. Y por otra parte no puede dejar de sorprender esta denuncia, puesto que en los tranvías de Linares no se tiene noticia de la adquisición de ningún coche motor de mercancías. Es decir que el vehículo que arrastrase una composición de vagones debía ser forzosamente de viajeros. Otra posible explicación para las rabiets de los concejales era que, como desde 1914, la CETE explotaba también (en régimen de arrendamiento) la línea del tranvías de la Loma, tuviese la opción de emplear algún coche motor de mercancías de TELSA (había seis) para las líneas de las minas.

Incautación por el Estado y Guerra Civil.

Poca cosa que añadir al episodio del traspaso de la concesión de la CETE a la Compañía "Tranvías de Linares SA" (TLSA) verificada en 1932. Tan solo un

apunte: La fecha de inicio de las operaciones contables de TLSA coincide exactamente con el vencimiento del plazo de amortización de las obligaciones emitidas por CETE para sufragar la construcción de la línea Linares-Estación de Baeza. Estimamos que no es casualidad esta concordancia de fechas y sería una razón más para que la CETE se desprendiese del ruinoso negocio tranviario. Poco duró la compañía linarense (en realidad con más de 98 % del capital en manos de CETE) porque el día 1 de septiembre de 1934, la Explotación de Ferrocarriles por el Estado (EFE), se hace cargo del negocio tranviario.

Del periodo de la Guerra Civil casi nada ha trascendido, aunque en una memoria de la EFE del año 1943, rescatamos esta ilustrativa frase:

"Los Tranvías de Linares desde que [la EFE] se hizo cargo de ellos hasta la terminación de guerra ofrecían el más lamentable aspecto de material cochambroso, instalaciones destaralaladas, descuido total y absoluto en cuanto constituía su conjunto."

Los Tranvías de Linares tras la Guerra Civil

Este es el periodo mejor estudiado en el libro "FC y Tranvías...". Pero aun así conviene resaltar unos comentarios que el redactor de la memoria correspondiente al año 1945 vertió en la misma:

"Pueden hacerse algunas mejoras, como las siguientes: Supresión o modificación a un sistema moderno más rápido de maniobras, del paso a nivel con la RENFE en el trayecto de Linares a las Cocheras y Minas; establecimiento de algunas señales automáticas, principalmente entre Linares y Baeza-empalme, en cuya línea hay tres cruzamientos intermedios sin señales de ninguna especie; establecimiento del despacho central o estación de linaires en Santa Margarita, punto de unión de los tres ramales principales y de la vía de circunvalación, con lo que quedarían controladas todas las salidas de los trenes."

En el apartado de artículos aparecidos en revistas extranjeras referentes a tranvías de Linares y FEL, hay que resaltar uno aparecido en la revista inglesa The Modern Tramway (autor K.P. Plant) en su número de marzo de 1965 y titulado A Postscript to the Ubeda Tram. En este trabajo, de dos páginas de extensión, se aportan una serie de datos que complementan y hasta corrigen las informaciones que daba otro artículo titulado The Ubeda Tram publicado por la misma revista, pero en su número de septiembre de 1964 y que fue ampliamente comenta-



En pocas fotos se podrán descubrir tantos signos de linarensismo como en ésta en la que el coche motor M-1 espera pacientemente a que la procesión de la Expiración termine de pasar por tribuna el Viernes Santo del año 1957. Foto Espejo. Colección Bernabé Gómez

do en el libro "FC y Tranvías...". No se puede dejar de reproducir la traducción de un curioso comentario que aparece en el artículo:

"El Tranvía de Linares, rememora una inolvidable experiencia que eclipsa y con mucho, a un anterior y espeluznante viaje nocturno en un atestado trolébus de "alta velocidad" Reus -Tarragona, no muy lejos de la costa Brava."

Otro trabajo periodístico fue publicado en la revista danesa de un club de amigos de los ferrocarriles (Dansk Jernbane-klub) en su número de octubre de 1964. Esta vez sí se titulaba claramente "Tranvías de Linares", pero aporta pocas novedades a lo ya informado por los otros dos artículos en lengua inglesa. Eso sí su autor (O.W.Laursen) no pierde la oportunidad de celebrar la maravillosa acogida que la gente de Linares le dispuso, todo ello regado con buen vino y las exquisitas tapas de la ciudad minera.

Plan de Modernización de la línea Linares-La Loma. El misterio de la travesía de Linares

Recordemos que la citada línea estaba servida por los tranvías de Linares en el tramo que iba desde esta ciudad hasta la estación de Baeza-empalme, así como en el denominado "ramal de la San Roque". Mientras que el Ferrocarril Eléctrico de La Loma (FEL) cubría el trayecto de Baeza-empalme a Úbeda, Baeza-ciudad e Ibros. Pues bien existe un sinóptico del año 1959, en que se detalla el estado de las obras de dicho Plan y en el que figura una obra denominada "Habilitación estación-apeadero Linares" valorada en 600.000 Pta. Lo curioso es que en un documento similar

del año 1960 y otros de años posteriores, desaparece todo rastro de dicha actuación que, por supuesto, no se ejecutaría. Algo tuvo que pasar en el bienio 1959-60 porque no era muy lógico que se diseñasen estaciones nuevas en todas las poblaciones tocadas por la línea Linares-La Loma, menos en la ciudad cabecera de la misma. Ciertamente es también que aquí en Linares se proyectaría, a finales de 1961, una reforma del tránsito de dicho ferrocarril por el centro de la población, denominada "Renovación de la vía en la travesía de Linares". Pero tampoco es menos cierto que la altura del estribo del nuevo material móvil que iba a circular (automotores y remolques NAVAL-CENEMESA a 1500 voltios de tensión) era superior a la de los antiguos tranvías y se necesitaría forzosamente de un andén para poder abordarlos. Además dicho proyecto preveía la utilización por el centro de la población (Calle Julio Burell) de doble carril Vignole en lugar del Phoenix que hubiese sido lo normal. El motivo era poder dar acomodo al mayor ancho de pestaña de las ruedas del nuevo material móvil. La distancia entre carril y contracarril estaba previsto que fuese de 48 mm. Demasiado grande, pudiendo llegar a constituir un serio obstáculo para los peatones y los automóviles.

A pesar de lo chocante que pudiera parecer que los citados automotores NAVAL circularan por pleno centro de la población, lo cierto es que los redactores de dicho Plan tampoco dejaron a la ligera tal posibilidad. Así en el Proyecto de electrificación de la línea, a base de una tensión de 1500 voltios (Julio de 1955), se preveían las siguientes medidas de seguridad: Unos postes de sección tubular que mejoraban la estética de los que se instalaban en la línea general. Dichos postes se colocarían en la travesía de Linares formando parejas de manera que un funi-

cular sostendría la línea aérea. Por otra parte, también se proyectaba un aislamiento eléctrico mucho mayor que el previsto para la línea general.

Por último y a pesar de todos los defectos apuntados, la prueba de que el proyecto de "Renovación de la vía en la travesía de Linares" iba en serio, es la publicación en el BOE del 29 de mayo de 1962 del concurso para adjudicar las obras comprendidas en el citado proyecto, que estaban valoradas en 11.816.257,19 Pta. Si tenemos en cuenta que la obra de "Acondicionamiento y Ripado de vía entre Peones y el casco urbano de Linares" se licitó en junio de 1961 y se estaba ejecutando en noviembre de 1961¹³, debemos pensar que en octubre de 1962 ya se debía de haber empezado, pero esto no ocurrió y la obra quedó sin hacerse, como es visiblemente notorio. ¿Qué pudo ocurrir?: la respuesta puede que nos la de un expediente del Archivo Municipal que contiene el citado proyecto y que se denomina: "Reforma y nuevo trazado de la vía del tranvía en el casco de la población y a la ermita de Linarejos". En el mencionado expediente se pone de manifiesto que en octubre de 1962 se estaba ejecutando una obra consistente en trasladar la vía hasta el centro de la calzada, en la prolongación del Paseo de Linarejos (justo el camino que lo unía a la "ermita de Linarejos") utilizando carril Vignole. En total eran unos 600 metros de vía la que se instalaba. Es muy posible que estuviésemos asistiendo al desarrollo parcial de la obra "perdida", pero trasladada a otro sitio: El tiempo coincide y además se utilizaron postes tubulares como los previstos en la travesía de Linares y eso que ese lugar estaba situado en el extrarradio de la población. Desconocemos los motivos de este cambio, pero se pueden aventurar algunas hipótesis más o menos verosímiles:

Que cuando la obra estaba ya adjudicada y prestos a comenzar, se dieron cuenta de que, por muchos postes tubulares y mucho aislamiento, hacer circular auténticos trenes por pleno centro de Linares eran un contrasentido. Por ello se podría haber pospuesto la actuación en el tramo urbano a la espera de otros estudios. Pero, para no perder el dinero, se decidió "reubicar" la obra en otro tramo, aprovechando que el Ayuntamiento tenía la intención, desde un año antes, de desdoblarse la calzada en esa vía. No parece probable que se retrasase la ejecución de la obra ante la proximidad del cierre de la explotación, ya que éste se empezó a gestar a mediados del año 1963 y la obra comenzó casi un año antes. Por otra parte y para confundirnos más, el Plan de modernización excluía expresamente de sus actuaciones a la línea de San Roque, que era precisamente donde se hizo esta obra tan atípica. Otra alternativa, quizás algo fantasmagórica, podría haber dado pie a la leyenda urbana de que al tranvía lo querían soterrar desde la Plaza de San Agustín hasta el final de la calle Julio Burell (justo el trazado previsto en la obra de renovación de la travesía). Pero para esto debían hacerlo circular previamente por los Eriazos de la Virgen (un camino alternativo al Paseo de Linarejos). Si eso hubiese sido así, la obra descrita hubiese sido un primer paso para hacer rodar los nuevos vehículo NAVAL por el subsuelo de Linares y, ya sin peligro, emerger y continuar con una línea apta para 1500 Voltios hasta las cocheras de los tranvías de Linares. De esta manera se solucionaba otro problema que traía de cabeza a los técnicos de la EFE y es que el Plan no había previsto el lugar donde alojar a estas unidades NAVAL, puesto que las cocheras del FEL en Canena desaparecieron y a las de Linares no se podía acceder. A menos que se acondicionase la vía desde Santa Margarita hasta las cocheras de Linares, actuación que – incomprensiblemente - no estaba prevista de forma oficial.



El M-8 por la "misteriosa" actuación que se realizó en la prolongación del Paseo de Linarejos. Obsérvese los postes de tubulares pintados de minino plateado. Febrero de 1965. Foto Jeremy Wiseman

denominada FEVE. El germen de la FEVE lo encontramos en el preámbulo del decreto Ley que dice que en Julio de 1962 se constituyó una Comisión Interministerial la cual "sitúa el problema [de la vía estrecha] en fase de decidida y avanzada solución". El Gobierno aceptó las propuestas de esta comisión y estimó conveniente el "ambicioso" plan de "modernización". Por lo visto para los tecnócratas del Gobierno lo moderno era cerrar líneas "no imprescindibles" y, de paso, dilapidar los más de 41 millones de pesetas (de la época) que se llevaban invertidos en la línea Linares-La Loma. Lo que ocurrió, a nuestro juicio, fue que entre los años 1962-63 se produce un repunte del déficit de la EFE (según se aprecia en el cuadro adjunto) en parte debido a la incorporación de nuevas líneas deficitarias. Aunque en honor a la verdad el grueso de este espectacular aumento de las pérdidas se debía a que las antiguas líneas de EFE experimentaron un inusitado crecimiento en sus seculares pérdidas. Y claro la EFE y el Gobier-

no se asustan y crean la Comisión interministerial... y una cosa levó a la otra.

Fruto de aquella comisión interministerial fue la creación, por Orden de abril de 1964, de la Comisión Ejecutiva encargada de redactar el Estatuto de la FEVE. Aunque de lo que realmente se ocupó fue de redactar un Plan General de levantes de líneas, entre las que se encontraba la de Linares la Loma. De su memoria del año 1964, entresacamos estas "perlas" que son todo un canto a la verborrea tecnócrata del régimen:

Pero el aumento del déficit requiere inmediata explicación, en la inercia que se opone a solventar situaciones que se han estabilizado a través de muchísimo tiempo.

Rota ésta, a partir de julio de 1963,¹⁴ por eficaces actuaciones del Gobierno, cabe esperar inmediatos y muy beneficiosos resultados de un estudiado plan de levante de ferrocarriles, que sin perjuicio para el servicio público, si no con tangibles ventajas para el mismos, enmiende sustancialmente estos resultados.

El cierre de la explotación

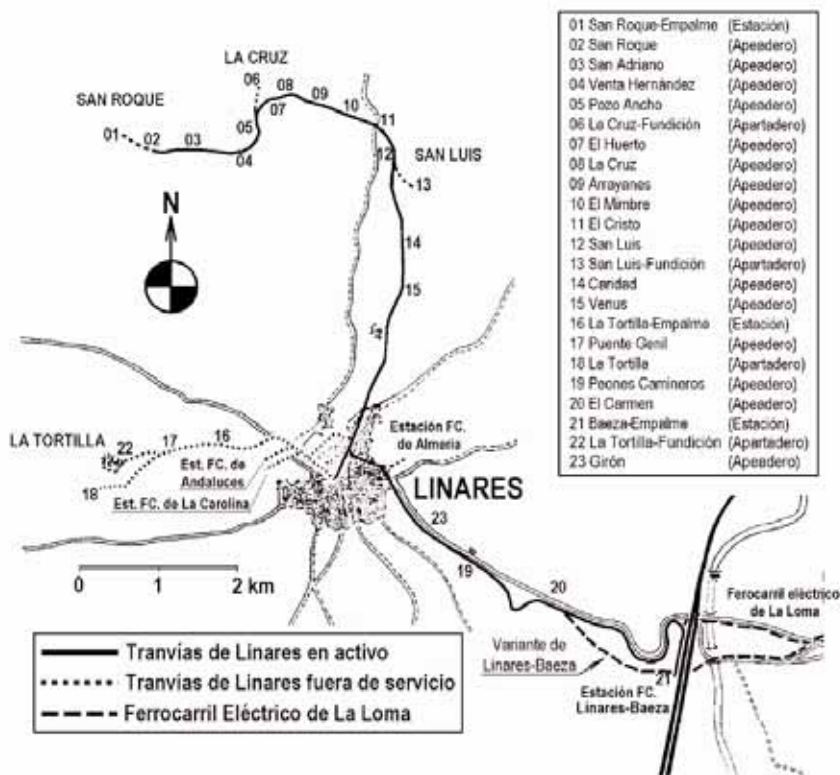
Aunque entendemos que este tema está tratado de forma exhaustiva en la obra principal, no nos resistimos a comentar algunos hallazgos últimamente aparecidos y que corroboran y complementan lo ya dicho en "FC y Tranvías..."

La Explotación de Ferrocarriles por el Estado se asusta.

Resulta incuestionable que FEVE (Ferrocarriles de vía estrecha) nació como Organismo autónomo a partir de la publicación en el BOE del 23 de septiembre de 1965, del Decreto-Ley que reorganizaba la antigua EFE para pasar a ser



TRANVÍAS DE LINARES- Plano General



Plano de las líneas del tranvía de Linares, tal y como se encontraba en el momento de su cierre. Año 1966. Dibujo Pedro Pintado.

Otra aproximación al informe del Consejo Superior de Transportes Terrestres

Este informe, que pretendía justificar el cierre de varias líneas, tiene de fecha de emisión el 12 de enero de 1966, es decir 14 días después del anuncio de cierre de la línea Linares la Loma que tenía fecha de 29 de diciembre de 1965. Por tanto, de entrada, ya queda desautorizado. A pesar de haber sido objeto de amplio estudio en la obra "FC y Tranvías...", trataremos de desmenuzarlo un poco más: En primer lugar lo que deja patente el informe es que la decisión del cierre de la línea no era, en absoluto, compartida por todos:

Los informes emitidos sobre este ferrocarril no son coincidentes. Uno de los Ingenieros y el Intendente proponen la continuación del servicio. El otro Ingeniero propone el levante.

Es decir 2 a 1 a favor de los tranvías y a pesar de eso, la victoria se la dieron a los que proponían el cierre. Pero además se atreve a enunciar una verdad tan evidente como esta:

.. de realizarse estas inversiones 15se obtendría una notable mejora de la calidad del servicio y disminuiría los costes unitarios de la explotación.

Si leemos con detenimiento las 10 páginas que dedica el informe a la línea Linares-La Loma (Tranvías y FEL) resulta que solo en la última se recomienda el

cierre, pero esgrimiendo unas razones muy poco objetivas y contrastables:

.... el potencial de tráfico de la zona es muy limitado y parece muy dudoso que se pasase a una situación e equilibrio [financiero].

¡Parece! ¿cómo un ingeniero se permite el lujo de especular sin datos objetivos?. No "parece", por tanto, que el ingeniero redactor tuviese muchas ganas de realizar cálculos estimativos de tráfico. Quizás porque si se llegaban a inoportunas conclusiones, la FEVE podría sentirse molesta.. Ni tan siquiera de detuvo en comprobar cuanto sería el aumento de beneficios si se hubieran subido las tarifas, que llevaban congeladas ¡más de 8



Railes Phoenix originales de la línea de La Tortilla, tal y como se encontraban cuando fueron descubiertos gracias a las obras de la calle Canalejas. Julio 2005. Foto Andrés Padilla

años!

Para terminar otra "perla", resulta que al final del informe se inserta una tabla con el orden de prioridad en el que se debían de cerrar las líneas propuestas. Bueno pues la de Linares-La Loma ocupaba el puesto 8º y se cerró la primera, junto con otras cuatro, entre las que había una que ocupaba el puesto 10º. Eso sí al Ferrocarril Vasco-Navarro ¡ni tocarlo!. En fin, parafraseando al escritor Oscar Wilde, diríamos "La importancia de llamarse ... Norte".

Expediente de Caducidad

Fue el argumento jurídico que uso el régimen para evitarse problemas en el futuro. Se inició por Orden Ministerial de 17 de febrero de 1942 y aun persistía el enigma de su larga tramitación de más de 20 años. La respuesta nos la da el Informe del Consejo de Estado de fecha 21 de octubre de 1965 y que dice de forma clara:

Con fecha 20 de diciembre de 1963, por la Dirección General de Transportes Terrestres se dispuso el cumplimiento de la O.M. última mencionada, procediéndose a la tramitación del expediente de caducidad,...

¡Nadie movió un papel en más de veinte años! Hasta que la Comisión Ejecutiva de la FEVE decidió cerrar los tranvías de Linares y algún tecnócrata pensó que la concesión estaba todavía en manos de "Tranvías de Linares SA", a pesar de que la explotación la ejercía la EFE desde su incautación en 1934. Tanto era el celo de régimen que, tras publicar, el 25/11/1965, la declaración de caducidad de las concesiones a las minas y Estación de Baeza, hace publicar otra vez en el BOE de 22 de diciembre del mismo año, un anuncio por si el concesionario quisiera reclamar contra tal declaración de caducidad. Dicho anuncio se vuelve a reproducir justo un año después, el día 15/12/1966. Pero esta vez sí cita textualmente a Tranvías de Linares SA invitándola a designar

peritos en las tasaciones de las instalaciones de la concesión caducada.

El epílogo de este esperpéntico proceso de cierre, se produce en plena democracia, puesto que el 14 de mayo de 1982 el BOE publica la liquidación de los bienes de los Tranvías de Linares en sus dos concesiones y que asciende a 54.566.542 Pta¹⁶. Y cómo no, se vuelve a pedir a un hipotético concesionario a que se persone para reclamar la parte a la que se considerase acreedor.

Todo esto está muy bien, hasta ahora hemos visto informes, declaraciones de caducidad, mas informes, planes, anuncios, etc.... Pero la gran pregunta es: ¿Quién fue el que tomó la verdadera decisión en el cierre de los Tranvías de Linares?. ¿Quién estampó su firma debajo de la palabra "levante" o "cierre"? ¿Quién era esa "superioridad" a la que continuamente se refiere la FEVE?. La respuesta la tenemos el Decreto-Ley, que reorganizaba la antigua EFE; para pasar a ser denominada FEVE. En su artículo 3º.1.3 Dice claramente:

"Por resolución del Consejo de Ministros, a propuesta del de Obras Públicas, FEVE, podrá levantar ... las líneas a su cargo que reviertan al Estado o sean abandonadas por sus concesionarios."

Ya lo tenemos: El Consejo de Ministros fue el que entre el 27 de noviembre de 1965 (fecha de la publicación de la caducidad de las concesiones) y el 29 de diciembre de 1965 (fecha del anuncio de cierre) tomo el acuerdo, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas, del cierre de los Tranvías de Linares.

Características de la línea

En las siguientes líneas se tratará de ampliar la información que sobre este tema se dio en la obra "FC y Tranvías...". En primer lugar, recor-

remos que el ancho de vía era de 1 metro.

Características de la línea en los tramos urbanos del tranvía

Las obras de la calle Canalejas en Linares (abril-agosto de 2005) nos han permitido deducir lo que sería la disposición de las vías:

La vía estaba constituida por carriles de procedencia francesa y del tipo Phoenix (en forma de U) de 36,5 Kg. de peso por metro lineal, asentados sobre una capa de hormigón de 25 cm de espesor, no observándose ningún tipo de fijación especial a esta solera. La longitud de los trozos de vía era de 12 metros y los empalmes se hacían mediante bridas sujetas por seis tornillos (tres a cada lado del carril), dejando unos milímetros para la junta de dilatación. Cada dos metros exactamente, se instalaban unas pletinas de seis centímetros de espesor y un metro de largo que unían, mediante remaches, los dos trozos de carril por la parte inferior de los mismos, dándole consistencia. El conjunto descansaba sobre la mencionada solera de hormigón. Una vez colocados los raíles en esta disposición, se empezaba el adoquinado, que dotaba al conjunto de solidez.

Los sustentáculos que soportaban el hilo de contacto y el cable de alimentación estaban contruidos a base de postes de metálicos de celosía en los tramos del Paseo de Linarejos y calle Julio Burell. Éstos fueron sustituyendo poco a poco por postes de celosía de hormigón armado en el Paseo y por ménsulas adosadas a las fachadas de las casas en la calle Julio Burell. En las calles Corredera y Canalejas, el hilo de contacto iba sujeto por ménsulas y tirantas a las fachadas de los edificios, mientras que el cable de alimentación discurría por otro camino. La distancia entre éstas ménsulas estaba calculado de tal forma que ante una eventual rotura los cables sueltos (en el caso más desfavorable) nunca llegasen al suelo.

Características de la línea en los tramos extra-urbanos del tranvía

La vía estaba formada por carriles tipo Vignole (en forma de T) de 20 Kg. de peso por metro lineal (originales de la construcción del tranvía de las minas y del de la estación de Baeza) sujetos a las traviesas de por placas de asiento. Los tramos de carril estaban constituidos por trozos de 10 a 12 metros unidos entre sí por bridas sujetas por cuatro tornillos (dos a cada lado). Según los pedidos originales de material, en la línea de las minas había una traviesa de madera de pino inyectado cada 40 ó 50 cm, según fuesen tramos rectos o de curva. Las dimensiones de esas traviesas eran: 1,8 m de largo por 20 cm de ancho y 13 cm de espesor. Su calidad (según la MZA) era superior a la de la "madera navegada", en alusión a las que venían de la Sierra de segura (Jaén) a través del río Guadalquivir. Con las reformas y mejoras que se efectuaron en los años cincuenta y sesenta del siglo XX, auspiciadas por el "Plan General de modernización de la línea Linares-La Loma" y que afectaron a línea que iba a la Estación de Baeza-empalme, se sustituyó el carril en casi todo el tramo extraurbano y parte del urbano, por carriles Vignole de segundo uso con una peso 32,5 Kg. por metro. Estos carriles procedían del desmantelamiento de la línea Valladolid-Medina del Rioseco y habían sido contruidos en Gran Bretaña por la casa Barow¹⁷ en el año 1896.

Los postes que sustentaban la catenaria eran de madera, en una primera época e incluso se colocaron de este material en algunas zonas del extrarradio de la población como Calle Baños y último tramo de la calle Julio Burell, de manera que incluso hasta la fecha de la clausura del tranvía seguían subsistiendo. Estos postes de madera se sustituyeron parcialmente en las líneas de las minas por sustentáculos de celosía en hormigón armado. En la línea de las Estación de Linares Baeza se instalaron por los años 50 y 60 del siglo XX, en los tramos de vía renovada postes

HORARIO		490 tarde - Con viajeros del expreso rápido SEVILLA-MADRID.		Estación de LINARES - BAEZA - LINEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
cuerpo actualizado para los Servicios de Tranvías LINARES - BARRADA DE LINAREJOS y REGRESO		520 tarde - Con viajeros de los TAE		LÍNEA MADRID-SEVILLA	
Salidas de Linares		530 tarde - Con viajeros de la Loma		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
135 madrugada - Con viajeros para el expreso SEVILLA-MADRID		540 noche - Dirección desde Linares a Lora de Estenas		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
137 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		Movimiento de trenes de viajeros en las distintas Estaciones ferroviarias de esta ciudad		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
139 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		Estación LINARES-BAEZA - LINEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
141 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
143 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
145 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
147 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
149 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
151 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
153 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
155 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
157 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
159 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
161 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
163 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
165 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
167 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
169 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
171 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
173 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
175 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
177 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
179 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
181 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
183 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
185 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
187 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
189 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
191 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
193 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
195 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
197 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
199 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
201 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
203 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
205 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
207 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
209 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
211 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
213 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
215 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
217 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
219 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
221 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
223 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
225 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
227 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
229 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
231 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
233 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
235 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
237 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
239 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
241 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
243 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
245 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
247 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
249 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
251 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
253 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
255 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
257 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
259 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
261 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
263 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
265 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
267 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
269 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
271 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
273 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
275 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
277 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
279 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
281 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
283 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
285 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
287 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
289 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
291 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
293 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
295 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
297 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
299 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
301 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
303 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
305 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
307 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
309 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
311 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
313 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
315 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
317 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
319 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
321 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
323 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
325 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
327 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
329 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
331 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
333 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
335 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
337 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
339 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
341 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
343 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
345 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
347 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
349 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
351 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
353 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
355 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
357 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
359 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
361 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
363 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
365 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
367 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
369 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
371 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
373 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
375 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
377 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
379 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
381 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
383 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
385 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
387 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS		LÍNEA MADRID-SEVILLA-ALGERIAS	
389 madrugada - Con viajeros para el expreso MADRID-SEVILLA		LÍNEA MADRID-			

precedentes de carriles reutilizados que se fabricaban en las cocheras de los tranvías de Canena. Al final de la explotación de esta línea convivían postes de madera junto con otros de hormigón armado y los de carril reutilizado ya descritos.

Cruzamientos con otras líneas de ferrocarril

Con la compañía de ferrocarriles Andaluces existía un único cruce en la línea de Linares-La Tortilla que estaba regulado por dos discos situados a 50 metros de la intersección en el lado del tranvía. Existían otros discos similares, pero a 800 y 1200 metros en la vía del tren. Se instalaron también unas barreras en la línea del tranvía, que se cerraban al paso de algún tren. El funcionamiento de este sistema de cruce estaba regulado por una consigna, es decir un documento con instrucciones precisas para la apertura de barreras y circulación de los trenes y tranvías. Con el transcurso del tiempo hubo muchos problemas con estas consignas, porque Andaluces y CETE casi nunca se ponían de acuerdo y esto retrasaba mucho la circulación de tranvías por la línea de La Tortilla. Tan grave era el problema que a primeros de los años 30 del siglo XX se decidió modificar el final de esta línea para evitar el cruce con la vía ancha.

La línea de tranvía de Linares-San Roque, se cruzaba con la vía de la compañía MZA en el ramal de ésta a Vadollano-Los Salidos y en otro ramal, también de MZA, que penetraba en la fundición de La Cruz. Al igual que con Andaluces también existían unos discos situados a ambos lados de la línea de tranvía y a una distancia de la intersección de 50 y 90 metros en el caso del cruce con Vadollano-Los Salidos y de 50 metros a ambos lados de la línea tranviaria en la confluencia con el ramal de La Cruz. El funcionamiento era análogo al de los cruces con los ferrocarriles de la Compañía de Andaluces.

Se establecieron barreras en el cruce con el ramal de Los Salidos. Sin embargo la instalación de este elemento en el cruce con el ramal de La Cruz se aplazó hasta que se estimase oportuno por MZA y no se tiene noticia de que esa oportunidad se diera nunca. De hecho a finales de los años cuarenta del siglo XX se tiene constancia de un accidente acaecido al chocar un tren contra el remolque R-29 de los tranvías de Linares, el cual quedó inservible y retirado de servicio. Hasta el final de la explotación pudo verse este R-29 convertido en improvisada garita para el guarda de las cocheras del tranvía. El funcionamiento de estos cruzamientos también se sometía a unas consignas, pero la CETE tenía libertad para nombrar a sus agentes encargados de los pasos a nivel, cosa que no ocurría con Andaluces.

Tramos de doble vía en el tranvía de Linares

Refundiendo la información dada en la obra "FC y Tranvías...", actualizando algunos datos y corrigiendo otros, los tramos de doble con los que contaba el tranvía de Linares a las Minas eran los siguientes:

1º Desde el Despacho Central hasta la confluencia con las calles Corredera y Peral. Este tramo, muy utilizado para realizar las maniobras, fue convertido en un trozo de vía sencilla en el año 1932, tras una larga contencioso entre la compañía de tranvías y el Ayuntamiento.

2º Desde el Despacho central y a lo largo de la calle Canalejas. Se ha podido descubrir por medio de unas fotos del año 1928-29 que en dicho trayecto existía un trozo de doble vía de alrededor de 50 metros, que serviría igualmente para efectuar maniobras. Posteriormente se convirtió en tramo sencillo, probablemente en la misma época que su homólogo de la calle Corredera.

3º Un tramo que iba desde el cruce a nivel con el ferrocarril de vía ancha Linares-Vadollano-Los Salidos hasta las inmediaciones del apeadero de Venus, pasando por las cocheras del tranvía. En total eran 1830 metros. A partir de Venus-Apdo. la vía volvía ser sencilla para recorrer la cuesta llamada de Caridad, perteneciente al camino de San Miguel. El trozo que iba desde el paso a nivel antes señalado a las inmediaciones del Santuario de la Virgen de Linarejos (300 metros aproximadamente) y que era de doble vía, fue perdiendo este uso a principios de los años 40 del siglo XX, de manera que por los años 1951-52 fue eliminado el desdoblamiento en este trozo de 300 m., convirtiéndose en vía sencilla.

4º Desde el apeadero de Caridad hasta las inmediaciones del pozo San Martín, en longitud aproximada de 1325 metros. A partir de dicho punto la vía volvía a ser sencilla hasta el final de la línea en San Roque.

El total de tramos de doble vía osciló desde los 3.255 m. de la primera época hasta los 2.855 m. con los que contó a finales de la explotación.

Tráficos.

De las tres grandes líneas con las que contaba el tranvía de Linares, tan solo a la de Linares a la estación de Baeza-empalme se le ha podido realizar un completo seguimiento en la evolución de sus horarios. Por lo que respecta a las líneas de San Roque y La Tortilla solo disponemos de datos de horarios a partir de 1940. Con el único documento con el que, hasta ahora,

podemos especular es con una reseña de entradas y salidas de trenes que publicaba el diario El Heraldo de Linares el día 11 de abril de 1911 y que con respecto a los tranvías de las minas decía:

"TRANVÍA DE LAS MINAS

Para la línea de San Roque, desde las 5'20 hasta las 24, y para la de la Tortilla, desde la misma hora hasta las 21'45 (sic)"

Por el texto podemos deducir que los servicios eran relativamente frecuentes y que estaban calculados para que el primer tranvía llegase a San Roque a las 6.00 horas (duración del viaje 40 minutos) que coincidía con el inicio de muchos turnos de trabajo. Como los mineros se incorporaran al tajo entre las 6.00 y las 8.00, se deduce que entre estas horas, la frecuencia de salida de los convoyes podía llegar a ser de entre 15 y 20 minutos. Siendo similar para las horas de salida de los turnos de trabajo, comprendidas éstas entre las 18,00 y las 20,00. Por supuesto que en la línea de La Tortilla la frecuencia sería algo menor. En cuanto al número de viajeros, no es descabellado suponer que la cifra de un millón al año, se pudo alcanzar con bastante facilidad en los primeros años de implantación del servicio.

Por lo que respecta a los tráfico de mercancías, hay que reconocer que ésta no era la principal actividad de la CETE. Y además de no serlo por propia voluntad¹⁸, hasta 1912 contó con un volumen de tráfico casi testimonial. Pero en el citado año se empezaron a poner en servicio una serie de ampliaciones y ramales, con el objetivo principal de encauzar los tráfico procedentes del distrito minero de La Carolina hacia las tres grandes fundiciones de Linares (La Tortilla, La Cruz y San Luis). Además, por esa misma época, MZA fue consciente de que la colaboración con CETE le podría reportar mayores beneficios que la confrontación, por lo que también contribuyó a ese aumento de tráfico de mercancías. Por desgracia, hasta que no se puedan tener datos concretos no se podrá cuantificar el volumen del tráfico de mercancías, como se hizo en la obra "FC y Tranvías..." para el periodo 1940-1966.

Y para terminar este apartado describiremos someramente la numeración de los trenes en la época de la EFE: Estos números estaban formados por cuatro guarismos en el caso de la línea de la Estación de Baeza-Empalme, es decir 10XX, terminando en número par para los trenes con destino Linares-DC y en impar para los que finalizaban en Baeza-Empalme. En la línea de San Roque, estos números estaban formados por solo dos cifras que empezaban en el 50, siendo pares con dirección San Roque e impares en sentido Linares-DC. Para los servicios urbanos (implantados de forma

AVISO AL PUBLICO

Suspensión del servicio de la Línea de Linares-La Loma (Tranvías de Linares y Ferrocarril Eléctrico de La Loma)

A partir de las cero horas del día 15 del próximo mes de enero de 1966, cesará definitivamente el servicio de explotación de la Línea de Linares-La Loma (Tranvías de Linares y Ferrocarril Eléctrico de La Loma).

Por consiguiente, desde la citada fecha no se admitirán facturaciones de ninguna clase, ni se expendirán billetes en o para ninguna de las estaciones de la indicada línea.

Madrid, 29 de diciembre de 1965.

regular en los años sesenta) los números de los trenes empezaban en el 1 y terminaban en las treintenas, aunque muchas veces se les añadía la terminación bis o alguna letra.

Otros Servicios de viajeros prestados por el tranvía

Tres líneas principales tenía el tranvía de Linares:

- Linares DC – San Roque.
- Linares DC – La Tortilla
- Linares DC – Baeza-empalme

A principios de los años 50 del siglo XX, se establecieron unos servicios discrecionales entre el Despacho Central (Linares DC) y la barriada de Girón, los cuales se convirtieron en regulares en el año 1964. A parte de estas líneas y servicios principales, se tienen noticias de otro tipo de servicios prestados a lo largo de la historia de este medio de locomoción:

Linares DC al puente de la estación de Baeza-empalme.- Cuya principal misión consistía en servir de transporte a los viajeros que deseaban disfrutar de los “baños” en el río Guadalimar a su paso por las cercanías de la estación de Linares-Baeza. Estas expediciones tenían su destino en el citado puente sobre el río Guadalimar, que era el lugar más cercano al río por donde pasaba el tranvía. Las composiciones circulaban los días de verano y el servicio debió comenzar desde el mismo 1914, año de inauguración del tranvía a la estación. El precio del billete era de 0,80 Pta, ida y vuelta. El servicio se siguió prestando con cierta regularidad (según las informaciones orales) hasta que después de la Guerra Civil se redujo su frecuencia a los domingos y días de fiesta. Para llegar hasta el puente

se utilizaba el by-pass existente antes del empalme con el Ferrocarril Eléctrico de la Loma, es decir sin penetrar en el patio de viajeros de la propia estación. Estos trenes estaban compuestos de un automotor más una jardinera y gozaron de muy buena acogida, hasta su desaparición a mediados de la década de los años cincuenta.

Linares DC-Estación de Andaluces y La Carolina.- Utilizando el ramal, inaugurado hacia el año 1912, que partía de la línea general del tranvía de la Tortilla y penetraba hasta las cercanías de las esas dos estaciones. Se tiene constancia (según ya se ha indicado) de que en el año 1915 ya se estaban prestando con regularidad. Su principal misión era la de facilitar el transporte de los viajeros que llegaban a esas estaciones (que estaban una al lado e la otra) hasta el centro de la población, ya que por aquel entonces estaban algo alejadas del casco urbano. Tampoco se han podido rescatar los horarios, pero teniendo en cuenta que, entre las dos estaciones de ferrocarril, sumaban cinco o seis salidas y otras tantas llegadas, los servicios debieron ser no más de 4 viajes de ida y vuelta. Para ello se aprovechaba la proximidad horaria entre salidas y llegadas de trenes en las citadas estaciones.

Servicios especiales con motivo de las Ferias.- Linares celebraba y celebra la Real Feria y Fiestas de San Agustín entre los días 27 de agosto y 1 de septiembre. Pues bien, se tienen referencias de que durante esos días y a lo largo de los primeros años de la explotación de los tranvías, circularon jardineras remolcadas por coches motores, entre el Despacho Central y el santuario de la Virgen de Linarejos, con paradas en Santa Margarita y Glorieta de América (al final

del Paseo de Linarejos). A lo largo de todo este recorrido y sobre todo por el Paseo era donde se instalaba el real de la feria.

Otra información aparecida en el Diario de Linares el día 28 de agosto de 1912, dice textualmente:

“Por la noche nos animó la llegada de los forasteros. Los coches de las fondas y los tranvías eran insuficientes para tanto trasiego.”

Lo cual nos da que pensar, puesto que en esa fecha no se habían construido aun la línea de la estación de Baeza (que hubiese traído viajeros de La Loma). Por tanto lo que parece más probable es que se estableciesen servicios especiales desde el Despacho Central hasta las estaciones de Andaluces y La Carolina, aprovechando el ramal que, según parece por los hechos descritos, se debía de haber inaugurado ese mismo año. Hasta es posible que algún tranvía especial se acercase hasta la estación de vía ancha de MZA sita en el Paseo de Linarejos para recoger viajeros.

A modo de conclusión complementaria

En una de las conclusiones de la obra “FC y tranvías...” se dice que la desaparición de los tranvías de Linares se puede considerar como un episodio más del cierre masivo de tranvías acaecido en España entre los años sesenta y primeros setenta del siglo XX. Eso es verdad, sobre todo para el tranvía de Linares a San Roque y para los servicios urbanos que prestaba este medio de transporte. Sin embargo para la Línea Linares-La Loma (Baeza-emp, Úbeda y Baeza-ciudad) este análisis puede resultar algo incompleto. En efecto, si las obras previstas en el Plan de Modernización de la Línea Linares-La Loma (entre ellas la soberbia estación subterránea de Linares-Baeza) se hubiesen llevado a cabo en su totalidad, nos hubiésemos encontrado, no ya con un tranvía, sino con un auténtico ferrocarril de vía estrecha con tramos de penetración urbana. Es decir un sistema similar al que funciona en la actualidad en las líneas de FEVE y ferrocarriles autonómicos de del Norte y Levante de España. Por lo tanto el precipitado cierre de la explotación, cuando solo restaba por ejecutar el 21 % de las obras previstas y ya estaba licitado casi el 100 % de las mismas, resulta más infame aun si cabe. No cabría, por tanto, esgrimir para su cierre la excusa de la obsolescencia del tranvía frente al autobús: Lo que se estaba gestando NO era ya un tranvía convencional, si no un auténtico ferrocarril y, de esos que se sepa, no se cerraron todos en la fatídica década de los sesenta.

El último tranvía
 Que rueda todavía
 Se va , se va, se va
 Qué lástima me da,
 Pues ya no volverá
 Por un caminito de aserrín
 Va el tranvía, tin tilín, tilín

*Maria Elena Walss de su libro para niños
 El Reino del Revés*

NOTAS

1 Damos más crédito a la cifra de 7500 dada por Luis Garrido González en su obra *Vida económica y minera en el Linares de finales del XIX y principios del siglo XX*. Y además porque Linares contaba con 38.245 habitantes en 1900 y resultaba imposible que más de la mitad se dedicasen a la minería.

2 Perteneían a la casa Schukert, su fisonomía era similar a los de Linares, aunque fueron construidos por casas distintas.

3 El Jefe era D. Ramiro Díaz, según aparece en el Anuario de ferrocarriles de la Torre. Año 1.917

4 Plano del proyecto de alcantarillado de Linares, en el que figuran de forma pormenorizada, también, todas las líneas y

ramales de ferrocarril y tranvía existentes en Linares. La fiabilidad de este plano está absolutamente contrastada.

5 Varios documentos relativos al apartado de Pozo Ancho. AHF

6 Ente público que gestionó los tranvías de Linares desde 1934

7 Actas Municipales sesión ordinaria de 3 de noviembre de 1911

8 En realidad se trataba de un grupo franco-belga-español, siendo el capital español de los hermanos Figueroa. Y no hay que pensar mucho para deducir que por la parte francesa estaría la CETE y por la parte belga la compañía del ferrocarril de Linares a La Carolina

9 Probablemente se refería a terminar los enlaces con varias estaciones de fcc de vía ancha y fundiciones.

10 Especial de feria del diario La Unión. Agosto de 1916

11 Gaceta de Madrid 5 de septiembre de 1913

12 Gaceta de Madrid 19 de mayo de 1915

13 Según se reconoce en el mismo proyecto de "Renovación de la vía en la travesía de Linares" de noviembre de 1916.

14 Esa, esa es la fecha que podríamos considerar como el comienzo del fin de

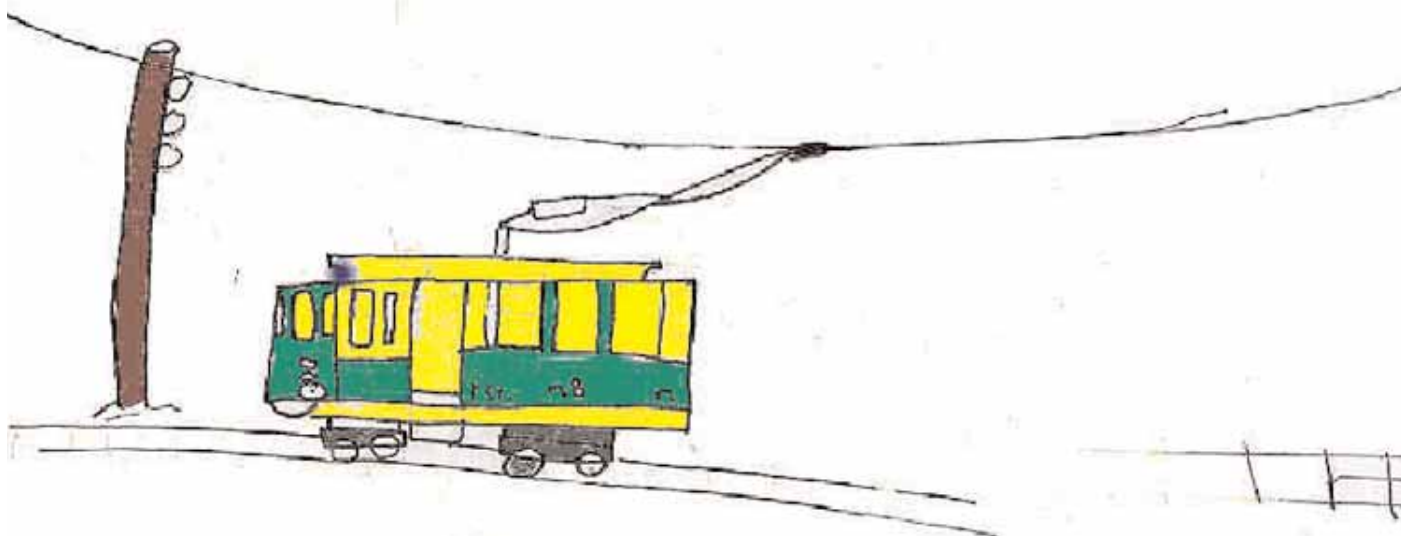
los tranvías de Linares.

15 El Ingeniero jefe las valoraba en 10,7 millones de pesetas la inversión necesaria para finalizar la modernización, mientras que el intendente la elevaba a 20 millones.

16 La cantidad hace referencia a Tranvías de Linares y FEL, puesto que días más tarde se hace lo propio con el Ferrocarril Eléctrico de la Loma, figurando la misma cantidad en la publicación.

17 Ubicada en la población portuaria de Gran Bretaña Barrow in Furness.

18 Tanto el número de vagones que figura como condición en la concesión, como el que realmente se adquirió cuando se inauguró el servicio eran muy inferiores al de coches motores y remolques de viajeros.



El "último tranvía" según Eva Padilla Rísquez de 7 años.



Antonio Aguilera Cantón

Si algunos elementos caracterizan a la línea ferroviaria de Linares a Almería eso, sin duda, son los puentes y viaductos, además de los túneles, que tuvieron que construirse para salvar las grandes dificultades del terreno existentes a lo largo del trazado del ferrocarril. El retraso con que llegó esta línea a incorporarse a la red peninsular, ya en la última década del siglo XIX, supuso que se emplearan nuevas técnicas constructivas que, en algunos casos, como la aplicada en el viaducto del Salado (Jaén), fueron pioneras para la época.

Un patrimonio así tenía que ser objeto de una visita minuciosa a los principales puentes para obtener una perspectiva y conocimiento diferentes de lo que se pueda observar desde el tren cuando atraviesa cada uno de ellos.

Calor, mucho calor era lo que se esperaba durante el día elegido para comenzar nuestra particular ruta. No se equivocó el hombre del tiempo: 45°C fue la temperatura máxima alcanzada en la jornada. Menos mal que el aire acondicionado de los dos vehículos todoterreno, alquilados para la ocasión, nos alivió en parte de los rigores estivales.

Bien pertrechados para inmortalizar la visita y después de desayunar, iniciamos el itinerario por Gádor, el punto más bajo del recorrido, para acceder al puente de la rambla de Huéchar, el único de la línea que se conserva en su estructura original a pesar de haber pasado más de cien años. La prueba de ello está en que los rodamientos sobre los que descansa el armazón metálico se encuentran muy deteriorados y, por tanto, el paso de los trenes se hace a velocidad muy reducida.



En primer término, viaducto metálico de Santa Fe visto desde La Calderona

Desde la base, a la que se llega tras dejar el pueblo por un camino anterior al clausurado paso a nivel de la vieja carretera N-324, podemos observar los detalles de sus elementos. Construido en 1895 mediante el sistema de vigas de alma llena, consta de 5 tramos metálicos con una longitud total de 159 metros.

Empezamos a hacer las primeras fotografías de las muchas que a lo largo del día nos esperaban.

Continuamos la marcha por la rambla hasta desembocar en el seco río Andarax para tomar el camino de La Calderona, en la margen izquierda. Una breve parada para realizar unas tomas del imponente viaducto de Santa Fe desde un ángulo poco habitual, ya que no estaba previsto acercarnos por razones de tiempo. Dado su fácil acceso por carretera, siempre hay ocasión para ver las dos construcciones, la vieja y la moderna. El actual puente de

hormigón, del año 1972 tiene 387 m., frente a los 377'5 metros del primitivo de 1895.

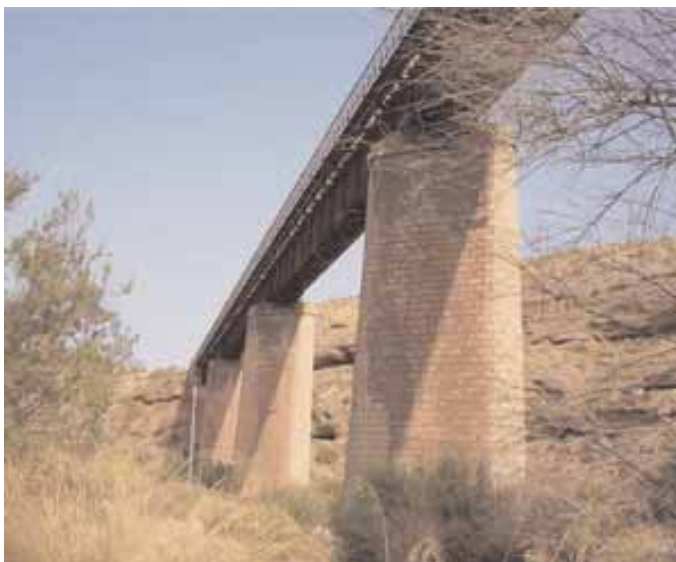
Dejamos el pueblo de Santa Fe a la izquierda y tomamos un camino que, en constante ascensión, va buscando la línea de ferrocarril hasta llegar a un paso a nivel, antaño peligroso y hoy dotado de señales acústicas y luminosas que avisan de la presencia de un tren.

En este punto nos detuvimos para fotografiar la subida de un automotor 598 que puntualmente debía pasar a esa hora. Y así fue.

Felices por la suerte de haber “cazado” a este tren continuamos la marcha descendiendo a la rambla de Gérgal con la intención de entrar en la abandonada estación de Fuente Santa, a la que se accede únicamente por tren o, como lo estábamos haciendo, por un horrible camino de cabras que parte de la propia rambla. Merece la pena la visita. Esta curiosa estación casi en ruinas, en medio de la nada, nos da una idea de la dureza del trabajo de los antiguos ferroviarios que pasaron por allí; sin más compañía que el sonido de los pájaros, el viento y el paso de los trenes.

De nuevo en la rambla, nuestro siguiente objetivo era el mismísimo puente de la rambla de Gérgal, una magnífica construcción de 154 metros en tres tramos metálicos de vigas de alma llena.

Costó llegar, pues aquello es un pequeño laberinto de caminos sin señalizar que, aunque parezca mentira, era la vía de comunicación de Almería con el interior (Guadix, Granada, etc.) hasta la llegada del ferrocarril y de las primeras carreteras a finales del siglo XIX y principios del XX. De hecho, aún quedan construcciones, casi todas en ruinas, que dan fe de la importancia que tuvo en épocas pasadas;



Puente de la Rambla de Huéchar



Rambla de Gérgal: en busca del puente

lugares en los que se daba de comer a los viajeros, pernoctar o cambiar de caballerías. Debían de ser agotadores los viajes en aquellas diligencias o tartanas, casi una auténtica aventura. Se comprende perfectamente el avance que supuso la llegada del tren.

Estar en la base de este viaducto es todo un goce y un privilegio; se pueden apreciar perfectamente todos sus detalles y, sobre todo, recrearse en la contemplación de la perfecta integración de una obra hecha por el hombre con la agreste naturaleza del entorno.

Volvimos sobre nuestros pasos y por el Camino Real, casi paralelo a la vía, atravesamos otro puente, en este caso carretero, original del siglo XVIII que aún se conserva y presta servicio. Extraordinario contraste. Las Alcubillas Bajas, un poblado fantasma, precede a las Alcubillas Altas, éste con vida, y llegamos a la estación de Gérgal, en donde nos esperaba el compañero que faltaba en la expedición. Cambiamos los caminos de hace 200 años por la autovía para llegar al espectacular puente de Escúllar, en la rambla del mismo nombre, muy próximo a la esta-



El Talgo procedente de Madrid a su paso por la Rambla de las Adelfas

ción de Doña María-Ocaña en el lado Linares. Por la vieja carretera, desde el mismo pueblo de Ocaña, se accede al lecho seco para remontar su curso lleno de cantos rodados y llegar a la base de este viaducto en curva que siempre sorprende. Dejamos los vehículos en la rambla y nos dispusimos a andar un poco para observar de cerca esta construcción de 1895: 192 metros totales divididos en 6 tramos metálicos del tipo viga de alma llena.

Junto a esta obra, dirección Almería, se encuentran los restos de un embarcadero de minerales que procedían de minas cercanas y que llegaban a este punto en carros tirados por animales, pues se aprecia perfectamente la trinchera del camino de acceso, ahora llena de matorrales. Una lástima que no pasara ningún tren en esos momentos.

Para reponer algo las fuerzas nos comimos los higos que habíamos cogido de una higuera del camino y, como no, un

fotografiar el puente con tren incluido, aunque no era seguro; así que aceleramos la marcha y, curiosamente, lo que podía haber sido un fácil acceso lo convertimos en una peligrosa bajada desde el camino de la estación de Abla para atravesar la vía por una alcantarilla de hermoso arco ojival. Para evitar esto hay que tomar la carretera ALP-508, dirección Escúllar, hasta encontramos en el punto anterior, pero eso lo descubrimos después. A partir de aquí seguimos por un camino dirección Doña María hasta que llegamos a un cortijo junto a una trinchera de la línea. Pie a tierra y a andar un poco para preparar las cámaras fotográficas. No nos defraudó la construcción del coqueto puente de 119 metros y 7 arcos de medio punto. Suponemos que las características del terreno aconsejaron no emplear tramos metálicos y sí arcos de mampostería para darle mayor luz y así poder desaguar con mayor garantía las posibles riadas. Premio: el Talgo de



Escúllar: En curva y túnel

trago de la bota de vino (los conductores, agua) para pasarlos. Ya estábamos listos para atacar el único puente de la línea que no es metálico sino de fábrica: el de la rambla de las Adelfas, junto a la estación de Abla-Abrucena, lado Almería. Aquí teníamos la esperanza de poder

Madrid a Almería quedó inmortalizado en este puente para regocijo de los expedicionarios.

Ya en la provincia de Granada y con un calor sofocante, visitamos el enorme viaducto del Anchurón. No hay mayor problema en llegar con cualquier vehículo, ya que desde la carretera de Benalúa de Guadix se toma el desvío a Belerda y nos lleva directamente a su base. El encuentro con el Anchurón es impactante. Desde el coche lo vas buscando y no lo encuentras hasta que, de golpe, superado un cambio de rasante, se fija ante tus ojos, majestuoso, esbelto. A la memoria nos llega un momento álgido de la película "La India en llamas", rodada en esta zona, en la que los protagonistas, en su huida de los rebeldes a bordo de una vieja locomotora de vapor, deben atravesar este puente que ha sido volado parcialmente por estos. Está muy conseguida esta escena, con una joven Lauren Bacall como coprotagonista.

Originalmente, el tramo metálico era del tipo Linville (en la escena de esa película



El Anchurón: Soberbia vista desde la carretera

aparece tal cual), siendo en la actualidad vigas de alma llena que, divididas en 5 tramos, alcanzan una longitud de 255 m. En el lado Linares se apoyan sobre un pequeño tramo de 5 arcos de sillarejo.

Como era la hora de comer y estábamos muy cerca de Darro, nos dispusimos a ello y dimos buena cuenta de las carnes a la brasa que preparan, así como de los embutidos de la zona. La sobremesa fue animada, comentando el recorrido, intercambiando conocimientos, así como las imágenes captadas en las cámaras digitales por cada uno de nosotros. Y con el cuerpo descansado y el estómago lleno, continuamos nuestro particular recorrido.

Llegamos al viaducto de Laborcillas con un sol de justicia y decidimos tomar fotografías desde una loma próxima para ganar algo de tiempo, pues íbamos retrasados y nos podíamos quedar sin ver el viaducto del Salado. Laborcillas fue construido en 1897 y tuvo vigas de Cruz de San Andrés, aunque son de alma llena las que podemos ver hoy en día, alcanzando una longitud de 124 metros en 4 tramos.

Llegar al gran viaducto del Hacho es fácil: desde la carretera A-301 se toma la GR-NE-01 en el pueblo de Guadahortuna y, bordeando el río del mismo nombre, alcanzamos la estación de Alamedilla-

Guadahortuna, ubicada junto al borde de esta imponente obra de ingeniería. La primera y desagradable sorpresa fue la de ver que en el coqueto edificio de la estación se ha construido una horrible chimenea exterior de ladrillo que afea la estructura original; no comprendemos cómo se pueden permitir semejantes barbaridades en el patrimonio ferroviario. Actualmente,



El Hacho visto desde la carretera de la estación. Detrás, el nuevo Hacho de hormigón

al igual que ocurre con el viaducto de Santa Fe, discurre paralelo otro, en este caso de hormigón, que no puede competir en belleza con el original. Hasta hace muy poco era el puente más largo de la red española con 560 metros divididos en 12 tramos metálicos tipo Cruz de San Andrés y Linville que se apoyan en 7 pilas de celosía y 4 de sillarejo. Se conserva en muy buen estado y, con ciertas precauciones, podemos caminar junto a la barandi-

lla. Algún atrevido descendió por una trampilla y una escalera a la pasarela inferior que recorre todo el puente y que se empleaba para labores de mantenimiento. No es recomendable a las personas que tengan vértigo, pues la altura es enorme y hay que subir de nuevo, momento ciertamente delicado. Sin embargo, la visión desde esta zona es sorprendente.

Tuvimos mucha suerte con el paso de trenes, ya que a esa hora estaba previsto el cruce del Rápido "García Lorca" con destino a Almería y dos Talgos ascendentes. Ni que decir tiene que las cámaras de fotos de emplearon a fondo.

A pesar de estar previsto, por razones de tiempo no pudimos ver el puente del Arroyo Gante que, al igual que el de Escúllar, está construido en curva y consta de 5 tramos metálicos de vigas de alma llena que alcan-

zan los 162 metros. Una pena. Satisfechos con esta "cacería" reemprendimos la marcha para ir directamente a la estación de Cabra del Santo Cristo, en donde nos esperaban nuestros amigos de la Asociación Cultural Arturo Cerdá y Rico, que nos iban a guiar hasta el viaducto del Salado, punto final de nuestra expedición. Tengo que decir que sin ellos hubiera sido muy complicado llegar hasta la boca del túnel que precede al gran puente, pues fueron carreteras locales, caminos, pistas y veredas las que tuvimos que recorrer antes de llegar a la meta final.

Era la caída de la tarde y el viento quedó totalmente en calma; tan solo oíamos cantar alguna chicharra y el ruido de nuestros propios pasos al atravesar la estructura metálica. Esta gran obra del ingenio humano impone respeto, un respeto hacia las personas que trabajaron en su construcción en una época en la que los medios técnicos obligaban a desarrollar soluciones arriesgadas. Aunque la estructura actual no es la original, renovada en los años 70, al igual que Santa Fe, el Hacho y otros menores, el método constructivo empleado fue pionero enton-



Laborcillas: ¡¡Mucho calor!!



En la pasarela de servicio del Hacho metálico.

ces: lanzamiento longitudinal de viga continua sin castilletes intermedios, algo que atrajo en su momento a expertos ingenieros para comprobar la nueva técnica. Los tres tramos de 105 metros cada uno se apoyan en dos enormes pilares de mampostería que se elevan a más de 100 metros del lecho del arroyo. Finalizado en 1899 supuso el enlace definitivo de la línea de Sur de España con el resto de la red peninsular. El primitivo puente tenía vigas de celosía múltiple y el renovado, a comienzos de los años 70 del siglo XX, es de tipo Warren, estando recrecidos los pilares originales.

Ya estábamos todos apostados en sitios estratégicos para captar la mejor fotografía de los trenes al paso por el puente. Esos momentos previos son especialmente intensos: disfrutar en silencio de unas vistas espectaculares, recrearse en cada ángulo, en cada piedra y en cada detalle de este magnífico puente; silencio roto cuando, a lo lejos, suena el silbato de la locomotora y se oye rugir el cansino motor diesel de la desvencijada máquina. Por fin asoma entre la trinchera y entra en el puente: un ruido metálico y uniforme, único, que se expande a lo largo del barranco; una visión fugaz pero intensa y un desenlace rápido cuando el tren es engullido por el túnel. ¡Qué mejor butaca para ver la escena final de la película!

Oscurecía rápido y el espectáculo había terminado. Era la hora de regresar a la estación de Cabra del Santo Cristo para alojarnos en una vivienda de la barriada y cenar tranquilamente en un bar del camping que está al otro lado del paso a nivel. Como era de esperar, la cena fue larga. Eran muchas las cosas de qué hablar. La jornada había sido muy densa en vivencias y quedaban plasmadas en las fotos tomadas, e incluso, en pequeños vídeos del paso de trenes.

Al día siguiente, tras desayunar en el mismo camping y "cazar" un Talgo ascendente en el paso a nivel, realizamos una recorrido cultural por Cabra del Santo Cristo, localidad que sorprende por su

belleza y que recomendamos visitar. Con la asistencia a los actos de presentación del número 2 de la revista *Contraluz*, de la Asociación Cultural Arturo Cerdá y Rico, regresamos satisfechos a Almería.

Como se comenta al comienzo de este relato, no se visitaron todos los puentes por razones de tiempo, pero todos ellos se encuentran en el libro: "Inventario de puentes ferroviarios de España", José Luís García Mateo, Miguel Jiménez Vega, Domingo Cuéllar Villar, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles,

Ediciones Doce Calles, 2004; que se encuentra en la biblioteca de ASAFAL.

Arturo Cerdá y Rico (1844-1921) fue un médico alicantino afincado en Cabra del Santo Cristo, gran fotógrafo, que cuenta con una extensísima obra en la que, a través del objetivo de su cámara, plasmó la vida cotidiana y los acontecimientos extraordinarios de su época en la comarca de Sierra Mágina y otras provincias, como la de Almería. Especial interés tienen para los amigos del ferrocarril las magníficas fotografías sobre los actos de inauguración del viaducto del Salado, escenas de estaciones o del propio "Cable Inglés" en su fase de construcción. Su casa, de excelente concepción arquitectónica, se encuentra en Cabra del Santo Cristo y ha sido adquirida por instituciones públicas para proceder a su restauración y conservarla como parte del patrimonio histórico de la localidad.

La Asociación que lleva su nombre es la encargada de custodiar y poner en valor toda su obra, así como la de promocionar los valores culturales y turísticos de la comarca de Sierra Mágina en general y de Cabra del Santo Cristo en particular.



Impresionante vista desde el propio viaducto del Salado.



El Talgo III atraviesa El Salado

Miguel Jiménez Vega
Fundación de los Ferrocarriles Españoles



Cuando uno encuentra un artículo dedicado al tema de las vías verdes en una publicación, impresa o electrónica, de una asociación de amigos del ferrocarril, lo que habitualmente suele esperar es una colección de denuncias de los agravios que estas vías verdes suponen al ferrocarril, a sus opciones de servicio desterradas y al ataque a su legado patrimonial. La habitual encendida defensa de todo lo ferroviario, como no podía ser de otra manera en una asociación de este tipo, suele considerar como algo muy negativo a las vías verdes. Estas valoraciones, muy radicalizadas hace unos años, se han ido matizando con el tiempo pero, en general, la opinión que hay al respecto de este tema en estos ámbitos suele ser, al menos de entrada, un tanto recelosa.

Con este apriorismo por mi parte, cuando recibí una primera invitación por parte de ASAFAL para hablar de este tema en su ya veterano ciclo de cine ferroviario he de reconocer que tuve un cierto estremecimiento y que más que en clave de conferenciante me debía aprestar a participar como un tertuliano/gladiador dispuesto a defender a capa a espada este tema frente a un compacto grupo de acérrimos enemigos dispuestos a hacerme morder el polvo. Nada más lejos de ello. Y si bien es cierto que tampoco es un tema que siga sin levantar el entusiasmo entre los

amigos del ferrocarril, hoy día si que es más fácil reconocer una postura más abierta al respecto y una lectura más positiva de estas actuaciones públicas como una alternativa de preservación y uso del patrimonio ferroviario cuando éste, por las razones que fuera, acertadas o erradas, hubiera perdido su primigenio sentido: ser el camino por el que circularan los trenes.

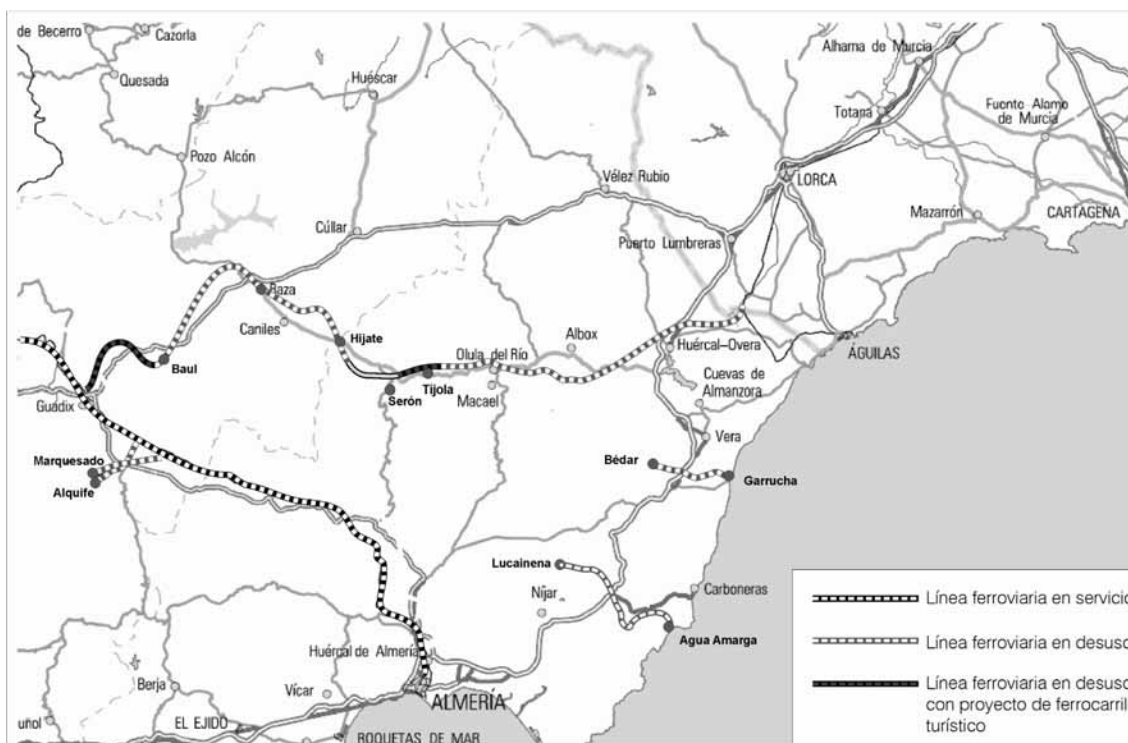
Así que cuando hace unos meses mi compañero Domingo Cuéllar me invitó a escribir unas líneas sobre las vías verdes en esta ya veterana, consolidada, prestigiosa y renovada web no tuve los mismos sudores fríos de unos meses atrás. Me resulta mucho más fácil hablar de las vías verdes pero, paradójicas de la cosa, en estas fechas, finales del verano de 2005, Almería no cuenta con ningún kilómetro de vía verde en servicio y eso que, lamentablemente, si que se cuentan por cientos los kilómetros de vías férreas que ya no ven pasar los trenes hace, en algunos casos, varias décadas. Así que no podremos hablar de realidades, pero sí que intentaré presentar a las vías verdes, decir en qué consisten, y cual es el estado de la cuestión en el territorio de Almería, tanto en lo que concierne al patrimonio ferroviario en desuso como, sobre todo, cuáles son los proyectos más avanzados, cuáles son los potenciales de cada una de las propuestas de vías ver-

des ya formuladas y cuáles son sus debilidades, las amenazas que pueden complicar su puesta en marcha.

Un pasado ferroviario

Teniendo en cuenta el foro en el que se inscribe este texto, sería todo un ejercicio de insolencia y, además, redundancia, hablar del pasado ferroviario de Almería. De todas maneras, es obligado un mínimo ejercicio de contexto, el cual nos muestra que la historia ferroviaria almeriense nos ha legado dos tipos de infraestructuras básicas: las ligadas exclusivamente el transporte de mineral y, por otro, el resto de las vías imbricadas en la red nacional y que, a pesar de que hayan podido tener una especial vocación hacia el tráfico minero, han tenido un régimen de servicio público de mercancías y viajeros.

Así podemos ver que hubo una serie de líneas de vía estrecha, las cuales nunca llegaron a tramar una red y cuya dedicación casi exclusiva fue el transporte de mineral desde las bocaminas hasta los embarcaderos de la costa. La red de ancho ibérico también tuvo una fuerte vocación minera. Así la línea del Almanzora vivió en gran parte de los cotos mineros de la Sierra de Los Filabres, y la línea de Guadix a Almería de los yacimientos situados en sus proxi-



Las líneas de ferrocarril en Almería. Elaboración propia



Desmantelamiento del ferrocarril Santander Mediterráneo. Agosto de 2004. Foto Miguel Jiménez

midades, sobre todo los del altiplano del Marquesado. Pero junto a estas líneas troncales hubo que datar otros ramales que, también de ancho ibérico, sí que tuvieron una exclusividad en el servicio minero. Así fueron las líneas de los cotos del Marquesado (Huéneja Dólar-Marquesado y La Calahorra-Alquife) o la de Gérgal-Cruz de Mayo. Todas las que tuvieron una vinculación exclusiva con el tráfico mineral son hoy historia, ya fueran de vía ancha o estrecha. Las trochas más angostas, situadas todas ellas en el levante almeriense, fueron clausuradas y desmanteladas hace ya varias décadas. Las líneas mineras de vía ancha, salvo el remoto cierre del ramal de Gérgal, han sido cerradas, por el contrario, hace bastante menos tiempo, conservándose todavía en buenas condi-

ciones de servicio los elementos de explotación ferroviaria en el ramal Huéneja-Marquesado, sin servicio desde 1997 (el ramal de Alquife lleva cerrado desde 1973).

Pero el fracaso ferroviario almeriense no se ciñe a las líneas mineras, cuyo óbito fue de tipo natural, ya que las minas que les daban la vida fueron cerrándose por agotamiento o falta de rentabilidad. A estos decesos lógicos hubo que sumar en 1985 uno de los cierres que más se han sentido entre la población y, sobre todo, entre los aficionados al ferrocarril. Me refiero, como ya se habrá supuesto el lector, al de la línea Guadix-Almendricos, el ferrocarril del Almanzora. Pieza clave en los negocios mineros decimonónicos y la primera mitad del siglo XX, colateralmente había servido para "cerrar" esa gran línea transversal que clonaba el litoral levantino y permitía una conexión directa entre Andalucía Oriental y el resto de la fachada mediterránea. Sus malos resultados económicos, y quizás una nula voluntad en mejorar sus condiciones de explotación y aprovechar algunos mercados con cierto potencial abocaron su cierre y, hace apenas un par de años, su casi completo desmantelamiento.

De esta suma de desastres ferroviarios a Almería no le quedan más vías en servicio que la que la une con Guadix y, como algo anecdótico, un fleco del ramal de Águilas que toca tierra almeriense en la zona de Pulpí.

Un legado por recuperar

Hasta comienzos de la década de 1990, el proceso habitual tras la clausura de una línea de ferrocarril era el siguiente. El Estado decretaba la suspensión del servicio e iniciaba el proceso legal obligado por entonces de ofrecer la reversión de

los terrenos a los antiguos expropiados. En paralelo solía iniciarse un proceso de desmantelamiento de las vías para su achatarramiento o reutilización en otras líneas. También era habitual el desmantelamiento de todas las estructuras metálicas de las líneas, especialmente los puentes, de gran valor (al peso) para los chatarreros. Tras este desmantelamiento físico y liberación legal de cargas, las empresas ferroviarias quedaban libres para poner en mercado los terrenos, de traza o edificios, lo cual solía producir algunos cortes en la continuidad de las vías. En otros casos el cierre de estas vías facilitaba el crecimiento de los cascos urbanos o la construcción de nuevas carreteras sobre el antiguo trazado de las vías, así como en ocasiones la inundación de las explanaciones por obras hidráulicas.

Todo esto era lo habitual hasta el año 1993. Este año, en España, nos sirve para marcar un punto de inflexión al respecto sobre el patrimonio ferroviario ligado a los trazados fuera de servicio. En esa fecha, el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, junto a RENFE y FEVE, encargaron a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) la realización de un inventario que permitiera conocer cuál era este patrimonio, cuántos kilómetros de línea férrea había fuera de servicio (e incluso cuántos estaban en bajo usado ligados exclusivamente a tráficos mercantes), cuál era su situación jurídica y una primera aproximación a su estado de conservación.

Este primer inventario buscaba conocer el estado de la cuestión para valorar las posibilidades de recuperación para usos alternativos, ya fueran ferroviarios (especialmente en clave turística) o, como finalmente resultó, para su reutilización como

VÍAS VERDES EN ESPAÑA



vías verdes. No era este empeño una iniciativa aislada nacional. El Reino Unido o los Estados Unidos llevaban ya varios años en un proceso de recuperación de antiguas trazas como *greenways*, una iniciativa con fuerte apoyo estatal y un aún mayor respaldo por parte de la ciudadanía. Pero este inventario tuvo otro efecto colateral inesperado. Entre las herramientas para su realización se utilizó un cuestionario dirigido a todos los ayuntamientos de España afectados por un trazado en desuso inquiriendo sobre estado de conservación e iniciativas vinculadas al antiguo camino ferroviario. Esto descubrió a muchas corporaciones que el viejo tren tenía unas posibilidades de recuperación que ni siquiera habían imaginado.

Y es que uno de los grandes aciertos de las vías verdes españolas es que han partido de iniciativas locales. Porque si bien es cierto es que los primeros proyectos de vías verdes se habían diseñado desde Madrid, desde el ministerio, lo cierto es que todos aquellos fracasaron, ninguno llegó a ejecutarse a pesar de contar con proyectos constructivos redactados. La falta de implicación local abortó aquellas primeras propuestas y solo un trabajo de abajo a arriba, coordinado por la FFE, permitió que 12 años después se hayan recuperado nada menos que 1.500 km de antiguos ferrocarriles.

¿Qué son las vías verdes?

Los que hemos trabajado en la recuperación de antiguos ferrocarriles como vías verdes muchas veces caemos en el apriorismo de que hay un conocimiento generalizado sobre estas actuaciones, y estoy casi seguro que también el colectivo de los amigos del ferrocarril también tienen unas nociones bastante ajustadas sobre este tema. Pero para evitar que queden lagunas o posibles malentendidos, no debemos despreciar la oportunidad de hacer algunas breves consideraciones al respecto.

Y si para referirme al pasado ferroviario almeriense invitaba a los lectores a navegar por la densa página de ASAFAL, para conocer con todo detalle qué son las vías verdes, dónde están los trazados y cuáles son las actividades generadas en torno a ellas y sus perspectivas, es obligado visitar la página web de la Dirección de Vías Verdes de la FFE, www.viasverdes.com, espacio también con cierta veteranía y en constante actualización que permitirá conocer con pelos y señales todo sobre este tema.

Pero no obstante, a modo de pequeña presentación y como apuntaba arriba, no

renuncio a trazar un bosquejo y unas claves para reconocer qué es una vía verde y no confundirlas con otras actuaciones, ya sea en el ámbito medioambiental o en el ámbito de lo ferroviario, ya que hay muchas iniciativas que fruto de la confusión terminológica o de una búsqueda apelación a un término prestigioso, invitan al error con cierta frecuencia.

Y siempre que hay dudas, nada mejor que acudir a una definición cerrada y clara que acote el tema. En nuestro caso fue la "*Declaración de Lille*" la que fijó el concepto de vía verde:

"...vías de comunicación autónomas reservada a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que, destacando el valor del medio ambiente y la calidad de vida, y cumpliendo condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial, garantizan una utilización en convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física".

Esta es la definición normalizada para toda Europa. En cada caso hay precisiones en función de cada realidad nacional y de sus peculiaridades. De todas formas, en general, para que para que tengamos una vía verde hace falta una cosa: una infraestructura lineal en desuso (o muy bajo uso). Con este parámetro podríamos tener tres tipos de soportes: una carretera, un canal (en este caso, sus canales de servicio) o un ferrocarril. La exigencia de una pendiente muy baja suele expulsar a las carreteras de este abanico de posibilidades. En el caso europeo los canales sí que tienen un cierto peso a la hora de for-

mar parte de una red de vías verdes, pero en el caso español, salvo casos históricos puntuales y muy conocidos de canales de navegación (Canal de Castilla y el Imperial de Aragón), la red de canales suele ser de riego y, en cuanto hay una dificultad topográfica éstos se lanzan sobre viaductos o se entierran en túneles, desapareciendo sus caminos de servicio (o bien estos se abocan a muy fuertes pendientes) y, por tanto, perdiéndose también la continuidad de la posible vía verde.

Con estas condiciones, en España las vías verdes se ciñen casi en su integridad a las desarrolladas sobre antiguas explanaciones ferroviarias. El ferrocarril, con un trazado esclavo de la mínima pendiente, nos ha legado itinerarios de una excepcional suavidad, lo cual es un hallazgo increíble dado lo especialmente abrupto de nuestro territorio (no digamos del almeriense...).

Tenemos pues un trazado suave, un camino que esquivo los barrancos con puentes y viaductos, que cala las montañas con galerías para sortear sus cimas y que contornea las colinas para descender mansamente hacia los valles. Este privilegio de llanuras en lo abrupto es todo un regalo para disfrutar más plenamente de nuestro territorio, sin discriminaciones por capacidad física. Cualquier persona, incluso las discapacitadas, puede afrontar recorridos de cierta longitud por territorios que, de otra manera, les estarían vetados o a los que sólo podrían acceder desde las ventanillas de los coches. Y los discapacitados no son sólo aquellos con muletas o sillas de ruedas: desde un niño pequeño, a una embarazada, a una persona que empuja un carrito de bebés, a un obeso, a un anciano, a una persona con discapacidad temporal... Todos éstos son discapacitados y, de una manera u otra, en algún momento, lamentablemente, casi todos entraremos en esta categoría. Contar con espacios desde los que "todos" puedan disfrutar de nuestra naturaleza es una opción que parece un disparate despreciar, y las vías verdes son



Vía Verde de La Jara. Foto Fundación de los Ferrocarriles Españoles



Estación de Les Preses, en la Vía Verde del Carrilet (Girona), adecuada como área de descanso. Foto Fundación de los Ferrocarriles Españoles

una atractiva alternativa para su uso. Un camino que, además, se ha preparado con una pista de rodadura cómoda y segura. Los raíles, en la mayor parte de los casos, desaparecieron antes de que se comenzara a plantear cualquiera de nuestras actuales vías verdes. De esta manera nos encontramos con una alfombra de balasto que se receba de tierra (y en algunos casos se asfaltan) y se acondiciona de tal manera que cualquiera pueda transitar y que las tareas de conservación se simplifiquen lo más posible. Junto al camino se disponen barandillas en los taludes especialmente escarpados y se refuerzan y densifican las originales de los puentes del ferrocarril. Los túneles se iluminan y sanean y nuevas señales jalonan el itinerario informando de distancias y servicios. Áreas de descanso y paneles interpretativos hacen más agra-



Estación de Caripe, recuperada como hotel dentro de la Vía Verde de la Sierra. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

dable y comprensible en entorno, conformando al antiguo camino del ferrocarril en un nuevo producto de turismo ambiental. Y este último aspecto no es desdeñable. El crecimiento imparable del turismo de interior, el rural, el activo, demanda infraestructuras que hagan más atractivo su recurso principal: el paisaje, el territorio. Y este nuevo turismo, focalizado en zonas atacadas por un feroz éxodo rural

en la segunda mitad del pasado siglo, viene a colaborar en la revitalización económica (tampoco es un producto milagro *resuelto*, no nos llamemos al engaño), creando nuevas empresas de servicios turísticos, hosteleras, constructoras y dando clientes a las ya existentes. En el caso almeriense, los fracasos ferroviarios se dieron en zonas que, como otras similares, sufrieron la crisis generalizada del medio rural, a la que aquí se sumaron los cierres mineros. El turismo litoral y el desarrollo de otros sectores productivos están dinamizando estos territorios, proceso en el cual el complemento de unas infraestructuras de turismo activo tan potentes como las vías verdes puede resultar una alternativa muy interesante. Una última consideración genérica para todas las vías verdes, y que puede tener especial sentido reflejarla en este espacio, es que las vías verdes se han convertido en una de las herramientas más útiles para garantizar la conservación de nuestro patrimonio ferroviario. De hecho, la puesta en marcha de este proceso de valorización y recuperación de vías iniciado a principios de la década de 1990 supuso una inflexión en los procesos de desmantelamiento de vías. Hasta entonces cuando el chatarrero llegaba con la consigna de levantar, tenía "carta blanca" para desmantelar todo aquello susceptible de achatarrarse. Entre ellas, salvo que hubiera una demanda expresa en sentido contrario, se incluían todas las estructuras metálicas que salvaban las vaguadas. Así, además del hándicap que ha supuesto estas carencias para cualquier ulterior proyecto de recuperación, hubo que lamentar el sopleteado de algunas estructuras que hoy día, sin duda, habrían merecido ser conservadas por su evidente valor patrimonial.

Pero al margen de estos casos singulares, la expectativa de su posible recuperación como vía verde hace que los procesos patrimoniales sobre estos trazados se desarrollen con un punto de preven-

ción que antaño no era imaginable. Los desdoblamientos de carreteras, urbanizaciones y otras actuaciones tienen en cuenta esta expectativa de uso y, en la mayoría de los casos, se toman las medidas paliativas o correctoras que se estimen oportunos. Merced a esta reserva hoy podemos contemplar, a falta de los raíles, una imagen completa del ferrocarril: su trazado, sus estaciones, sus puentes. Antaño sólo se luchaba por preservar el material rodante. Hoy las instalaciones fijas, los edificios, han sido redescubiertos como hitos del patrimonio ferroviario. Y en ese sentido, las vías verdes contribuyen a su preservación dándoles un valor de uso sin el cual muchas veces es difícil contener otros intereses contrarios que cercenen trazas o demuelan estaciones. Y, no hay que olvidar que precisamente la preservación íntegra de las trazas es un elemento que, si se diera el caso, podría facilitar la eventual recuperación del ferrocarril ya que el camino estaría abierto y expedito, siendo sólo preciso (simplificando mucho el tema) el tender de nuevo las vías. Consideren pues los más reacios a las vías verdes como una "reserva de suelo" para una deseable reapertura de líneas cerradas.



La antigua plataforma del ferrocarril en las proximidades del cargadero del Tesorero.

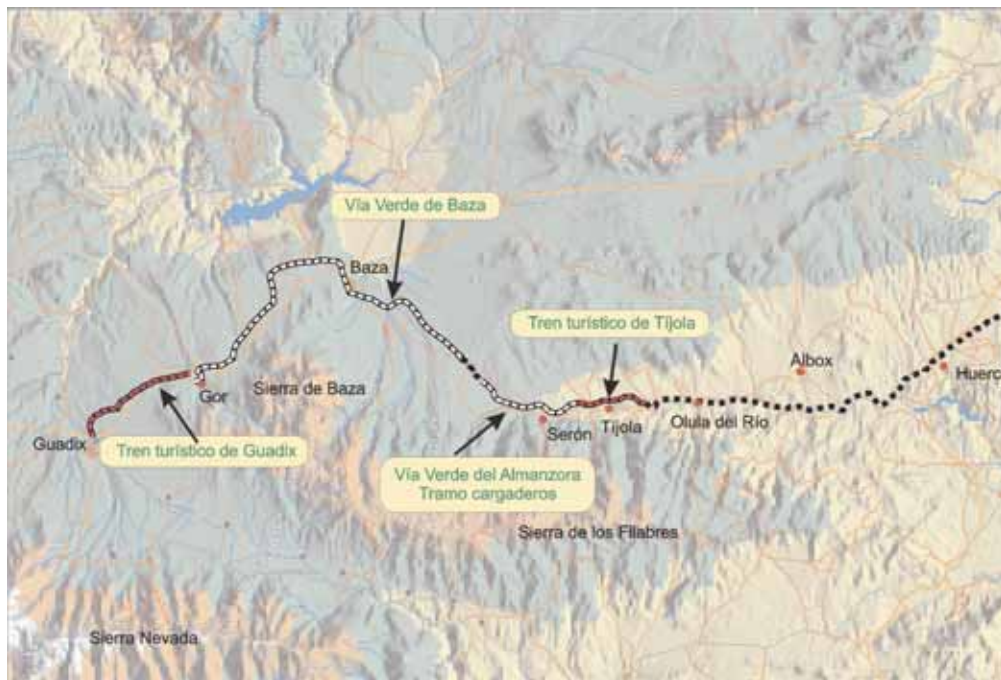
Foto Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Así son nuestras vías verdes. Financiadas en su mayor, hasta la fecha, por el Ministerio de Medio Ambiente, éstas sólo son posibles cuando hay una iniciativa local que las impulse y se comprometa a su gestión y mantenimiento. Las vías verdes surgen de una demanda local, no son impuestas desde fuera. Hoy hay más de 1.500 km de vías verdes en todo el Estado, cifra que genera una "masa crítica" suficiente para crear, en su conjunto, una oferta atractiva, capaz de atraer visitantes incluso desde fuera de nuestras fronteras, desde países con una mayor cultura de ocio en la naturaleza y cuyos ciudadanos no encuentran entre sus fronteras espacios casi vírgenes para disfrutar plenamente de ellas.

Almería, vías verdes mineras

La minería ha sido uno de los motores de la dinamización económica de muchas

Propuestas desarrolladas en torno al ferrocarril Guadix-Almendricos.
Elaboración propia



comarcas españolas, especialmente desde la segunda mitad del XIX, cuando la revolución industrial empezó a demandar ingentes volúmenes de carbón para alimentar las máquinas de vapor y de minerales de todo tipo para su transformación en materiales de construcción o elaboración de productos químicos. Almería no quedó ajena a este proceso y, a pesar de su situación tan periférica con respecto a los centros fabriles más importantes del país, su posición litoral facilitó la salida por mar de sus productos. Complementariamente, la red férrea de ancho ibérico coadyuvó a la movilidad de estos materiales para su arribada a puertos e industrias. El trabajo de Domingo Cuellar sobre el transporte en el sureste andaluz disecciona con detalle todo este proceso tan entrelazado entre actividad económica y transporte y da las claves para explicar el fracaso de una buena parte de la red ferroviaria almeriense (CUÉLLAR VILLAR, Domingo, 2003, *Los transportes en el Sureste andaluz, 1850-1950: economía, empresas y territorio*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid).

Y es que, como no es posible hablar de canales en estos confines surorientales del país, hay que acudir necesariamente a los viejos trazados ferroviarios para referirnos, como decíamos más arriba, a las potenciales vías verdes almerienses. Y es que no hay todavía un kilómetro de este tipo de infraestructuras en esta provincia. Partimos pues de un punto negativo, pero como lo que si tenemos, lamentablemente, son muchos kilómetros de vías cerradas y, por otro lado, una contrastada voluntad local de convertir algunos de ellos en itinerarios ecológicos, tenemos las condiciones que nos permiten augurar un futuro positivo al respecto. Presentaremos algunos de los casos más avanzados y, posteriormente, hablaremos

de algunas otras rutas que aún no han madurado pero que encierran un potencial muy sugerente para su recuperación.

La Vía Verde del Almanzora

Una de las mayores frustraciones de los almerienses, en materia ferroviaria, fue la suspensión de todo tipo de servicios en la línea Guadix-Almendricos. Fue éste un ferrocarril surgido al calor de la riqueza férrica de la Sierra de los Filabres, sobre todo en los yacimientos de Las Menas en la zona de Serón. Línea en extremo peri-

desembocaba en su definitivo y obvio cierre.

Era éste un trazado de sinuoso perfil y terribles rampas, concentradas estas últimas sobre todo en su tramo granadino en torno a la Sierra de Baza. En esta línea, de 161 km entre los nudos de Guadix y Almedricos, la infraestructura se mantuvo tendida a pesar del cierre de 1985 hasta el año 2001. El cierre de 1985 había impedido el levante de vías ante una posible reapertura o un eventual interés por parte del Ministerio de Defensa



Instalaciones de la estación de Serón. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

férica, y agotada la rentabilidad minera, entró en la habitual y trágica espiral de abandono: los pocos viajeros propiciaban la merma en obras conservación porque no parecía justificable en términos económicos, con la consiguiente pérdida de calidad, a lo que sucedía una nueva pérdida de viajeros que volvía a hacer injustificable invertir en mejorarla, perdiendo así más viajeros.... un círculo vicioso que

para cuestiones logísticas (aunque, paradójicamente, esto no evitó cortes en la vía por la construcción de la A-92 y mejoras en otras carreteras locales). Una revisión de aquel cierre en 1996 desestimó el conservar la superestructura y autorizó los levantes de todas las líneas cerradas 11 años atrás. El levante, tanto en ésta como en otras líneas, no fue inmediato. Los raíles fueron levantándose paulatinamente

en función, sobre todo, de necesidades de carril de segunda mano en el resto de la red. De hecho, todavía hay cientos de kilómetros de aquel lote cerrado hace 20 años que, escondidos entre la maleza, conservan todas las vías y elementos de explotación. Bandera de reivindicación local y provincial, los intentos de supervivencia vinieron, sobre todo, del tráfico de mármol de Macael y de algunos proyectos de explotación turística en las zonas de Tíjola y Guadix. Parece ser que la prevista construcción del nuevo trazado de Alta Velocidad por la zona costera desde Almería hacia Murcia hipoteca casi definitivamente cualquier expectativa de reapertura a largo plazo.

Finalmente, fueron aquellos tramos de Tíjola y Guadix los únicos supervivientes del levante de vías en esta zona. En Tíjola una modesta composición mantiene (en más que precarias condiciones) un exiguo tramo de unos 10 km de raíles en torno a la estación. Mientras, en el extremo occidental de la línea, desde la estación de Gor hasta Guadix, sus 16 km de raíles han aguantado sobre sus traviesas esperando la puesta en marcha del tren turístico auspiciado por la corporación de Guadix.

Fuera de estos tramos preservados, las iniciativas de vía verde han ido surgiendo de manera fragmentada. La más consolidada es la que, con el largo nombre de "Vía Verde del Almanzora. Tramo de los cargaderos del Hierro" se desarrolla en el tramo de vía de unos 12 km de longitud que discurre por el municipio de Serón. Como su propio nombre indica, esta propuesta plantea la recuperación de un tramo sito entre dos veteranos cargaderos de mineral los cuales, paradójicamente, prácticamente se sitúan en los extremos del ámbito municipal. A estos dos cargaderos, Los Canos y El Tesorero, se sumaba el no menos importante situada en la propia estación de Serón. Es un recorrido con un marcado perfil de des-



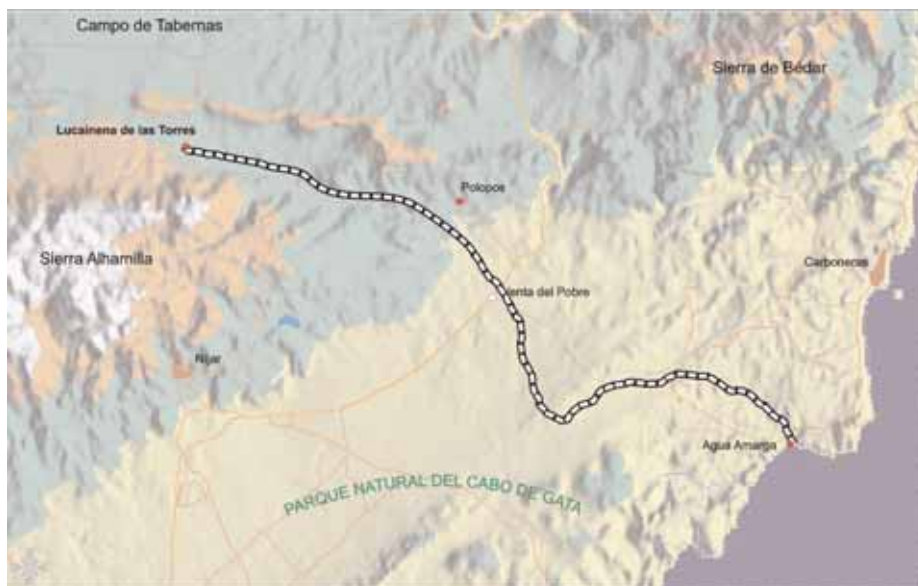
Puente de Baúl, en el tramo de la futura Vía Verde de Baza. Foto Fundación de los Ferrocarriles Españoles

censo, que apea la vía desde el borde de la altiplanicie de Baza, muy cerca de la estación granadina de El Hijate, hasta el fondo del valle del Almanzora. Esta posición en un borde de talud, atalayada sobre el valle, permite unas espectaculares perspectivas de la Sierra de Los Filabres y del alomado casco urbano de Serón. Paisajes y patrimonio industrial conforman una sugerente y valiosa oferta de turismo activo, ecológico y cultural que es difícil encontrar en otras vías verdes y que confiere un especial valor a esta nueva ruta. La estación de Serón se conserva en relativo buen estado y, de hecho, el ayuntamiento ya ha iniciado labores de rehabilitación del antiguo cocherón de locomotoras en clave hostelera, lo que sienta las bases de unos servicios complementarios necesarios y valiosos. Serón es el municipio que más adelantado tiene el proceso de recuperación de su traza férrea como vía verde. Se está ulti-

mando la cesión de los terrenos desde el ADIF al ayuntamiento, y el Ministerio de Medio Ambiente ya tiene asumida la ejecución de dicha obra en breve plazo.

Pero la Vía Verde del Almanzora tiene mucho por delante. Otros municipios, siguiendo la estela de Serón, se han embarcado en esta idea de recuperar el antiguo trazado. Quizás el más adelantado sea Olula de Río, que cuenta con un proyecto apoyado en una Escuela Taller. Será un tramo de la vía verde en el que, dada la riqueza en mármol de la zona, esta piedra tenga un singular protagonismo en el acabado de la infraestructura. Se han desarrollado varios encuentros a nivel comarcal para impulsar y coordinar todos los intereses locales, manteniendo no obstante la voluntad de combinar esta propuesta con el tramo preservado para el ferrocarril turístico en Tíjola.

Fuera de territorio almeriense, la comarca de Baza ha tomado con especial cariño la propuesta de recuperar su tramo ferroviario como vía verde. El tramo granadino discurriría desde el actual término de los carriles en Gor hasta la estación de El Hijate, límite de su ámbito administrativo. En este sector (como en menor medida en el tramo almeriense) se intercala una buena colección de espectaculares puentes metálicos. Destaca el impresionante viaducto sobre el barranco de Baúl o el largo viaducto sobre el río Baza, junto a la azucarera de Caniles. De realizarse, sería una de las vías verdes situadas a mayor altura de España, en torno a los 1.000 metros. Su realización exigirá algunas variantes derivadas de las afecciones producidas por la A-92 y permitirá disfrutar de algunos elementos de nuestro patrimonio industrial, desde el vasto conjunto de instalaciones ferroviarias de Baza hasta la propia azucarera de Caniles, pendiente de un proyecto de recuperación en clave hostelera.



Trazado del ferrocarril Lucainena-Agua Amarga. Elaboración propia.



Instalaciones del ferrocarril en Agua Amarga. Foto ASAFAL

La Vía Verde del Almanzora (esta denominación, por ahora, no ha “cuajado” en el tramo granadino donde, alejados de este curso fluvial que no baña su tierra, prefieren hablar de la “Vía Verde de la Sierra de Baza”) se prefigura como un importante hito de nuestra red de vías verdes. Su gran longitud, su atractivo paisajístico, sus importantes restos de patrimonio industrial, su discurrir por una zona densamente poblada (el valle del Almanzora), su diversidad paisajística... todo ello conforma un atractivo cóctel para viajeros curiosos. Pero no sólo para foráneos: ésta será una infraestructura que podrá ser usada intensivamente por sus ribereños, que encontrarán en ella un singular cauce para la más secular forma de movilidad entre los pueblos, el ir a pie, paseando, que se está olvidando por la omnipresencia del automóvil a todos los efectos, mejorando así, sin duda alguna, la calidad de vida de los habitantes de estos pueblos avenados por el Almanzora.

La Vía Verde de Lucainena

Si en el anterior trazado ferroviario la presencia de yacimientos mineros tuvo un importante papel para su nacimiento y vida, en este caso las minas fueron la única razón de ser de aquel ferrocarril. Como otras tantas minas situadas en las proximidades de la costa, los yacimientos de Lucainena de las Torres tuvieron en la vecindad litoral una ventaja locacional importante. El terreno no oponía especiales dificultades y así se tendió un ferrocarril de 35 km de longitud hasta la misma ensenada de Agua Amarga, donde un cargadero transbordaba la producción a los barcos. Sólo los minerales circularon por estos angostos raíles hasta que cerraron las minas. Sin mineral el ferrocarril carecía de sentido alguno, por lo que dejó de funcionar en 1942 (GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio y COVES NAVARRO, José Vicente, 2000, *Trenes, cables y minas de Almería*. Diputación Provincial de Almería, Almería, pág. 74). Ya hace pues muchas décadas que se cerró este ferrocarril y se dismanteló toda la infraestructura. Tras décadas de olvido, el consistorio de Lucainena de las Torres descubrió a su antiguo ferrocarril como

una posible fuente de generación de recursos. Como en otros tantos casos, los pueblos situados a unos 30 km de la costa, desde las montañas veían el esplendor económico de la costa con natural envidia. Si en un tiempo vivir en estas costas era todo un peligro debido a los ataques berberiscos, en el siglo XXI estar tan lejos de la arena de la playa es un hándicap que, sin embargo, es posible revertir. El nuevo turismo activo, de sabor rural, es una alternativa que si bien no es ni de lejos tan masiva como el turismo litoral (ni debe serlo jamás: una clave de su éxito es apostar por la calidad antes que por la cantidad), si que puede entenderse como un complemento eficaz para las economías locales. Además, la relativa cercanía a la faja litoral coadyuva a que parte del turismo que busca las playas pueda complementar su tiempo de ocio con otras ofertas situadas en las proximidades, alimentándose así mutuamente ambos “turismos”.



Trazado del ferrocarril Lucainena-Agua Amarga. Foto ASAFAL

Bajo estas coordenadas cabe augurar un éxito casi seguro a esta futura vía verde que anima el ayuntamiento de Lucainena. Pero, precisamente, el que sea un único ayuntamiento el motor de la propuesta hace que esta vía verde arranque un tanto “coja”. De los casi 36 km del ferrocarril, tan solo en torno a un 50 % discurren por el municipio de Lucainena, el tramo interior y alto del ferrocarril. El tramo litoral discurre por el municipio vecino de Níjar y, por ahora, nada se ha hecho en firme desde este lado. Y es clave para que esta vía verde tenga futuro el llegar al mar. La vía discurre por un entorno especialmente árido, con cierto atractivo sin duda, pero alejado de los patrones de belleza estándares de paisaje rural. De esta forma la meta litoral se torna imprescindible, y de no alcanzar la ensenada de Agua Amarga cabe augurar un triste futuro a esta ruta.

Otro de los grandes lastres que tiene esta ruta se ubica precisamente en el término municipal de Lucainena. Allí tras el dismantelamiento del antiguo ferrocarril, y décadas antes de que nadie hubiera hablado en España del tema de las vías verdes, los responsables de las carreteras de Almería vieron en la antigua explotación del ferrocarril una excepcional alternativa para conectar más directa-

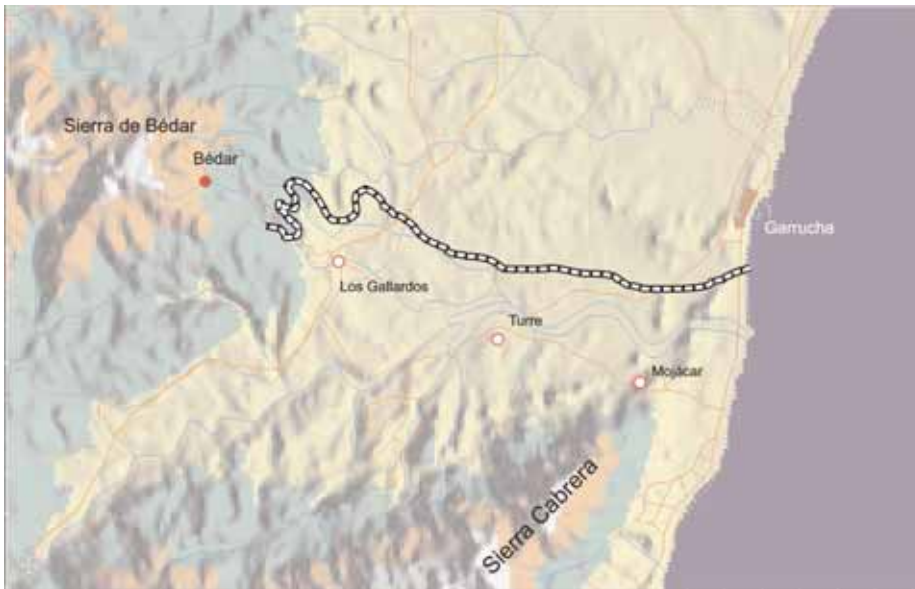
mente Lucainena con Polopos y, desde ahí, con la zona costera a la altura de Carboneras. El camino, los túneles del ferrocarril, fueron aprovechados para tender un angosto vial que canalizara la modesta demanda de movilidad rodada en esta zona. La presencia de esta carretera, que reutiliza nada menos que unos cinco kilómetros del antiguo trazado ferroviario, es otra severa dificultad para la ejecución de esta ruta, al menos en su versión completa hasta el casco urbano de Lucainena, lo cual, lógicamente, es la pretensión final de este consistorio.

No debemos tampoco olvidar entre los factores adversos la resolución de la cuestión patrimonial. Y si en los casos de trazados procedentes de Renfe/Adif, con los problemas que sin duda puedan existir, hay una mecánica de procedimiento ya validada en otros casos y de posible repetición donde hiciera falta, en el caso de los ferrocarriles mineros el tema patrimonial se revela como una cuestión más compleja. Vinculados a fracasos empresariales, las más de las veces muy remotos en el tiempo, la casuística patrimonial post-cierre suele ser compleja. Un patrimonio liquidado en condiciones extrañas, a veces embargado por la administración, en ocasiones cedido en precario a trabajadores o municipios, a veces simplemente “olvidado” por sus antiguos propietarios, que veían difícil comercializar, rentabilizar una faja de terreno larguísima y estrechísima.... Dilucidar cuál es el estado de la cuestión patrimonial no es empresa fácil y, en muchísimas ocasiones, lo cierto es que lo que queda años después es un trazado con ocupaciones, agrícolas, residenciales, legales e ilegales, con vallas, cortes y cierres de todo tipo que, de entrada, desaniman a cualquier promotor de vías verdes. Este tema habría que tenerlo resuelto y, además, bien resuelto, para que podamos empezar a hablar de una vía verde sobre este antiguo ferrocarril.



Puente dismantelado del ferrocarril. Foto ASAFAL

Entre sus aspectos positivos hay que recalcar su discurrir a través del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, uno de los espacios emblemáticos de nuestra red de espacios protegidos. Una oferta de turismo activo de este calado, con innegable valor cultural, tiene perfecto encaje en una estrategia de conservación de un área natural, ya que incentiva formas de



Trazado del ferrocarril Bédar-Garrucha. Elaboración propia.

turismo activo, respetuoso y sostenible que contrapesan las fuertes tensiones con las que el turismo litoral y los cultivos bajo plástico dificultan su viabilidad ambiental.

También he apuntado más arriba el valor "cultural" de esta vía verde. Trazado de finales del siglo XIX, su centenaria existencia confiere a sus restos un valor histórico innegable. Sus obras de fábricas, puentes, túneles, cargaderos, las minas, son hitos del patrimonio industrial, de la memoria histórica de esta comarca que, convenientemente adecuados en clave interpretativa, se conforman como otro recurso cultural y turístico de primer nivel dentro de la oferta dispuesta tanto para los visitantes como para los propios vecinos de esta comarca del Levante Almeriense.



Trazado del ferrocarril. Foto ASAFAL

Finalmente, en el caso concreto de esta vía verde, lo que si hay que "agradecer" a la extrema sequía de estas tierras es su innegable papel en la conservación de la explanación del ferrocarril. En otras zonas más húmedas las lluvias, año tras año, van erosionando las trazas abandonadas, descarnando taludes, erosionando terraplenes, provocando derrumbes en túneles y puentes y favoreciendo una intensa colonización vegetal que a veces sepulta e inutiliza kilómetros de explanaciones.

Esta extrema sequedad ha permitido que, salvo los puentes, desmantelados en sus partes metálicas, la caja de la vía tenga unas condiciones de recuperación física sensiblemente mejores que en otros casos. Por otra parte, la escasa presión urbanística sobre la traza férrea, conseguida sobre todo por los excepcionales niveles de protección que tiene el parque natural y, en la zona alta, por la débil dinámica socioeconómica que caracterizó ese territorio tras el cataclismo minero, hace que los niveles de presión urbanística hayan sido absolutamente irrelevantes para el trazado del ferrocarril.

En resumen, una serie de pros y contras caracterizan esta propuesta de vía verde, acariciada hace años por el consistorio de Lucainena de las Torres (institución que ya ha realizado algunos primeros trabajos en esta línea) y que, siendo evidentemente factible y muy atractiva, tiene una serie de "cargas" que hay que resolver antes de que ésta pueda ser una realidad.

La Vía Verde Bédar-Garrucha

El ferrocarril minero de Bédar a Garrucha es casi un hermano gemelo del de Lucainena. De longitud sensiblemente menor, 17,5 km, se tendió para unir la zona minera situada en la quebrada zona situada en el Pinar de Bédar con un cargadero localizado en la playa de Garrucha (GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio y COVES NAVARRO, José Vicente, 2000, *Trenes, cables y minas de Almería*. Diputación Provincial de Almería, Almería, pág. 55). Es una línea que tiene un tramo muy quebrado y serrano, mucho más sinuoso incluso que la vía de Lucainena, ya que las pendientes naturales en esta parte de la sierra eran mayores. Y como en el caso de Lucainena, mientras los mineros fueron arrancando mineral a las entrañas de la tierra, el ferrocarril iba funcionando. El cierre de la mina condenó a idéntica suer-

te al ferrocarril, que fue desmantelado y olvidado.

Nos encontramos pues con un trazado que, a diferencia del de Lucainena, si que tiene aún un mayor potencial turístico. ¿Por qué digo esto? Sencillo: si la primera vía concluía en Agua Amarga, en un espacio con relativamente bajo impulso turístico, dada la topografía del lugar y las severas restricciones que impone la normativa del Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar, en Garrucha y en Mojácar la explosión del turismo de costa es una realidad más que palpable. Una zona de litoral de suaves pendientes y largas playas, con pocas restricciones al urbanismo costero, está colonizándose día a día con múltiples instalaciones residenciales y su oferta complementaria: hoteles, apartamentos, adosados, campos de golf, restaurantes... Es ésta una costa que hasta hace apenas quince años mantenía unas condiciones de conservación casi olvidadas en nuestro litoral mediterráneo. La llegada de la autovía A-7 (Autovía del Mediterráneo) ha puesto este litoral en mercado y ha multiplicado la demanda estival. Pero, teniendo en cuenta la bonanza climática durante todo el año de esta comarca y los fuertes descensos de las tarifas aéreas, se ha producido un brutal incremento de visitantes extranjeros con cierto nivel de permanencia, alta capacidad adquisitiva y con ciertas demandas en clave de turismo activo y ambiental.

Y entre todo este campo de batalla de intereses turísticos se cuele discretamente nuestro ferrocarril minero. Es curioso ver como, acosado entre hoteles y apartamentos, asomado altivo sobre la playa, se ven los muros del cargadero de ferrocarril y restos de sus instalaciones ferroviarias supervivientes en este campo de batalla urbanístico. Monte arriba, dando la espalda a las sombrillas playeras, la serpiente ferroviaria asciende de manera sencilla, por la fácil vega del Antas, hasta alcanzar la A-7 en las inmediaciones del nudo con la carretera A-8302. Aquí se acabó lo fácil para los trenes, ya que se iniciaba en este punto el penoso ascenso hacia la mina, colgada de una de estas quebradas de la Sierra de Bédar.

Curvas y contracurvas jalonan la dura remontada hasta llegar a la zona minera, situada varios kilómetros (por carretera) bajo el núcleo urbano de Bédar. Y precisamente el término en el extremo norte de esta vía nos señala una de las limitaciones de esa ruta: la ruta acaba en ninguna parte. Es, ciertamente, una reducción un poco simplista pero que sitúa al futuro promotor de la ruta ante un gran reto: crear un término aceptable y atractivo para la vía verde. Cierto es que el itinerario hasta llegar a este punto, *per se*, es ya suficientemente atractivo. Pero el final de este itinerario es un sitio aislado en medio del monte, lejos del pueblo del que, además de la distancia en planta, le sepa-

ran unas fuertes rampas que, teniendo en cuenta que los usuarios de la vía verde vendrán a pie o en bici, les harán poco sugerente la “trepada” adicional.

Pero esta aparente limitación, teniendo en cuenta que el final de la ruta se localizaría en plena zona minera, permite imaginar allí un espacio interpretativo de primer nivel. Además, cualquier actuación en este punto, que tienen acceso no sólo por la vía verde sino también por la carretera, permite concebir un variado tipo de usuarios que hagan más rentable cualquier intervención en la zona.

Esta vía verde, como apuntaba arriba, tiene las claves de su éxito en el importante yacimiento de visitantes que se aprietan en la faja litoral. Y, al igual que en el caso de Lucainena, hasta la fecha la iniciativa para realizar alguna intervención de recuperación sobre este ferrocarril sólo se ha materializado en el municipio de Bédar, con alguna intervención en edificios de la terminal ferroviaria local y algunos contactos para lanzar la recuperación de esta traza como vía verde. Será necesaria aquí la participación de los ayuntamientos de Garrucha, Mojácar, Los Gallardos y Turre para que esta vía verde pueda ser realidad. En el lado positivo también hay que indicar que el Plan de Ordenación del Levante Almeriense, en fase de aprobación en estas fechas, ya ha recogido esta posibilidad lo cual, en principio, salvaguardaría la traza del ferrocarril de posibles nuevas agresiones, tan fáciles en estos momentos de desbocada fiebre constructora.

Y, al igual que sucedía con su vecina línea minera de Agua Amarga, también será preciso resolver con exquisito cuidado la cuestión patrimonial, la cual gravita como sería espada de Damocles sobre ambas iniciativas. En cualquier caso, la legislación española tiene recursos suficientes para resolver todo este tipo de problemas siempre que haya una manifiesta voluntad local de echar a andar estos proyectos y de comprometerse a velar por su conservación y promoción en un futuro.

Los otros ferrocarriles en desuso en Almería.

Hasta aquí he intentado glosar el estado de la cuestión sobre las potenciales vías verdes de la provincia de Almería, al menos de aquellas por su estado de conservación o por las iniciativas surgidas en torno a ellas tienen unas mayores expectativas de convertirse en itinerarios adaptados para el turismo activo.

Pero, como decíamos al comienzo de este artículo, hay otras rutas ferroviarias en desuso que quizás también cabría concebirlas como asiento de posibles vías verdes. En mi modesto entender creo que los restantes trazados en desuso presentan algunas características que hacen más difícil o menos interesan-



Cargadero del ferrocarril en la playa de Garrucha. Foto ASAFAL

te el trabajar en ellos, al menos en un primer momento.

Así, por ejemplo, tenemos los dos trazados que drenaban la producción minera de la zona de Alquife y El Marquesado. Estas vías, de gran longitud y perfectamente conservadas, tienen en su contra lo poco atractivo de su trazado. Éstos se desarrollan en larguísima rectas sobre un paisaje absolutamente llano. Las intrínsecas ventajas de los trazados ferroviarios ligadas a sus virtudes topográficas en terrenos quebrados no son relevantes en este llano entorno: cualquier otra pista rural tendría similares características a las ferroviarias. Además, ya fuera para el ciclista o, sobre todo, para el senderista, estos rectísimos itinerarios son poco sugerentes y variados. Además, el trazado Huéneja-Marquesado conserva en perfecto estado su superestructura, lo cual permite concebir que fuera posible su reapertura o uso eventual. No parece oportuno pues considerar desmantelar vías que tienen aún potencialidad de uso. Más al sur, el ramal de Gérgal-Cruz de Mayo tiene muy poca longitud (no llega a los cinco kilómetros) y, además, está severamente afectado por el nuevo trazado de la A-92, por lo cual tiene casi nulas posibilidades para su recuperación. Un poco más al sur tendríamos el trazado del ferrocarril de vía estrecha que bajaba desde Sierra Alhamilla hasta el puerto de Almería. En este caso sería especialmente interesante su recuperación, ya que estaríamos hablando de una ruta que arrancaría de la propia capital provincial, con el intrínseco interés para sus habitantes para la práctica cotidiana de deportes de aire libre. Pero lo remoto de su cierre y la intensa dinámica que ha tenido este territorio tan próximo a la ciudad han mutilado en múltiples puntos la vieja plataforma ferroviaria. En cualquier caso, sería

interesante realizar un minucioso trabajo de campo para estimar cuál es el alcance real de estas afecciones y calibrar si hay posibilidad de “coser” los tramos seccionados para crear una vía verde en esta zona.

En lo que concierne al resto de los trazados mineros en la zona de Gata y el levante, su escasa longitud o su desarrollo sobre planos inclinados hacen casi imposible considerarlos dentro de una propuesta de vías verdes. Finalmente una breve cita para las vías en desuso que han surgido tras la renovación del recorrido entre Doña María y Nacimiento. Es un trazado atractivo (por lo quebrado del entorno) y de cierta longitud, pero su remota ubicación lejos de cascos urbanos, en una zona con escasa dinámica turística, y su extrema vecindad a una línea férrea activa hacen más difícil contemplar su recuperación o, al menos, invitan a considerarla en otro momento, una vez hayan salido adelante otras propuestas más viables en esta zona.

A modo de conclusión

Sin ánimo de volver a repetir lo dicho arriba, en pocas líneas querría indicar que, a fecha de hoy, la propuesta más madura y con más visos de convertirse en la primera vía verde almeriense se localiza en el valle del Almanzora. Ruta de escasas dificultades técnicas y jurídicas para su puesta en marcha, está sostenida por un decidido empuje local, tiene singulares valores paisajísticos y una longitud tal que la prefigura como un producto de turismo activo susceptible de generar bastantes visitantes en esta comarca. Sus posibilidades de prolongación hacia Granada y hacia la costa nos hacen vislumbrar una de las mayores vías verdes de España. Además, las iniciativas en clave puramen-

te ferroviarias en Tíjola y Guadix (cuyo encaje técnico habría que estudiar con cuidado, ya que sería una experiencia pionera en ese sentido), nos generarían una vía verde con un sabor ferroviario muy especial.

Las rutas mineras del Levante y Cabo de Gata tienen gran potencial por su vinculación a zonas de gran demanda turística y su carácter de ligazón entre zonas de costa y de montaña interior. Estas ventajosas circunstancias se contraponen a severas dificultades técnicas y, sobre todo, jurídicas, que exigirán una fuerte

apuesta local para su puesta en marcha, ligando todos los intereses posibles para que éstas puedan llegar a ser una realidad.

El resto de las vías de la provincia presentan una serie de problemas, algunos insalvables y otros de tal porte que nos invitan a considerar demorar cualquier intervención sobre ellos. Quizás merezca la pena intervenir sobre los trazados que, a priori, parecen estar llamados al éxito y, con ese aval, plantear otras intervenciones en el resto de los trazados en desuso. Lo que si merece la pena, a partir de hoy

mismo, es alertar a los responsables locales en cuyo ámbito de actuación se localicen trazados en desuso susceptibles de convertirse en vías verdes para que eviten cualquier agresión a estos trazados o que se tomen medidas de corrección de impacto cuando fuera necesario. Esto nos permitirá que en un futuro, si madurara una propuesta de vía verde, o incluso una deseable recuperación ferroviaria, hubiera esa evidentemente necesaria "traza vacante" y las actuaciones necesarias para su ejecución fueran mucho más sencillas.

EL FERROCARRIL MINERO DE LAS PILETAS

Carlos Peña Aguilera



Introducción

La provincia de Granada ha dispuesto de aportaciones muy interesantes a la historia del ferrocarril de este país, aunque la falta de un estudio serio y en profundidad de las mismas le ha impedido ocupar el espacio que realmente le corresponde. Un caso similar es el de la provincia de Almería, pero muy convenientemente subsanado con monografías tan interesantes como *Trenes, cables y minas de Almería* o *Los Transportes en el Sureste Andaluz (1850-1950): Economía, Empresas y Territorio*. Poco a poco han recuperado el lugar que se merecen los tranvías granadinos, en sus versiones urbana, suburbana y de montaña. Muy importante ha sido la exposición celebrada en torno al centenario de la inauguración de los tranvías urbanos y las pequeñas monografías que sobre las

sociedades Tranvías Eléctricos de Granada y Tranvía Ferrocarril de Granada a Sierra Nevada se han escrito en los últimos años.

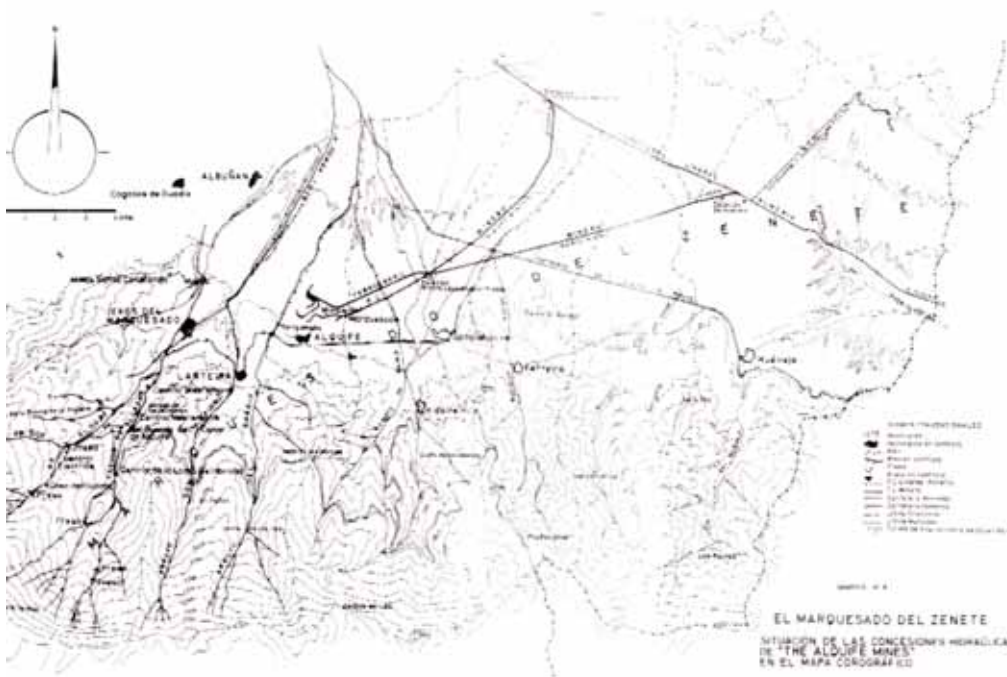
Pero quedan algunos elementos más desconocidos, como son los ferrocarriles de vía estrecha para uso particular o industrial o los cables o tranvías aéreos para el transporte de mercancías, sobre todo de minerales.

En esta ocasión el presente artículo se centra en el ferrocarril minero de la explotación de Las Piletas, en las estribaciones de la Sierra de Baza y perteneciente al término municipal de Huéneja. El objetivo es reunir los escasos datos que aparecen dispersos en diferentes publicaciones sobre el ferrocarril y la minería en las provincias de Granada y Almería y añadir el trabajo de campo recopilado en una visita reciente a este paraje. La larga historia de actividad casi ininterrumpida llevada a

cabo por diferentes sociedades hasta la actualidad y la importancia de los medios de transporte empleados (cable y ferrocarril) durante un largo período de tiempo, justifican la elaboración del artículo para que los aficionados al ferrocarril tengan una base sobre la que profundizar o aportar más datos.

Historia

El inicio de labores mineras de importancia en la comarca del Marquesado (Granada) estuvo estrechamente vinculada a la construcción del ferrocarril Linares-Almería. La presencia de una línea de ferrocarril facilitó la entrada en un primer momento de grandes grupos extranjeros con experiencia, capaces de explotar a gran escala las reservas minerales de la zona y de colocar el mineral en el puerto más cercano a precios razona-



Localización de los principales yacimientos mineros del Marquesado y sus accesos al ferrocarril. Fuente: El Marquesado del Zenete, tierra de minas.



Acción de la S.A. Coto-Minero de Huéneja. Colección José Manuel Sanchís

bles. Así, el apropiamiento de los registros más importantes de la zona corre casi paralelo a la noticia de la constitución en 1890 de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y por cuenta de casi en exclusiva de un nombre Hubert Meersman y Smet.

Este belga afincado en Granada fue el intermediario que permitió la entrada de capitales extranjeros en la minería del Marquesado. Sus buenos contactos empresariales y sus habilidades para los negocios lo convirtieron en uno de los personajes de relieve en la Granada de comienzos del siglo XX.

Desde 1888 comenzó a acumular registros mineros para la extracción de hierro en los términos de Alquife, Huéneja y Dólar, junto a los que a la postre serían sus socios en la Sociedad de Minas de Hierro del Marquesado: Manuel de la Puente Apecechea, José Linares Jiménez y Louis Bardon y Gosset. Como dice el Anuario de Granada de 1906

“se constituyó en Granada el 21 de Enero de 1895, con un capital de 500.000 pesetas para la explotación de minerales de hierro y compra y venta de los mismos”.

Más bien lo segundo, porque en realidad era una plataforma de mediación a la espera de inversores.

Ya en ese mismo año la Compañía de Portman, con gran implantación en el área de Cartagena, comenzó a explotar en régimen de arrendamiento los registros de Las Piletas. Dos años más tarde, Portman crea la filial Compagnie des Mines d'Alquife, aunque esto no fue más que una nueva plataforma que sentó las bases entre Minas de Hierro del Marquesado y Portman para una jugosa venta posterior. Entre ellas se incluía la construcción de un ramal ferroviario de acceso a las minas desde la estación de La Calahorra. En 1900 la británica Alquife Mines & Railway Co. Ltd. adquiere las minas del cerro de Alquife.

Los registros situados en la llanura del Marquesado, junto a los del cerro de Alquife, también pasaron por varias manos (Portman, Soria Mining) hasta llegar a los de la también británica Bairds Mining, con explotaciones en Camargo (Santander) y Cerro del Hierro (Sevilla). La imposibilidad de acceder al ramal de Alquife Mines, le obligó a construir otro entre las minas y la estación de Huéneja, de unos 15,5 km y terminado en 1916.

Desde entonces la estación de Huéneja se convirtió en uno de los nudos ferroviarios de referencia en el tráfico de mineral de hierro, al recibir los minerales de Bairds y de Las Piletas.

En las minas de Las Piletas se inicia la explotación a gran escala del mineral de hierro de la comarca del Marquesado. Portman comenzó sus trabajos en 1895 y a la vez construyó un cable aéreo entre la mina y la estación de Huéneja-Dólar, de unos 4 km. La puesta en explotación de registros más lejanos a la estación de carga del cable planteó la necesidad de contar de un transporte eficaz y que sirviera de acceso a galerías y escombreras

que encontrara a su paso, por lo que a finales del XIX y comienzos del XX se construye un ferrocarril de unos 5 km de longitud encargado a la casa francesa Decauville.

No se sabe por cuánto tiempo trabajó la Compañía de Portman en las Piletas, pero en 1910 las minas están en manos de la Société Française des Mines de la Sierra de Baza, creada por el barón de Bernard con un capital de 1.000.000 de francos.

El 26 de Agosto de 1913, el diario El Defensor de Granada anuncia que las minas son adquiridas por una empresa bilbaína, que está realizando los trabajos para preparar la explotación a gran escala y que efectúa reparaciones del cable, vías y talleres. No obstante la Sociedad Anónima Coto-Minero de Huéneja se constituye en Bilbao el 5 de Mayo de 1915. Los registros del grupo de Las Piletas pasan a esta sociedad el 9 de Diciembre de ese mismo año según se ha podido comprobar consultando diferentes expedientes de concesiones mineras. Esta sociedad estuvo trabajando hasta 1926, año en que fue embargada y cuyos registros quedaron francos y registrables con fecha de 23 de Abril y publicado en el BOP nº 93 de esa fecha.

A partir de aquí, varios concesionarios se fueron sucediendo en la explotación, entre ellos Hierros de Huéneja y Fiñana. Se desconoce si la concesión realizada al ingeniero José Gorostidi Bidaguren en Octubre de 1929, llegó a explotarse. Las siguientes referencias que se conocen sobre la explotación corresponden a ENSIDESA (Empresa Nacional de Siderurgia S.A.), que en los años 50 inicia la explotación en las minas del Conjuero, en las Alpujarras.

Para finalizar, constatamos la explotación actual por parte de la empresa Óxidos Férricos S.A. con oficinas en Guadix y dedicada a la extracción oligisto especular (95% Fe₂O₃) de la mina Aparecida desde hace más de 30 años. El mineral arma en calizas cristalinas paleozoicas y



Descarga del cable en la estación de Huéneja-Dólar. Foto Carlos Peña Aguilera



Restos de instalaciones de almacenamiento de mineral.
Foto Carlos Peña Aguilera



Pozo minero. Foto Carlos Peña Aguilera

se arranca mediante cámaras y pilares con explosivos y martillos, enviándose a la planta de tratamiento que la compañía posee en Almería (su filial *Óxidos del Sur, SL*). La producción vendible es de unas 1.000 t/año.

El uso de minerales oxidados de hierro no es la industria siderúrgica, sino que se utilizan como pigmentos de alta densidad para pinturas, en la fabricación de cementos, morteros, vidrio y, en menor medida, para esmaltes y fritas cerámicas, electrodos de soldadura o en electrónica.

La producción en las minas de Las Piletas a lo largo de su historia ha sido discreta aunque constante. La explotación se ha realizado mediante pozos y galerías.

Descripción del ferrocarril minero

Para la descripción de las instalaciones de transporte se han reunido los datos históricos con los obtenidos en la visita realizada a este paraje.

El recorrido se inicia en la estación de Huéneja-Dólar. Junto a unas vías de apartado en las que aún hay varias tolvas cargadas de mineral, se observa un pequeño murete de piedra que recuerda que allí estuvo la estación de descarga del cable aéreo de Las Piletas.

Tras este acercamiento, el interés ahora radica en la propia mina, para lo que es necesario cubrir sobre 1,5 km de pista paralela a la vía férrea Linares-Almería, sentido Almería y otros 4 km tras cruzar la vía. Allí se observa a la izquierda las instalaciones de la empresa Óxidos Férricos S.A.



Tolva de carga y origen del cable. Foto Carlos Peña Aguilera

Después de tomar varias curvas para salvar una rambla y tomar un poco de altura, se entra en la zona extractiva. A la derecha los carteles de Zona Muy Peligrosa así lo hacen saber. Unos metros más adelante, se encuentran los primeros restos de antiguas explotaciones. Las ruinas de un castillete y una tolva de almacenamiento de mineral hacen pensar rápidamente en la estación de carga del cable, pero ni la orientación ni la distancia que queda hasta el arranque del ferrocarril de vía estrecha avalan esta intuición.

Siguiendo por el camino que recorre la zona minera, se pasa junto a una zona completamente horadada donde se observan testigos de labores pasadas y actuales. A la izquierda, según se avanza, aparecen las ruinas de instalaciones más recientes en el tiempo, destinadas posiblemente a oficinas con un edificio anexo

con portón y foso interior para mantenimiento de algún camión.

Unos metros más adelante ya se divisa la antigua casa de Dirección, punto de referencia en el arranque del ferrocarril y en la estación de carga del cable. De hecho, a la derecha destaca la presencia de otra tolva de carga de mineral, cuya orientación apunta a la estación de ferrocarril de Huéneja-Dólar, por lo que cercano a ese punto debía estar la carga del cable. No obstante, no se localiza ningún resto que lo confirme con exactitud. Varios metros antes, se observa una estructura por la que se accede por un ligero plano inclinado, cuyo parecido es el de un antiguo lavadero de mineral.

Ya en la casa de Dirección, que se encuentra reformada, con aspecto de estar habitada y un marcado estilo ferroviario, se presta especial atención, ya que aquí los mapas topográficos marcan el inicio del ferrocarril de vía estrecha. La búsqueda por los alrededores se intensifica para localizar algún vestigio de cochera o instalación auxiliar. Pero no se encuentra nada.

Junto a la casa de Dirección, el camino o lo que ya se considera traza ferroviaria gira a la izquierda entre una pequeña trinchera. Saliendo de la curva se observan los restos de lo que pudieran ser viviendas o cuadras. La segunda opción cobra más fuerza por la cercanía a la vía y por el conocimiento del uso de caballerías en el arrastre de vagonetas. Allí se encuentra un tramo de vía con cambio tipo Decauville y traviesas metálicas. Entre otras cosas se pudo confirmar que el



Aspecto del puente de la Rambla de Las Piletas. Foto Carlos Peña Aguilera



Salida del túnel y trinchera. Foto Carlos Peña Aguilera



Pasos superiores en el paraje del Cerro de los Lobos. Foto Carlos Peña Aguilera



Entrada y salida del segundo túnel. Foto Carlos Peña Aguilera



ancho de vía utilizado es el 600 mm. Por debajo de la traza se encuentra un lavadero de mineral actual y algo más abajo estructuras destinadas a viviendas.

Tras salir de la curva, se divisa el primer paso o puente que atraviesa la Rambla de la Caserilla y cuyo tablero se conserva. Aquí la traza hace la forma de una U invertida para salvar a media ladera la rambla, que metros más abajo se denomina de Las Piletas. Al acercarse hasta él, destacan sendos apoyos de mampostería y un tablero en la que se combinan maderas y carriles invertidos.

Desde aquí hasta el primer túnel del trazado, se atraviesa una zona de labores mineras en la que se suceden varias curvas donde se observan la alternancia de trabajos en galería con pequeños desmontes. También se encuentran testigos de vías mineras auxiliares conectadas a la general para acceso a las galerías y a pequeñas escombreras que aprovechan el desnivel del terreno, como así lo prueba la presencia de algún trozo de carril.

Enseguida se ve la entrada del túnel. Tras avanzar unos metros por su interior se comprueba que no hay opción de paso por un derrumbe importante que no permite ver la salida a pesar de la escasa longitud del mismo. El túnel no presenta recubrimiento alguno de sus paredes y su altura se encuentra reducido por la entrada de tierras y filtraciones de agua.

Una vez salvado el pequeño desnivel por el que atraviesa el túnel, aparece la salida seguida de una trinchera de unos 50 m. Justo a la salida de la trinchera la vía cruza una pequeña acequia o desagüe.

A partir de aquí la vegetación aumenta, debido a que esta parte del trazado no se usa como camino actualmente. La traza gira levemente a la derecha en trinchera, y poco después a la izquierda, donde hasta alcanzar el segundo túnel es necesario salvar dos pasos superiores más, el primero más corto que el segundo, y de similares características al descrito anteriormente. De este tramo lo más destacable de la infraestructura es el trabajo en terraplén que salva esta zona conocida como Cerro de Los Lobos. De estos dos pasos no se conserva el tablero, por lo que es necesario vadear los barrancos

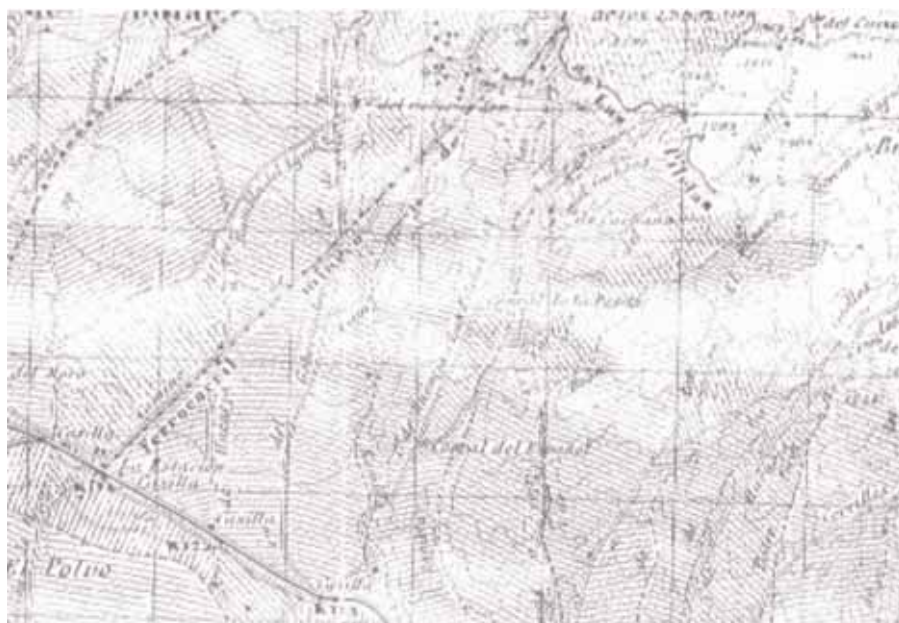
para acceder al segundo túnel, este de mayor longitud y en curva a la derecha. Como el anterior, se encuentra derrumbado, avanzados unos 40 m. La salida del túnel está tapada casi por completo y va seguida de una trinchera. Los continuos derrumbes y la vegetación impiden que se distinga con claridad.

Poco después se atraviesa a nivel una rambla, donde posteriormente se ha constatado en documentos antiguos la presencia de vías auxiliares. Tras pasar la rambla, la traza se une de nuevo a un camino transitado que conduce a un cortijo. El terreno se hace más llano y a la izquierda aparecen nuevos testimonios de labores mineras, motivo por el que seguramente se construyó este ferrocarril: comunicar y facilitar el transporte del mineral que forman el grupo de minas de Las Piletas. Antes de llegar al cortijo, según la topografía más antigua, el ferrocarril finaliza. No obstante, junto al cortijo se observan restos de alguna estructura cuya función desconocemos. De hecho los planos actuales sitúan en esta zona casas mineras.

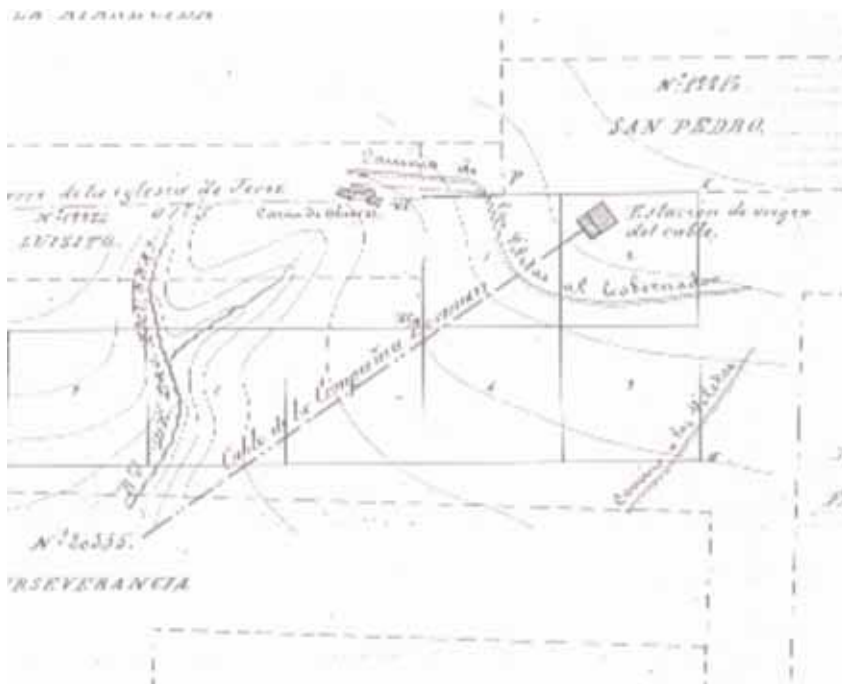
El cable

La Compañía de Portman inició sus trabajos en Las Piletas en 1895. Desde el 23 de Julio de ese año el tramo ferroviario entre Almería y Guadix estaba en funcionamiento. Para la explotación de las minas siempre contó con este medio, por lo que en un primer momento instaló un cable aéreo para transportar el mineral de hierro hasta la estación de ferrocarril más cercana, la de Huéneja-Dólar y desde allí continuar hacia Almería para ser embarcado.

El cable o teleférico era del tipo tricable sistema Otto y tenía una longitud de 4.385,50 m. La capacidad de carga era de unas 30 toneladas por hora. Para su



Fc. Minero de Las Piletas. Extracto 1:50.000 Edición Militar 1931



Estación de carga del cable. Exp.20712. AHP Caja 1530

movimiento utilizó un locomóvil de 25 CV aunque más tarde la fuerza era proporcionada por una máquina de vapor fija de 8 CV.

Actualmente no se conservan restos importantes de este teleférico, tanto en el origen como en el cargadero de la estación de ferrocarril.

El ferrocarril y el material móvil

Años más tarde del establecimiento del cable aéreo, la Compañía de Portman decidió construir un ferrocarril minero que unió los registros mineros más alejados con la estación de carga del cable y así facilitar tanto el transporte como las labores de bocamina. Los trabajos para su construcción debieron iniciarse en los últimos años del siglo XIX, ya que para comienzos del XX se expidió de fábrica una de las dos locomotoras que circularon por este ferrocarril.

Las vías y el material móvil fueron encargados a la casa francesa Decauville. El ancho de vía era de 500 mm, aunque en la visita a este paraje se ha podido comprobar un ancho de 600 mm en los restos de un cambio de vía aún existente. Los carriles iban montados sobre traviesas metálicas. A lo largo del recorrido, aunque no se puede precisar su cronología, partían pequeños ramales hacia escombreras y galerías donde eran cargadas las vagonetas. Se puede confirmar tanto por los trozos de carril de mina encontrados como por alguna documentación encontrada. Como ya se ha comentado anteriormente, el ferrocarril disponía como obras más importantes de fábrica de dos túneles sin revestimiento interior y tres pasos o puentes de poca longitud con estribos de mampostería y tableros de madera y carriles.

El material móvil estuvo compuesto en un principio por una pequeña locomotora Decauville de dos ejes acoplados tipo 020 T y 3,25 t de peso, llamada PORMAN. Fue expedida de la fábrica el 30 de Mayo de 1900 con el número 313. La locomotora arrastraba vagonetas mineras de 1 t de capacidad.

Posteriormente, cuando se hizo cargo de los trabajos la sociedad bilbaína Coto-Minero de Huéneja, ésta encargó la otra locomotora de este ferrocarril. Esta vez la encargada de la construcción fue la alemana Orenstein & Koppel, que recibió en Febrero de 1914 el encargo de una locomotora tipo 020 T de 10 CV. Fue expedida con el número de fábrica 7.033 y no recibió nombre alguno. Para los trabajos de arrastre de vagonetas también fueron utilizadas caballerías.



Detalle de vías auxiliares en el tramo final del ferrocarril. Extracto de plano de demarcación, exp. 27903. AHP caja 1531

No se han encontrado datos de hasta qué fecha estuvo funcionando dicho ferrocarril, aunque se ha podido observar que en mapas provinciales de finales de los años 60 aún aparece señalada su presencia.

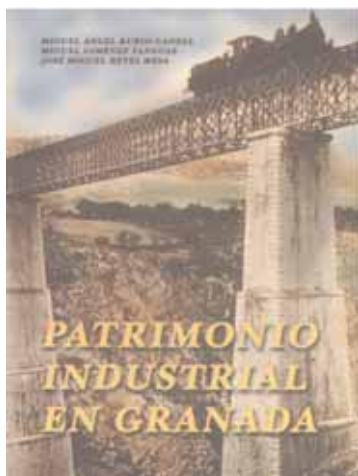
Fuentes y Bibliografía

Se ha preferido citar al final todas las fuentes del texto para evitar un número excesivo de notas al pie de páginas y porque las fuentes sobre las que se apoya el texto son fundamentalmente dos. Para el apartado histórico la base ha sido el libro Minas y Mineros de Granada de Arón Cohen Amselem, publicado por la Diputación de Granada en 2002 dentro de la colección Los Libros de la Estrella. Para el apartado descriptivo del cable y del material móvil del ferrocarril la referencia ha sido el excelente Trenes, Cables y Minas de Almería de José Antonio Gómez Martínez y José Vicente Coves Navarro, publicado por el Instituto de Estudios Almerienses en 2000.

También se han consultado expedientes mineros en el Archivo Histórico Provincial y la escasa bibliografía sobre el paraje de las Piletas, aunque con pocas aportaciones a los datos ya conocidos.

Los datos de la actual explotadora de las minas Óxidos Férricos S.A. han sido obtenidos de la página de Internet del IGME (Instituto Geológico y Minero de España). De gran ayuda en la interpretación del terreno han sido los planos topográficos en sus diferentes escalas y las ortofotos digitales, así como la compañía y las observaciones de dos buenos aficionados a la vía estrecha como son Amadeu Parera y Víctor Lara.

Y para finalizar, destacar el apoyo incondicional de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería (ASAFAL).



Miguel Ángel Rubio Gandía, Miguel Giménez Yanguas y José Miguel Reyes Mesa, 2003,

Patrimonio Industrial en Granada. Asukaría Mediterránea, Granada. 328 pp.

Con este título que no necesita aclaración alguna, varios profesores que conforman el Grupo de Investigación de Patrimonio Industrial de la Universidad de Granada presentan una recopilación de artículos sobre diferentes aspectos del patrimonio industrial granadino. Esta forma de presentación permite una lectura fácil, rápida y amena, ofreciendo a la vez gran cantidad de datos históricos referentes a las distintas facetas que conforman ese otro legado que tan poca atención se le presta y del que nos lamentamos por su pérdida cuando ya es demasiado tarde.

La diversidad de temas tratados en estos breves relatos, que en su momento fueron artículos de prensa, manifiestos en defensa de la conservación de alguna estructura o conmemoraciones de alguna fecha que merece la pena recordar por el avance que supuso la incorporación de ese avance tecnológico, y otros que se han escrito ex profeso para ilustrar otros aspectos relacionados con el comercio y la industria, encuentran armonía con un índice de capítulos sencillos y bien estructurados.

Las comunicaciones ferroviarias ocupan el primer lugar, destacando el trabajo de

campo en las líneas ferroviarias cerradas al tráfico, los puentes de hierro en desuso y el recuerdo a los tranvías en sus versiones urbana, interurbana y de montaña, así como algunos proyectos no realizados. Le sigue la industria granadina, incluyendo una serie de empresas cuyos edificios se conservan o que han aportado una mejora sustancial en la vida de la ciudad, como el gas o el teléfono, o que por su importancia aún subsisten en la actualidad. Después se hace un repaso a la industria del azúcar tan importante durante muchos años para la economía de la Vega y de la Costa de Granada, auténtico buque insignia del pasado industrial de la provincia.

Los siguientes capítulos recorren aspectos diversos como son: la historia de la electricidad en la ciudad de Granada, el estudio de dos de los exponentes más importantes de la minería del cobre y del hierro en la provincia, un recuerdo a la agricultura granadina y a las instituciones de crédito agrícola, un paseo por las realidades, los proyectos y las desilusiones de disponer de espacios destinados a museos científicos e industriales en Granada, un apartado dedicado a los servicios municipales y a la historia de la

beneficencia, y para finalizar un acercamiento a la publicidad comercial e industrial de finales del siglo XIX y comienzos del siglo XX.

Nos encontramos ante un libro con una finalidad didáctica y de fomentar la sensibilidad hacia una parte importante del patrimonio histórico, a la que con frecuencia se le concede escasa importancia y ningún valor sentimental y cultural. No deja de ser un compendio de lo más significativo del patrimonio industrial, y como miscelánea de los diferentes hitos tecnológicos completa la curiosidad del lector que se inicia en el tema. Sin embargo, el lector que desea profundizar o que domina un determinado capítulo, echa en falta que el libro se convierta en un inventario que recoja todos los ejemplos destacados de capítulos como el de los ferrocarriles o la minería.

En cualquier caso y mejorando la presente, es uno de esos libros imprescindibles para tener una visión global del pasado económico e industrial de la provincia de Granada. Iniciativas como estas deberían repetirse en todas y cada una de las provincias andaluzas.

Carlos Peña Aguilera

El Ferro-carril Digital, nº 2, segundo semestre de 2005. Depósito Legal: AL-244-2004, ISSN: 1885-0510. Edita: Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería (ASAFAL). Consejo de Redacción: Domingo Cuéllar Villar, Antonio Aguilera Cantón, Jesús Martínez Capel, Pedro Mena Enciso, Mario López Martínez, Leovigildo Martínez Anaya y Carlos Peña Aguilera. Diseño y Maquetación: José Mariano Rodríguez Martínez.

Dirección web: www.asafal.com/elferrocarril. Correo electrónico: elferrocarril@asafal.com

Dirección postal: Apartado de Correos nº 10.006, 04080, Almería.