En el primer centenario del ferrocarril

Antonio LARA RAMOS

1. INTRODUCCIÓN.

Siempre es emotivo, y a veces útil, recordar los centenarios de aquellos momentos de nuestra historia que tuvieron alguna relevancia o una significación especial. Los centenarios, se ha comentado en alguna ocasión, suelen estar cargados de una gran dosis de añoranza y nostalgia, pero ser poco efectivos. No obstante, la memoria colectiva es algo que no se puede menospreciar, al contrario, hay que fomentarla, y la celebración de alguna conmemoración se erige en el momento propicio para ello.

En esta ocasión, estamos de enhorabuena, pues en este boletín tenemos la oportunidad de recordar dos centenarios: uno, el cuarto centenario de la erección del Seminario Conciliar de San Torcuato y, otro, el primero de la llegada del ferrocarril a estas tierras y a la ciudad de Almería. Sobre este último centenario nos vamos a detener en estas páginas, pues del otro ya se ocupan acertadamente otros trabajos en esta publicación.

Con este artículo tan sólo se pretende dejar constancia del cumplimiento de los primeros cien años de la existencia del tren en estos parages y contribuir al merecido recuerdo de tan importante acontecimiento, ciertamente trascendente para el desarrollo económico que tuvo esta comarca en las primeras décadas del siglo XX.

Hace algunos años planteábamos, con temor, si llegaríamos a celebrar el centenario del ferrocarril con las líneas férreas en servicio activo[1]. Entonces se vivía con cierta incertidumbre el futuro de la línea Linares a Almería. Ante tales noticias se levantó una fuerte campaña en defensa del ferrocarril desde distintos sectores. Los artículos en la prensa se sucedieron y se constituyó la llamada *Plataforma en defensa del ferrocarril*, en la que participan ayuntamientos, cámaras de comercio, sindicatos y partidos políticos[2]. Al menos, se ha conseguido por el momento llegar a celebrar el centenario con gran parte de las líneas en servicio activo.

Digo gran parte de las líneas porque, lamentablemente, el día 30 de septiembre de 1984 el Consejo de Ministros acordaba el cierre de la línea Guadix-Baza-Almendricos, consumado en 1985 y ratificado en el *Plan de Transporte Ferroviario*

[1] LARA RAMOS, A.: "Un centenario que peligra: el cierre de las comunicaciones ferroviarias", *Wadi-as, Revista de Guadix y Comarca*, nº 97, noviembre, 1992, pp. 6-8

[2] La composición de los miembros de la Plataforma es la siguiente: Ayuntamiento de Espeluy, Ayuntamiento de Jabalquinto, Ayuntamiento de Linares-Baeza, Ayuntamiento de Mengíbar, Cámara de Comercio de Almería, Cámara de Comercio de Granada, Cámara de Comercio de Jaén, Comisiones Obreras, Izquierda Unida, Partido Andalucista, Partido Popular, Semaf y Unión General de Trabajadores. Lamentablemente, se echa de menos la presencia de ayuntamientos de las provincias de Granada y Almería y, por lo que a nosotros nos compete, el de Guadix, ciudad que tan importante papel jugó en la confluencia de las líneas Linares a Almería y Murcia a Granada.

aprobado por el Congreso en 1988. Con este *Plan* se ponían en peligro de supresión muchas líneas y representaba una marginación manifiesta hacia el sureste español, fundamentalmente por la ausencia de inversiones para las líneas existentes. Se esgrimían con gran impunidad razones de baja rentabilidad, pero paradójicamente no se contemplaban medidas para poner remedio a ello.

Salvado el miedo de celebrar un centenario sin el protagonista, hoy ha llegado el momento de conmemorar estos cien primeros años y, si bien, las circunstancias del ferrocarril no son las mejores, al menos todavía rueda por nuestras tierras.

2. UNA ASPIRACIÓN HECHA REALIDAD.

La historia del ferrocarril en la parte más oriental de Andalucía cuenta con un importante repertorio de cualidades humanas, que van desde la ilusión, la esperanza, la frustración, la espera impaciente hasta el deseo hecho realidad.

Mientras que en muchas partes de España el ferrocarril había llegado en los primeros años de la segunda mitad del siglo XIX, en estas tierras no fue una realidad hasta el final del siglo y primeros años del siguiente. Hasta conseguirlo el camino estuvo plagado de muchos obstáculos.

El proceso de concesión y construcción de las líneas férreas de Murcia a Granada y Linares a Almería fue muy lento y, en ocasiones, agónico[3]. La comarca de Guadix se convirtió en un punto clave en el trazado de las líneas, en ella se efectuaron los cambios más sustanciales de construcción y Guadix, junto a Moreda, terminarían erigiéndose en el punto de encuentro de ambas líneas, cuando en un principio estaba previsto que sus trazados fueran diferentes entre estas dos poblaciones. Por fin, tras casi tres décadas de lucha, se abrió al servicio el tramo entre Guadix y Almería el 25 de julio de 1895. No obstante, la red no quedó totalmente construida hasta el 15 de marzo de 1907 en que se abre el tramo entre Gor y Baza.

La ilusiones que se pusieron con la llegada del ferrocarril fueron innumerables. Baste señalar como ejemplo las palabras de un ilustre accitano, D. Ramón Aparicio Requena, quien en una Memoria presentada al Senado el 1 de diciembre de 1879 expresaba la necesidad del ferrocarril en estos términos: *"Deseamos con avidez que vengan pronto las dos vías de Linares a Almería y la de Murcia a Granada;... para que formando parte esta* (Guadix) *del concierto Europeo, civilización y cultura de los pueblos más adelantados en agricultura e industruia al E. de la península Ibérica y de nuestra vecina Nación Francesa y Alemana participemos de su progreso, afluyan capitales, agrónomos y artistas inteligentes y prácticos, que sirvan de maestros a nuestros naturales,... brotarán como por ensalmo hábiles agrónomos y diestros industriales, que aumenten la producción hasta donde la naturaleza y condiciones del país permitan, y multipliquen las variadas formas de los objetos industriales"*.

Como esta cita podríamos haber mencionado otras muchas que abundan en las publicaciones y periódicos de la época. El ferrocarril se había convertido en todo un símbolo para los coetáneos. Supuso varias cosas, entre ellas sacar de su secular aisla-

3 Para todo lo relacionado con la llegada del ferrocarril en esta comarca se puede consultar LARA RAMOS, A.: *Comunicaciones y desarrollo económico. Ferrocarril y azúcar en la comarca de Guadix, su repercusión socieconómica (1850-1910)*, Granada, Universidad de Granada, 1995.

4 APARICIO REQUENA, R.: *Memoria sobre el ferro-carril de Linares á Almería. Estación de Guadix, y sus relaciones con la línea de Murcia á Granada.* Guadix, 1882, p. 32.

miento viario a la ciudad de Almería y zonas limítrofes y la reafirmación del papel desempeñado por la comarca de Guadix en las comunicaciones de Andalucía oriental, a la vez que una mejora de las existentes. En él depositaron sus esperanzas de progreso las tierras y ciudades de Baza, Almería o Guadix, centrando en su llegada todos los deseos y proyectos de desarrollo agrícola, industrial y comercial.

Desde las páginas del *Eco Accitano* se escribían, el 11 de agosto de 1889, estas palabras de ilusión y esperanza: *"El ferro-carril, con la baratura y prontitud de sus transportes abrirá para estos productos* (los de la comarca) *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 aun menos para que cedan al productor una ganancia proporcionada"* .[5]

Como vemos, con el ferrocarril el comercio encontraría un destacado aliado, que no tenía con los medios existentes en ese momento. Y bien que lo encontró, pero no sólo el comercio, también la minería o la remolacha azucarera que se convertía en estos años en el cultivo de moda en las vegas de Guadix y Baza, sacando a la agricultura de un estado de anquilosis. Después vendría, como una consecuencia del desarrollo remolachero y de los enlaces por ferrocarril, una fábrica de azúcar de remolacha, la llamada *Fábrica Azucarera de San Torcuato*.[6]



Foto Pícaro.

La popular locomotora *Balwind* en la actualidad. Su aspecto deteriorado esperamos que no sea una premonición del futuro del ferrocarril en la zona.

3. LA CONCESIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE LAS LÍNEAS.

La consecución del ferrocarril estuvo cargada de vicisitudes. Hubieron de pasar más de dos décadas para que se atendieran las peticiones de las provincias de Granada y Almería de unas líneas férreas. Los intereses del capital privado no repara-

5 Hemeroteca Casa de los Tiros: *El Eco Accitano,* 11 de agosto de 1889.

6 Sobre este tema se puede ver mi artículo publicado en este boletín (nº 6, año 1993) titulado "La industria Azucarera en Guadix. Una incipiente industrialización en el inicio del siglo XX", pp. 27-37.

ron en estas tierras; la rentabilidad del negocio ferroviario en ellas no era considerada la misma que en otras zonas de España. La actitud del Gobierno no se dirigió a favorecer, como en otros puntos de la geografía del país, las condiciones de construcción para hacer atractivas las líneas. Sin embargo, las reivindicaciones por el ferrocarril serían constantes desde diversos frentes -instituciones públicas y grupos privados- para que fuese posible su implantación en estas provincias.

Sólo ya, muy a finales del siglo XIX, cuando el resto del país contaba con una extensa red de ferrocarriles, iniciada medio siglo antes y cifrada en más de 12.000 kms en 1895, el ferrocarril llegaría hasta aquí. Hasta entonces la única entrada del tren en la provincia de Granada se había producido con la construcción del tramo entre Loja y Granada en diciembre de 1866.

La línea férrea de Murcia a Granada es incluida en la ley general de 2 de julio de 1870, por la que se autorizaba al Gobierno para otorgar en pública subasta un ferrocarril entre ambas ciudades. Pasaron muchos años antes que la línea se concediera, lo habitual era que las subastas quedaran desiertas. Por fin, el 12 de marzo 1885 se adjudicó al concesionario británico Edmundo Sikes Hett. El 20 de julio de 1890 la línea llegaba a Almendricos, el 16 de diciembre de 1894 lo hacía hasta Baza. Desde este momento las obras sufrieron retrasos y paralizaciones, por lo que suscitó críticas y algunas movilizaciones.[7] La construcción del resto de la línea se convirtió en una verdadera odisea. Primero se construyó el tramo Moreda a Granada -abierto el 2 de mayo de 1904- y después el de Baza a Guadix, que terminó de construirse para marzo de 1907.

La línea Linares a Almería, por su parte, fue incluida en el plan de ferrocarriles de mayo de 1870. La concesión la consigue la *Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España* el 15 de septiembre de 1889. El 26 de julio de 1895 se ponía en explotación el primer tramo, el que discurría entre Guadix y Almería. El 22 de octubre del año siguiente comenzaban a circular los trenes entre Guadix y Moreda y el 15 de octubre de 1904 la línea llegaba a Linares.

El ferrocarril que transcurría desde Murcia a Granada tenía un objetivo primordial, a saber, debía poner en contacto la región levantina y el interior y occidente andaluz, rompiendo de esta forma el rígido esquema radial con que se concibió la red española, al tiempo que comunicar distintas zonas litorales.[8] La de Linares a Almería se convertía en una importante conexión con un puerto marítimo y daba inmensas posibilidades a la salida de los productos mineros procedentes de las minas jienenses y de las del Marquesado, sobre todo las de Alquife para las que se construiría un ramal.

Aunque la empresa de la construcción fue larga, finalmente el ferrocarril se hizo una realidad. Con ello, se abrieron en el panorama económico dos décadas de incipiente desarrollo. No obstante, como ocurre con lo que es muy deseado, en la práctica se comprobaría que las ilusiones superaron a la realidad.

7 LARA RAMOS, A.: "Fernández del Rincón y el ferrocarril Murcia-Granada", *Boletín del Instituto de Estudios "Pedro Suárez"*, nº 5, 1992, pp. 146-152.

8 Este ferrocarril conectaba con el resto de la red del Mediodía a través del tramo de Granada a Bobadilla, y así enlazaba con los ferrocarriles de Córdoba a Málaga, Córdoba a Sevilla, Sevilla a Jerez y Cádiz, Sevilla a Huelva, etc.

4. A MODO DE EPÍLOGO.

Hoy queremos recuperar aquellos años de ilusión con este centenario. Una ilusión de la que necesita buenas dosis esta comarca, como la de Baza o Huéscar. No vamos a entrar a analizar cuál es la situación socioeconómica de estas zonas de la mitad septentrional de la provincia de Granada, las llamadas *altiplanicies granadinas*, pero sí señalar que se encuentran entre las zonas más deprimidas de España y, por tanto, están necesitadas primero de mucha ilusión y después de muchas realidades.

Una ilusión que puede encontrar en este centenario su razón de ser. Con el ferrocarril se iniciaba una etapa de cierto desarrollo económico para la comarca de Guadix, si ese recuerdo somos capaces de rescatarlo posiblemente sea de gran ayuda para acometer las soluciones que se están vislumbrando en el horizonte económico más próximo de la comarca. Pero, sería importante que llegara un poco más lejos y que sirviera para modificar una mentalidad y unas actitudes conformistas que se advierten en gran parte de la población, de tal forma que la parte de la memoria colectiva que representa el centenario sirva de motivación para comprender que con esfuerzo e ilusión se puede llegar a soluciones favorables para todos. Espero que el centenario no quede sólo en un recuerdo.