Fernández del Rincón y el Ferrocarril Murcia-Granada.

Antonio LARA RAMOS

I. INTRODUCCIÓN.

El acusado retraso económico del sureste español, en el último tercio del siglo XIX, tendría un claro exponente en la tardía construcción del ferrocarril, anhelo que no fue una realidad hasta los últimos años del siglo XIX y los inicios del siglo siguiente[1]. Señala Abellán como "el Sureste es el vivo ejemplo de las especulaciones ferroviarias y del querer pero no poder; es asimismo representativo de la problemática cuestión que fue siempre el ferrocarril"[2]. Esta empresa, la de su construcción, no estuvo exenta de complicaciones y, por tanto, requirió que las instituciones de la región y las fuerzas sociales aunaran esfuerzos en pro de su consecución.

Dos líneas fueron las que vertebrarían la comunicación entre las provincias de Jaén, Murcia, Almería y Granada: la de Linares a Almería[3] y la de Murcia a Granada. La intersección de ambas se realizaba en Guadix y en su trazado recorrían amplias zonas de las comarcas de Guadix y Baza. "Con el ferrocarril se pretendía sacar de la postración a amplias zonas de la provincia, procurando reavivar un comercio, en ocasiones inexistente, que se realizaba en condiciones bastante precarias. La salida de productos agrícolas era prácticamente imposible a los centros de consumo (la capital, grandes ciudades...), convirtiéndose en una traba más para el desarrollo agrícola de algunas comarcas de la provincia granadina"[4].

Gran parte del proceso de construcción de las citadas líneas coincidiría con el obispado de D. Maximiano Fernández del Rincón (1894-1907)[5], período en el

[1] J. NADAL en su artículo "Industrialización y desindustrialización del sureste español, 1817-1913", en *Moneda y Crédito* n.º 120 (marzo, 1972), mantiene esta tesis al abordar las dificultades que llevarían al fracaso de la industrialización de esta zona a partir de la segunda mitad del siglo XIX, circunstancias en las que las deficientes comunicaciones jugaron un papel importante.

[2] ABELLÁN GARCIA, A.: *Los ferrocarriles del Sureste.* Instituto Juan Sebastián Elcano. C.S.I.C. Madrid, 1979, pág. 61.

[3] Sobre esta línea se puede consultar el estudio de NAVARRO DE OÑA, C.: *El ferrocarril Linares-Almería. 1870-1934.* Cajal. Almería, 1984.

[4] LARA RAMOS, A.: *Granada durante el reinado de Alfonso XII. (1875-1885).* Memoria de Licenciatura (inédita). Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Granada, 1986, pág. 133.

[5] Sobre el obispado de Guadix-Baza en este período se puede ver la tesis doctoral de JARAMILLO CERVILLA, M.: *El obispado de Guadix-Baza, 1885-1921.* Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Granada, 1991. Este trabajo abarca todo el mandato de Fernández del Rincón.

que también se producirían los mayores problemas en la construcción. Cuando Fernández del Rincón toma posesión de la diócesis no se tardará en inaugurar el tramo Serón-Baza (15-12-1894) y el de Guadix-Almería (26-7-1895).

Esta coincidencia en el tiempo y la preocupación y participación del obispo en diversos actos, es lo que nos mueve a presentar en estas páginas aquellos aspectos más significativos de la actuación de Fernández del Rincón a favor de la materialización de las ansiadas líneas férreas. Centrándonos básicamente en la línea de Baza a Granada que, por los problemas y obstáculos que se encontraron para su realización, aglutinó una mayor actividad reivindicadora.

II. SITUACIÓN DE LA LÍNEA BAZA-GRANADA EN 1897.

Esta línea había sido autorizada por la ley general de ferrocarriles de 12 de julio de 1876, con una subvención máxima de sesenta mil pesetas por kilómetro[6]. Por R.O. de 12 de marzo de 1885 fue concedida, y tras varias subastas desiertas, al inglés Edmundo Sickes Hett; siendo después transferida a una sociedad anónima inglesa llamada *The Great Southern of Spain Railway Company Limited.* Esta compañía contrataría para la construcción de la línea y el ramal de Águilas a otra también inglesa, *Hett, Maylor and Company Limited.*

La línea debía construirse para comienzos de 1891. Este extremo no se produciría y la compañía solicitó una prórroga de cuatro años, siéndole concedida; como quiera que finalizada esta prórroga la línea seguía sin terminarse, la compañía volvió a solicitar otra nueva en 1895, que también le sería concedida por la ley de 29 de marzo del mismo año. De esta forma, nos situaríamos en el momento en que, diez años después de iniciada su construcción, la línea no estaba concluida, habiéndose llegado tan sólo hasta Baza[7].

La compañía *The Great Southern of Spain Railway* atravesaría por diversas dificultades de orden financiero para proseguir las obras y terminarlas hasta Granada. Una vez que llevó la línea hasta Baza solicitó la división de la misma en dos tramos: Murcia-Baza y Baza-Granada. Este último tramo sería transferido a una nueva compañía londinense titulada *The Granada Railway Company Limi-*

[6] *Liga de Contribuyentes. Plano de estudios de ferrocarriles de Menjíbar a Granada, de Linares a Almería, de Puente Genil a Linares y de Murcia a Granada.* Granada, Imp. de El Defensor de Granada, 1882.

[7] Las fechas de terminación de los tramos de esta línea y su longitud son como sigue:

	Kms.	Fecha
Alcantarilla-Lorca	55,489	28-03-1885
Almendricos-Lorca	23,703	20-07-1890
Almendricos-Huércal Overa	18,071	10-04-1891
Huércal Overa-Zurgena	10,934	30-06-1892
Zurgena-Almanzora	10,528	10-11-1893
Almanzora-Purchena	20,106	11-06-1894
Purchena-Serón	18,515	17-09-1894
Serón-Baza	31,143	16-12-1894
Gor-Guadix	16,299	10-11-1906
Baza-Gor	35,560	15-03-1907

ted. La transferencia fue autorizada por el ministerio de Fomento y sujeta al pliego de condiciones especiales aprobado por R.O. de 21 de diciembre de 1894[8]. Una rocambolesca historia que tan sólo había empezado a desarrollarse.

Al producirse esta transferencia, en el tramo de Guadix a Baza había ya muchas obras hechas para los grandes puentes sobre el Balata, el Baúl y el Gor, así como el material de hierro para los mismos. Sin embargo, llegaríamos a 1897 y la compañía no había iniciado aún las obras. Esto va a provocar un creciente movimiento de protesta por distintas instituciones, solicitando al ministro de Fomento que se le diera una solución a la larga paralización de las obras. Y es que el ferrocarril constituía una tabla de salvación y esperanza para una región muy deprimida económicamente. Para sus habitantes "el ferrocarril, con la baratura y prontitud de sus transportes abrirá para estos productos nuevos y ricos mercados, que hoy no lo son, porque las distancias y los medios de comunicación, ni son apropiados para que aquellos lleguen en buenas condiciones de venta, ni aún menos para que cedan al productor una ganancia proporcionada"[9].

III. ACTUACIONES DEL OBISPO.

La paralización de las obras del ferrocarril de Baza a Granada exaltó los ánimos de amplios sectores de la sociedad e instituciones de la región. La concesión de una segunda prórroga en 1895 se convertía en el detonante que exacerbaba la tensión e incertidumbre que se vivía desde algunos años atrás. Había sido mucho el tiempo que estas provincias surorientales hubieron de esperar para que se fraguara la construcción del camino de hierro, y cuando todo parecía indicar que se iba a alcanzar el deseo, se paralizan las obras y se comienza a dar largas a un asunto ya bastante dilatado.

Las manifestaciones en los meses siguientes a la concesión de la segunda prórroga no escatimaban verter una dura crítica, no sólo a la compañía, sino al propio gobierno central. La crítica se realizaba en estos términos: "Las contemplaciones que para la Compañía de este ferrocarril viene teniendo el Gobierno, otorgándola cuantas prórrogas ha pedido, sin hacer mérito de los grandes perjuicios que esa suspensión injustificada de los trabajos causa a regiones importantísimas de la nación, es inexplicable a no ser que se considere como una muestra más de lo que puede el favor en este desdichado país, donde los intereses generales se posponen siempre a las exigencias del compradazgo, ley suprema de nuestra vida social, dentro de la triste decadencia a que hemos llegado"[10].

A medida que pasaban los meses y no se atisbaba una solución a la paralización de las obras, era más creciente el deseo de organizarse para presionar en favor de una salida al problema, en una doble vertiente: o la empresa acometía los tra-

[8] "De Murcia á Granada. Documentos relativos a este ferrocarril". *Boletín de la Cámara de Comercio e Industria de Granada* (B.C.C.I. Gr.). Año V, n.º 32, Julio, 1898, pág. 282.

[9] Hemeroteca Casa de los Tiros (H.C.T.). *El Eco Accitano,* año I, n.º 7, 11 de agosto de 1889.

[10] H.C.T. *El Defensor de Granada,* 15 de septiembre de 1896.

bajos del ferrocarril hasta concluirlo, "o de lo contrario hay que realizar una manifestación enérgica ante los poderes públicos que vuelvan por la razón y la justicia de no subordinar sus intereses a las conveniencias de la Compañía"[11]. En los primeros meses de 1897 se formaran comisiones en ayuntamientos de las provincias de Granada, Almería y Murcia para gestionar la terminación del ferrocarril.

En esta dinámica de protesta ante el gobierno por la incongruente situación, el obispo Fernández del Rincón dirigirá una carta en abril de 1897 al ministro de Fomento interesándose por la situación de las comunicaciones en las comarcas del obispado, tanto carreteras como ferrocarril Baza-Granada, y mostrando la necesidad de que se emprendieran nuevamente las obras en esta línea.

Decía el obispo en esa carta que era preciso dar ocupación "á la clase jornalera tan abatida por la necesidad y especialmente la de los pequeños pueblos, donde tantas víctimas está causando el hambre"[12]. Poco después, en su intervención en una asamblea regional, que se celebró para tratar el tema de este ferrocarril, expresaba con ese carácter fuerte que le caracterizaba y de forma sarcástica que el ministro "me contestó con la finura que le distingue, pero me decía, que había llamado al director del ferro-carril y que, si no podía reanudar los trabajos de este había que aguardar á que se cumpliera la prórroga que se le había concedido"[13].

A finales de abril se constituiría en Granada una comisión organizadora de una asamblea regional para tratar el tema del ferrocarril Murcia-Granada. Con esta asamblea se pretendía, por un lado, culminar todo el proceso de lucha que se venía realizando desde años atrás en base a actuaciones dispersas, y, por otro lado, unificar criterios y puntos de vista en las razones esgrimidas para ello, al tiempo que ofrecer una imagen de unión y protesta conjunta desde diversos sectores de la sociedad, tanto a nivel institucional, como de carácter privado. Se pretendía, en definitiva, poner en contacto a todas las fuerzas vivas que reivindicaban de una u otra forma la finalización de las obras de un ferrocarril cuya materialización se había convertido en una tarea prácticamente eterna.

De modo que, la comisión organizadora acordaría efectuar una citación, entre otros, a los siguientes sectores:

— Diputaciones de las cuatro provincias, es decir, Murcia, Granada, Almería y Jaén.
— Ayuntamientos de capitales y pueblos cabeza de partido.
— Sociedades Económicas, Cámaras de Comercio, Ligas Agrarias, Cámaras Agrícolas y Fomento de las Artes de la región.
— Sres. Arzobispo de Granada, Obispo de Guadix-Baza, Murcia, Almería y Jaén, Cabildos Catedrales y clero parroquial.
— Prensa diaria de las cuatro provincias y periódicos *El Ferrocarril* de Almería y el *Linares*.

[11] Ibidem, 26 de enero de 1897.
[12] Ibidem, 18 de mayo de 1897.
[13] Ibidem.

La Asamblea estaba fijada para el 16 de mayo y se celebraría en Granada.

En el ayuntamiento granadino, con objeto de estudiar todos los asuntos relacionados con este ferrocarril, se había creado la denominada Junta Gestora del ferrocarril de Granada a Murcia, presidida por el alcalde José Gómez Tortosa[14]. Esta junta se encargaría de elaborar un documento en el que se expusiera a la Asamblea el problema, quedando redactado en los siguientes términos:

> "1.º Es aspiración unánime y justa de las provincias de Alicante, Almería, Granada, Jaén y Murcia que, sin dilaciones de ningún género, se reanuden y terminen, dentro del plazo concedido por la ley de prórroga de 29 de marzo de 1895, las obras de construcción del ferrocarril de Baza a Granada, del que es concesionaria *The Granada railway Company Limited.*
>
> 2.º Demostrando los hechos que la referida Compañía no ofrece seguridades de concluir las obras dentro del plazo marcado, la Junta entiende que, sin perjuicio de las gestiones que se practiquen para obtener, en el término más perentorio posible, la conclusión de aquellas obras, debe activarse el expediente de caducidad incoado por iniciativa de la Diputación provincial de Granada.
>
> 3.º Cualquiera que sea la marcha y desarrollo de las gestiones que se realicen en ambos sentidos, los representantes de las provincias de Alicante, Almería, Granada, Jaén y Murcia, hacen pública y solemne manifestación de que no se puede ni se debe consentir que, bajo ningún pretexto, se conceda á *The Granada railway Company Limited,* nueva prórroga para terminar las obras del ferrocarril de Baza á Granada, porque tal concesión constituiría un grave perjuicio para los intereses de estas provincias y para el interés general de la Nación"[15].

La Asamblea se inicia el día 16 de mayo y a ella acuden más de doscientos representantes de las mencionadas provincias. Por el Obispado de Guadix-Baza lo hacía el obispo, D. Maximiano Fernández del Rincón, el arcipreste de la catedral, García Milena, el secretario de cámara, García Garrido, y el párroco de Santa Ana, José Antonio Fajardo. También, el alcalde de Guadix, D. Torcuato García Ochoa, y el de Baza, D. José M. Navarrete, el diputado a Cortes por Guadix, Francisco Angulo, y el de Baza, Nicolás Aravaca, representado por su hijo Fernando. Florencio González, representante del ayuntamiento bastetano y Manuel García

[14] Formaban parte de esta Junta Gestora, además del alcalde de Granada, el marqués de Dílar (presidente de la Liga Agraria), Fco. de P. Villa-Real (director de la Sociedad Económica de Amigos del País), Juan Echevarría (presidente de la Cámara de Comercio), los concejales del ayuntamiento granadino Horques, Perales, Rico y López Sáez y el director de *El Defensor de Granada* Luis Seco de Lucena.

[15] H.C.T. *El Defensor de Granada,* 15 de mayo de 1897.

Noguerol (catedrático del Instituto Provincial de Granada) representando al Liceo de Guadix y al *Accitano.*

Llegamos al domingo 16 de mayo y todo está dispuesto para que se inicie la Asamblea regional. El primer acto que se realiza es el de la elección de la mesa que presidirá el desarrollo del acto. Para el cargo de presidente de dicha mesa es elegido Fernández del Rincón[16].

Esta elección implicaba, por un lado, un reconocimiento personal a la figura de este obispo, ciertamente carismático; hemos de pensar que tuvo una dilatada estancia en Granada dejando una gran imagen y muy buenos amigos. Y, por otro, la elección de alguien que realmente estaba comprometido con la causa que allí reunía a este gran número de personas.

Fernández del Rincón no sólo ostentaba un puesto de importancia institucional, sino que en su quehacer personal asumía su responsabilidad y se pronunciaba por una cuestión que era vital para la zona en la que desempeñaba su labor, manifestaba que "por esto principalmente he venido yo aquí, por amor a los accitanos a quienes debo mirar como hijos, defendiéndoles y amparándoles en sus derechos y necesidades"[17].

En el discurso de apertura de la Asamblea, Fernández del Rincón expresó que se habían congregado "en nombre de la justicia porque pedimos la terminación de una línea que ha de unir cinco provincias"[18]. En este discurso el obispo se mostró firme en reclamar la reanudación de la construcción de la línea férrea.

También manifestó su compromiso social, en la línea de la doctrina social tan relevante por estos años en el seno de la Iglesia, al concebir el ferrocarril como factor generador de trabajo y, por tanto, como una vía de solución y remedio, en principio temporal, de los males que aquejaban al sector menos favorecido social y económicamente de la población. Decía Rincón que "todos sabemos cómo está el proletariado; el hambre es devoradora; por todas partes se ven hombres escuálidos y cubiertos de andrajos a los cuales urge tender una mano de protección, dándoles el trabajo que ha de proporcionarles los medios de subsistencia de que carecen"[19].

[16] Junto a Fernández del Rincón fueron elegidos los siguientes cargos:
- — *Vicepresidente 1.º:* El gobernador eclesiástico de Granada, Pesquero.
- — *Vicepresidente 2.º:* Alcalde de Granada.
- — *Vicepresidente 3.º:* Arcipreste de Almería, Eusebio Sánchez Sáez.
- — *Vicepresidente 4.º:* El catedrático de la Universidad de Granada Juan de la Gloria Artero, por la provincia de Murcia.
- — *Vicepresidente 5.º:* Eduardo Claver, teniente alcalde del Ayuntamiento de Jaén.
- — *Vicepresidente 6.º:* Fco. de Paula Villa-Real, por la provincia de Alicante.
- — *Secretarios:* Amador Ramos Oller (director del periódico *El Ferrocarril* de Almería), Pablo Jiménez Sánchez (Colegio Notarial de Granada), Juan Aguilar (Liga de Contribuyentes de Murcia), Fco. Gómez Sánchez (Síndico del Ayuntamiento de Linares), González Tamarit (primer teniente de alcalde de Almería) y Eduardo Fernández del Pozo (director del periódico *La Democracia* de Jaén).

[17] H.C.T.: *El Defensor de Granada,* 18 de mayo de 1897.

[18] Ibidem.

[19] Ibidem.

Durante todo el día se fueron debatiendo distintas cuestiones sobre el ferrocarril Murcia-Granada, su necesidad para esta zona peninsular y lo perentorio de adoptar medidas que favorecieran la reanudación de las obras. La Asamblea se alargó hasta las seis menos cuarto de la tarde y como conclusión a todo ello fue aprobada una proposición que redactaron las cabezas visibles de los periódicos más representativos en la lucha por el ferrocarril, Amador Ramos Oller de *El Ferrocarril* de Almería y Luis y Francisco Seco de Lucena de *El Defensor de Granada*. La proposición quedaba redactada de la siguiente forma:

> "1.º La Asamblea dirigirá á los diputados y senadores de las cinco provincias un mensaje encomendando á su patriotismo la gestión adecuada para que se realicen los deseos de Alicante, Almería, Granada, Jaén y Murcia, que consisten en obtener la más rápida terminación de las obras del ferrocarril de Baza á Granada, recabando al mismo tiempo del Gobierno de S.M., ante la Representación Nacional, afirmaciones terminantes respecto de que cuando espire la prórroga que hoy disfruta la Compañía, no se le volverá á conceder ninguna otra y caducará la concesión.
>
> 2.º Se pedirá á las Diputaciones y Ayuntamientos de las capitales de las cinco provincias, que designen representantes de su seno para que, uniéndose á los diputados y senadores, secunden y auxilien su gestión.
>
> 3.º Se encomendará á unos y otros que activen los trámites y resolución del expediente de caducidad.
>
> 4.º Quedará constituida en Granada una Junta gestora permanente[20], que continúe los trabajos iniciados hasta su completa terminación"[21].

Lamentablemente para los intereses de los habitantes de la diócesis, la compañía no reanudaría sus trabajos y hubieron de pasar algunos años antes de que por R.O. de 7 de abril de 1899, y previo informe del Consejo de Estado, se confirmase la transferencia de la línea de Moreda-Granada a la *Compañía del Sur de España* por la de *Granada Railway*. Esto implicaba un doble efecto; parte de la línea de Baza a Granada sería construida por una compañía más comprometida con el ferrocarril, con lo que se conseguía unir Granada con la línea de Linares a Almería. Por otro lado, se descargaba a *The Granada Railway* de parte de su

[20] La Junta o Comisión gestora quedó formada por estas personas:
- El alcalde de Granada Gómez Tortosa como presidente.
- Joaquín Ramos García, Vicente Abad y Manuel González Tamarit, representantes de corporaciones y ayuntamientos de Almería.
- Francisco Villa-Real por la de Alicante.
- Juan de la Gloria Artero por Murcia.
- Juan Horques, Pablo Perales, Luis Rico y Miguel López Sáez, concejales granadinos.
- Amador Ramos, director de *El Ferrocarril*.
- Luis y Francisco Seco de Lucena.

[21] H.C.T.: *El Defensor de Granada*, 18 de mayo de 1897.

obligación y se le facilitaba la construcción de un tramo más corto, como era el de Guadix a Baza.

De este modo, ambas líneas, Baza-Granada y Linares-Almería, tendrían un tramo común, Guadix-Moreda. En mayo de 1902 se iniciaban las obras del tramo Baza-Guadix, que concluían definitivamente cinco años después.

Ya finalmente, otra actuación reseñable de Fernández del Rincón, de carácter más protocolario, pero no por ello carente de importancia, y que refleja lo carismático de este obispo, es su intervención en la inauguración del ferrocarril Linares-Almería. Primero en julio de 1895 en la estación de Guadix inaugurando el tramo de Guadix-Almería y más tarde, en la del puente sobre el río Salado[22], el 11 de marzo de 1899.

Así nos describe Luis Seco de Lucena, en su crónica sobre los actos de la inauguración del ferrocarril, la figura del obispo en el viaducto del Salado: "Revestido de pontifical, ostentando sobre su corazón el pectoral que le regaló el Cabildo Metropolitano de Granada, en el índice el anillo que fué espléndido obsequio de D. Antonio Ruiz, sobre sus sienes la Mitra que le recuerda el cariño del pueblo de Linares y en su diestra el báculo que le donó la diócesis de Jaén"[23].

IV. CONCLUSIONES.

Como conclusiones a lo expuesto en estas páginas anteriores se podrían reseñar tres cuestiones:

— La implantación del ferrocarril Murcia-Granada fue un tema que para los habitantes de las provincias de Murcia, Almería y Granada no sería fácil de verlos materializado, por lo que no estuvo exento de una dura lucha, tanto a nivel de poderes públicos como privados.
— Fernández del Rincón realmente asumió su compromiso con su tiempo y con su espacio. Se interesó por el tema del ferrocarril, concibiéndolo como un factor de desarrollo y generador de trabajo para las clases más desfavorecidas.
— El obispo se sumó a la lucha que se había gestado a favor de la línea férrea, y en esa lucha fue un elemento importante, sacando a relucir su talante y carisma personales.

[22] El viaducto quedaba compuesto, según descripción de Luis Seco de Lucena, de tres tramos contínuos de 105 metros de luz cada uno que se apoyan sobre dos estribos y dos pilas de fábrica por el intermedio de cajas de rodillos de dilatación con rótulas. La viga tiene 10 metros de altura y es de celosía ordinaria doble. El último tramo se apoya directamente, sin estribo, en la roca caliza del Cerro de la Cabrita. Las pilas de fábrica tienen 75 metros y 80 centímetros de altura, siendo su ancho de 4 metros en la coronación y de 8,24 en la base habiéndose construido de mampostería caliza trabada con mortero de cal. Son de forma piramidal. Los parámetros de sillería.

[23] H.C.T.: *El Defensor de Granada,* 17 de marzo de 1889.