

LA LÍNEA DE FERROCARRIL GUADIX-BAZA-LORCA (SIGLOS XIX Y XX): PROYECTOS DE TRAZADO, SUEÑOS Y OLVIDOS.

THE GUADIX-BAZA-LORCA RAILWAY (19th–20th CENTURIES): LAYOUT PROJECTS, DREAMS AND OBLIVION.

Juan Antonio Díaz Sánchez

Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino | jads@ugr.es

Recibido: septiembre de 2015 / Aceptado: noviembre de 2015.

Resumen

Amanecía un espléndido día en la ciudad de Baza, despuntaba el alba, un radiante sol iluminaba toda la hoya del antiguo reino de Granada. La gente se agrupaba en la nueva y flamante estación de ferrocarril de Baza, a las afueras de la ciudad, todos esperaban el momento: la llegada del tren. A las 12:00 horas en punto del medio día, el tren hacía su entrada triunfal sobre las vías y traviesas de la recién inaugurada línea de ferrocarril que unía Andalucía oriental con Murcia y el levante español, corría el año de 1894. Llamaban a ese tren, el tren de los sueños, y lo era, realmente lo era.

Palabras clave

Ferrocarril | Industrialización | Estación | Industria azucarera | Esparto.

Summary

It was the morning of a splendid day in the city of Baza, dawn breaking with a radiant sun lighting up the whole basin of the former kingdom of Granada. People congregated in the new and sumptuous railway station of Baza on the outskirts of the city, waiting for the big moment: the arrival of the train. At midday on the dot, the train made its triumphal entry on the tracks of the just inaugurated railway line that linked eastern Andalusia to Murcia and Valencia in 1894. They called it the train of dreams. And that's what it turned out to be.

Keywords

Railway | Industrialization | Station | Sugar industry | *Esparto* Grass.

1. INTRODUCCIÓN.

“¡El tren del olvido, el tren del olvido, el tren del olvido! Tengo que escribir algo sobre ese dichoso tren. Me he pasado la noche entera pensando en qué inventar, en cómo ordenar las palabras para que quede bonito, en qué expresiones emplear para atraer a los lectores y sobre todo en cómo hallar la forma para sensibilizar al que lo escuche. No puedo inventar, no puedo ordenar palabras, no sé emplear expresiones, ni siquiera sé por dónde debo empezar... sólo tengo recuerdos, uno detrás de otro, como si fueran los flases de una discoteca, donde no puedes distinguir quién está a tu lado o quién te está mirando porque el intervalo de tiempo en el que hay luz es tan breve que no te da tiempo a descubrirlo. Así está mi mente, con muchos datos que apenas puedo distinguir, debido al largo tiempo que me han privado de seguir viviéndolos.”
(Castaño, 2013: 9)

Este fue el mismo tren que, un último día de 1984 —más concretamente, el 31 de diciembre de 1984—, tras una deleznable y aciaga actuación, nos quitaron. Casi un siglo, esta tierra estuvo conectada por ferrocarril (1894-1984). En varias ocasiones, ya hemos escrito las múltiples oportunidades que ello produjo y los innumerables beneficios económicos que supuso para la zona nororiental del antiguo reino de Granada, aquél al que tantos poetas cantaron y escritores plasmaron en sus relatos románticos (Díaz, 2013: 18).

Sin embargo, la construcción de la desaparecida línea Guadix-Baza-Lorca fue un proceso largo, complejo, duro y costoso. La compañía encargada de construirla, tardó casi diez años en materializar el proyecto en una sólida realidad. Se comenzó a construir a comienzos de la década de los años ochenta del siglo XIX y se concluyó, en su primer tramo Lorca-Baza, como ya hemos apuntado anteriormente en 1894, con la construcción del tramo Serón-Baza. Sin lugar a dudas, una titánica obra que tuvo sus complicaciones, avatares, “dares y tomares”. Una de las personas que más ayudó para que ésta se construyese fue don Maximiano Fernández del Rincón, obispo de la diócesis de Guadix-Baza, a finales del siglo XIX, cuya implicación en el proyecto fue decisiva para el mismo (Jaramillo, 1996: 411-418).

A lo largo de este artículo vamos a intentar desgranar la historia del cómo y el por qué se construyó esta línea de ferrocarril, que supuso la industrialización de las comarcas de Guadix, Baza y la cuenca del Almanzora (Almería). También intentaremos aportar nueva documentación a los estudios¹ ya realizados sobre este asunto, que son variados y muy buenos, pero al albor de la nueva documentación hallada en el Archivo Municipal de Caniles queremos completar la información que éstos nos aportan. A continuación, vamos a tratar un tema que fue consecuencia directa de la construcción y materialización de esta línea ferroviaria. Nos estamos refiriendo al proyecto, que tantos debates propició, sobre la proyección de la línea Baza-La Encina (Alicante). Sin lugar a dudas, una línea altamente difícil de construir por la orografía del terreno y que no quedó más que en

1. Cuéllar, 2005: 55; Gris, 2005; Lara, 1996; Martínez, 1987-1991; Martínez, 1998.

un mero proyecto. Una línea que hubiese sido un auténtico eje transversal para conectar ferroviariamente el Altiplano granadino (comarca de Huéscar) y algunas localidades de la hoya de Baza que quedaron privadas del ferrocarril como Cúllar y Benamaurel, con la región de Murcia, concretamente con Caravaca y Calasparra, la provincia de Albacete y La Encina (Alicante). Por último, intentaremos dar una sucinta explicación y valoración de los motivos que originaron el cierre de dicha línea y el actual estado de la cuestión.

2. LA LÍNEA FÉRREA DE LORCA A BAZA.

En el último tercio del siglo XIX, las comarcas de Guadix, Baza, Huéscar y la cuenca del Almanzora se encontraban totalmente deprimidas. Unas tierras ricas en determinados recursos naturales como el hierro de las minas de Serón (Almería) y el esparto, muy apreciado éste por los industriales británicos puesto que de esta fibra vegetal se extraía una extraordinaria celulosa que se convertía en la materia prima utilizada por la industria papelera británica (Castillo & Crocker, 2005). Resulta que estas vastas tierras, que eran ricas en recursos naturales, carecían de algo muy importante, pero que era absolutamente necesario para poder explotar dichos recursos: el tren, medio de transporte y comunicación por excelencia en la Europa decimonónica.

Este proceso de industrialización estuvo enmarcado en lo que la historiografía se ha detenido en denominar como la industrialización andaluza durante la segunda revolución tecnológica (1875-1935) (González de Molina & Gómez, 2000). Debemos tener presente que la zona nororiental de Andalucía prácticamente experimentó su primera revolución tecnológica cuando el resto de esta región vivía la segunda. Esta situación fácilmente nos puede llevar a pensar que la zona nororiental de Andalucía fue y, en cierta medida sigue siendo, la más deprimida de la comunidad autónoma, cuando las industrias mineras florecían en Río Tinto (Huelva) o Linares (Jaén), por citar dos de los yacimientos mineros más importantes que ha tenido Andalucía a lo largo de su historia (James, 2011). Dichas industrias intentaron emular a las británicas pero no llegaron a ser todo lo rentables que en un principio se creyeron. Sólo daremos un dato: a mediados del siglo XIX, Andalucía aportaba el 24% de producto fabril nacional y a finales de la centuria romántica, tan sólo el 18% (González de Molina & Gómez, 2000: 95). Un porcentaje que cayó seis puntos y que ponía de manifiesto el subdesarrollo de Andalucía frente a la gran industrialización vasca o catalana.

Citar también la importancia que tuvo la pionera industria metalúrgica mala-gueña que estuvo en manos de Manuel Agustín de Heredia y pretendió extraer hierro al modo británico (González de Molina & Gómez, 2000: 107). La industria de plomo y pequeña minería almeriense, concretamente la que se focalizó en la sierra de Gádor, y las posteriores minas de hierro de Serón o la del Tesorero, que era una de las aldeas más importantes de la sierra de Baza, también tuvieron su cierta relevancia en el panorama "proto-industrial" andaluz (AA. VV., 1998). En cuanto a las minas del Tesorero vamos a destacar varias cuestiones que son relevantes. Dichas minas férricas se abrieron en 1906 y cerraron en 1923. Fue

tal la producción minera que llegaron a producir, que la denominada «Mina de Hernán Cortés» llegó a tener un cable aéreo que transportaba las vagonetas cargadas de mineral hasta el kilómetro 108,100 de la vía férrea Baza-Lorca, donde existía un cargadero para transportar el mineral hasta el embarcadero del Hornillo en Águilas (Murcia) y de ahí lo llevarían a los altos hornos de Vizcaya o a las grandes fundiciones de Inglaterra. A finales del siglo XIX, fue tal la relevancia e importancia que llegó a tener en la zona la actividad minera, que nació en Baza un periódico que se llamaba *El Porvenir Minero* (Martínez, 2010: 139). Otro sector, que merece especial mención, es el algodónero de Málaga en manos de la familia Larios (González de Molina & Gómez, 2000: 109).

No es nuestro objetivo detenernos en la historia económica andaluza, pero ha sido necesario apuntar algunas nociones básicas para tener claros los antecedentes históricos que propiciaron los desequilibrios económicos industriales entre las dos “Andalucías”, la oriental y la occidental. Con estas breves nociones que hemos apuntado, podemos hacernos una somera idea de cómo era el panorama industrial en la parte nororiental de Andalucía a comienzos del último tercio del siglo XIX, prácticamente inexistente.

1.1. DOS POSIBLES TRAZADOS: CUENCA DEL ALMANZORA VS. VALLE DEL GUADALENTÍN.

Como ya hemos apuntado anteriormente, Andalucía oriental se encontraba deprimida industrialmente hablando pese a ser rica en recursos naturales. Sin embargo, todo esto comenzaría a cambiar cuando el Gobierno de la nación comenzó a pensar en que había de conectarse ferroviariamente todo el Mediterráneo español. Por ejemplo, en 1858, el Marqués de Corvera (Lisón, 2007), que estaba muy ligado a Huéscar, y era Ministro de Fomento del Gobierno presidido por Leopoldo O'Donnell, encargó un estudio de un ferrocarril que conectara Murcia con Mengíbar (Jaén), con una distancia de 312 km y 27 estaciones (Gris, 2000). Este proyecto contemplaba el trazado ferroviario por el valle del Guadalentín, es decir, por la actual comarca de los Vélez. Con la defenestración política del Marqués de Corvera, en 1864, el proyecto del ferrocarril Murcia-Mengíbar fue olvidado.

Tanto la cuenca del Almanzora, como la comarcas de los Vélez (Almería), Baza, Huéscar (Granada) y Caravaca de la Cruz (Murcia), debido a su complicada orografía habían sido relegadas a una economía de subsistencia, a una pequeña industria tradicional continuadora y heredera de la artesanal: alfarerías, tejas, esparto, recursos bélicos (salitre, azufre y pólvora), elaboración de vinos y aguardientes... (Castillo, 2010; 2011; 2012; 2013). Sin lugar a dudas, unos productos de alta calidad, como suelen ser todos los artesanales, pero que, evidentemente, no eran nada competitivos en los mercados españoles del siglo XIX. Como dato significativo, hemos de tener en cuenta que en el último tercio del siglo XIX, las provincias de Soria, Teruel y Almería eran las únicas provincias de la Península que no tenían ni un solo tramo ferroviario (Gris, 2000: 1). Las comunicaciones a través de éstas se realizaban por carreteras de muy baja calidad o por caminos de herradura. Es por ello, por lo que por estas fechas se comenzó a construir la carretera de Huércal-Overa a Baza:

“Enterado el Ayuntamiento de las repetidas quejas verbales de personas de este vecindario por los enormísimos perjuicios que se están ocasionando por el contratista de la carretera en construcción que de Baza se dirige a Huércal-Overa, atravesando el término municipal de esta localidad, sin que para evitarlos ponga el remedio que debe estar a su alcance siendo los más graves haber inutilizado diferentes acequias y brazales que daban riego a crecido número de fértiles fincas quedando reducidas a la clase de secano, con los daños y perjuicios consiguientes hasta que se construyan catorce sifones y veinte tarjeas con más de un muro de sostén a la acequia del barrio Bajo a la puerta del Lugar [...]. Otra falta que causa daños de trascendencia es que la obra de la nueva carretera ha inutilizado casi por completo el antiguo camino de Baza, quedando intransitable y los caminos vecinales que la atraviesan [...]. Y que también se infieren perjuicio a los dueños de las fincas que han quedado sin servidumbre de paso [...]. Y que en el deseo de que se ponga pronto y eficaz remedio a los indicados perjuicios se ha gestionado cerca del repetido contratista, y ha manifestado verbalmente que las obras que son tan indispensables no las han puesto en ejecución por no haberlo dispuesto el Sr. Ingeniero [...]. La corporación discutió, votó y acordó: que por el Sr. Alcalde-Presidente, se eleve la oportuna exposición razonada al Excmo. Sr. Gobernador Civil de esta Provincia.” (Díaz, 2013)²

El 2 de julio de 1870, las Cortes Generales aprobaron la Ley de Ferrocarriles³. Con arreglo a dicha ley se contempló la conexión ferroviaria de Murcia y Granada. El punto álgido de debate sería la elección del trazado, porque había dos posibilidades: valle del Guadalentín (comarca de los Vélez) o cuenca del Almanzora (Cuéllar, 2005: 11). Lógicamente, los intereses de las dos comarcas eran primordiales. Los alcaldes de los respectivos pueblos de cada comarca sabían y eran conscientes de la imperiosa necesidad que tenían de poseer un sistema de comunicación tan avanzado y moderno como era el ferrocarril, y de los grandes beneficios que éste traería consigo para aquellas localidades por dónde discursiese el trazado de la línea. La subvención de 60 000 pesetas por kilómetro que ofrecía el Gobierno hizo que se despertara el interés en los empresarios. Por ejemplo, en 1872, José Fernández Estrada presentó un proyecto realizado por el ingeniero Serafín Frears, quien presupuestó un coste total de 66 000 000 de pesetas para construir un total de 318 km de ferrocarril atravesando las provincias de Murcia, Almería y Granada⁴.

Pero no era ésta la única propuesta, sino que sobre la mesa se ponían otras distintas como un proyecto realizado por un ingeniero francés para conectar Córdoba con Murcia, pasando por Zújar (Cuéllar, 2005: 13). Previamente a la aprobación de la Ley de 1870 hubo más propuestas. Se llevó a estudio un trazado, que nunca se llegó a realizar, para conectar Murcia con Almería, pasando por Totana, Lorca, Vera y Sorbas. En 1862, Antonio García Godínez, hombre de negocios murciano, pidió la conexión ferroviaria entre Lorca y Murcia. Al año siguiente, se presentó otro proyecto de Murcia-Granada-Almería, pasando

2. Archivo Histórico Municipal de Caniles (AMC). Leg. 321, pza. 4, s.f. Sesión capitular de 5 de enero de 1882.

3. *Gaceta de Madrid*, 7 de julio de 1870.

4. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 14 de septiembre de 1873.

la línea principal por Totana, Lorca, los Vélez, Cúllar, Baza y Guadix, y con un ramal secundario que conectase Baza con Almería. Como podemos observar, este proyecto sería el que hubiese atendido a las necesidades ferroviarias de las dos comarcas: los Vélez y el Almanzora (Cuéllar, 2005: 14). Sin embargo, este proyecto se quedó en eso, en un proyecto más, porque nunca se supo más nada de él, del que, con toda seguridad, hubiese sido el más satisfactorio para las pretensiones y necesidades que se tenían en aquella época. Recapitulando, la concesión del ferrocarril era propiedad de José Fernández Estrada, quien le encarga a su ingeniero el proyecto ferroviario de Murcia a Granada pasando por la cuenca del Almanzora. No obstante, este proyecto no fructificó por el alto coste presupuestado, 210 000 pts./km, era demasiado si recordamos que la subvención era de 60 000 pts.

La Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos expresó la conveniencia y necesidad de estudiar otros trazados alternativos más baratos. He aquí que de nuevo vuelven a resurgir las pretensiones ferroviarias del valle del Guadalentín. A todo esto, debemos añadir que el Estado estaba construyendo la carretera de segundo orden entre Murcia y Granada –poco más o menos, que por el mismo trazado por el que actualmente discurre la A-92N–, esta situación propició que se comenzara a apostar mucho más por la comarca de los Vélez que por la del Almanzora. Además de que, orográficamente hablando, era menos costosa y más fácil de construir. A partir de este momento, se inicia un álgido e intenso debate para decidir cuál debería ser el trazado. Dicho debate lo podemos observar de una manera más directa y tangible en las propias actas capitulares del Ayuntamiento de Caniles:

“Guárdese y cumpla la Circular [...] la información que ha de tener lugar para conocer la mejor dirección que debe adoptarse para el Ferro-Carril de Murcia a Granada en el trayecto comprendido entre Lorca y Baza, y de escoger una de las dos resoluciones posibles, o sea por el Valle del Almanzora o el Guadalentín.”⁵

Lo que sí se tenía meridianamente claro es que la conexión ferroviaria entre Granada y Murcia, además de ser una imperiosa necesidad porque era la línea que conectaría Andalucía con Murcia y el levante español, había de ser –más pronto que tarde– una sólida realidad.

Cada mes que pasaba, el debate iba creciendo. Aunque la Junta apostara claramente por los Vélez, en la cuenca del Almanzora también ejercieron sus influencias gubernamentales. Entre la realidad y la leyenda, se dice que en el palacio del Almanzora (Gris, 2000: 1), cuyo salón principal cambió de nombre por el de “Salón de las Conspiraciones”, se celebraron varias reuniones a las que asistieron personas notables y con influencia en Madrid, con el objeto de que el trazado pasara por dicha tierra. Esta información es sabida por la tradición oral. Asistimos a un complejo juego de intereses. Vamos a intentar esquematizarlo lo máximo posible para que se pueda entender perfectamente (Cuéllar, 2005: 15):

5. AMC. Leg. 340, pza. 2, s.f. Sesión capitular de 15 de septiembre de 1879.

- A. A favor del trazado del Almanzora: todos los pueblos del valle del Almanzora, los ayuntamientos de Almería y Baza, y la Sociedad Económica de Amigos del País de Lorca, la Jefatura de Obras Públicas, la Diputación Provincial y la Junta de Agricultura, Industria y Comercio de la provincia de Almería.
- B. A favor del trazado del Guadalentín: los ayuntamientos de Lorca, Caravaca, los Vélez, Cúllar, Huéscar y Puebla de Don Fadrique, las jefaturas de Obras Públicas y las Diputaciones Provinciales de Murcia y Granada, y las Juntas de Agricultura, Industria y Comercio respectivas.

La discusión llegó a tales niveles, que la Dirección General de Obras Públicas hubo de realizar un estudio comparativo entre los dos posibles trazados el 8 de julio de 1880 (Cuéllar, 2005: 15). Aunque las respectivas diputaciones provinciales apostaban cada una por aquel trazado que más satisfacía sus intereses, Almería apostaba por el Almanzora, mientras que Murcia y Granada por el Guadalentín. Sin embargo, los datos no engañan. El Almanzora constaba de 25 pueblos, 80 444 habitantes y una riqueza imponible valorada en 3 023 768 pts. Por el contrario, el Guadalentín constaba de 10 pueblos, 53 946 habitantes y una riqueza imponible de 2 625 360 pts. (Cuéllar, 2005: 16). Como podemos observar, las cifras no mienten. A esto debemos añadir los intereses económicos británicos en el hierro de las sierras de Filabres y Baza, y el esparto del Altiplano granadino.



Fig. 1. Trazado de la línea Baza-Lorca-Águilas.

A pesar de todo lo que hemos visto, de la incontestable verdad arrojada por las cifras y de la conveniencia de elegir el trazado del Almanzora, la comarca de los Vélez no se iba a dar por vencida. En los últimos meses de 1880, los "pro-velezanos" vertieron todas sus energías celebrando reuniones con personas notables de la nobleza como el Duque de Alba, que también lo era de Huéscar, y

el Marqués de los Vélez que también era Duque de Medina Sidonia (Gris, 2000: 2). Por supuesto, eran personas que contaban con una gran influencia tanto en la Corte como en el Gobierno. Finalmente, fue el trazado por el Almanzora el que venció. En esta decisión podemos ver que primaron los fuertes intereses que tenían los empresarios británicos que operaban en el sureste español frente a los intereses de una parte de la nobleza española. Una decisión que hizo posible que la cuenca del Almanzora viviera la época de mayor esplendor económico que ha conocido en toda su historia.

1.2. LA CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA Y SU EXPLOTACIÓN, DE ÁGUILAS (MURCIA) A BAZA (GRANADA).

La concesión más antigua que se tenía era la del tramo Lorca-Águilas, cuya concesión estaba en manos de Francisco de la Guardia Durante, concretamente desde 1874. Lo que ocurrió es que hasta que Águilas no tuviera finalizado el puerto era totalmente inviable ponerse a construir el ferrocarril. Dicho muelle se realizó entre 1880 y 1884. En aquel momento esta concesión pasó a manos del catalán Roberto Robert (Cuéllar, 2005: 16).

En 1885, el proyecto realizado por Fernández Estrada para la realización de la línea Granada-Murcia, pasó a manos de Edmundo Sykes Hett (Cuéllar, 2005: 16; Martínez, 1987-1991: 90), que fue el único postor que acudió a la subasta⁶. Hubo otro tramo, concretamente el que conectaba Murcia con Águilas, que en 1876 estaba en manos de Pedro Gómez Rubio. Este tramo pasaba por Alcantarilla y a la muerte del concesionario pasó a ser propiedad de la Sociedad del Crédito General de Ferrocarriles (Cuéllar, 2005: 17). Finalmente, en 1889, se redujo a un solo trazado, Murcia-Alcantarilla-Lorca-Águilas, siendo realizado el tramo de Lorca-Águilas por la empresa concesionaria de Granada a Murcia (Martínez, 1987-1991: 91; Martínez, 1998). Tanto Sykes Hett como Robert traspasaron sus respectivas concesiones a una empresa británica denominada: The Great Southern Spain Railway Company Limited, a través de la mediación de Jorge Higgins, que era el representante en España de dicha empresa domiciliada en Londres. Por supuesto, no es casual el interés despertado en esta línea de ferrocarril por los empresarios ingleses. Los intereses económicos británicos estaban fijados en el hierro de la sierra de Filabres y en el esparto del Altiplano granadino. Para los empresarios ingleses era absolutamente necesario tener un ferrocarril que pudiera dar salida a dichos productos al puerto de Águilas, que era el más cercano a esta tierra, mucho más que el de Almería o el de Cartagena.

Siguiendo al profesor Martínez López, podemos observar cómo el tramo de Lorca a Águilas se construyó inmediatamente, sin ningún tipo de contratiempo; a diferencia que el tramo de Lorca a Granada (Martínez, 1987-1991: 92). Ya en 1890, saltó a la prensa granadina y murciana del momento un escándalo por intentar la empresa concesionaria deshacerse de dicha concesión. Este escándalo fue acallado gracias a que la empresa que se encargaba de ejecutar las obras, que era propiedad del Marqués de Loring, garantizaba la construcción de dicho ferrocarril.

6. *El Boletín*, abril de 1917, p 17 (cit. Cuéllar, 2005: 18).



Lám. 1. Estación de Cantoria. Foto: Archivo fotográfico de Armuña Geographic.

A pesar de todo este asunto, lo que se tenía meridianamente claro es que el ferrocarril no iba a estar construido para la fecha que se tenía comprometida por parte de la empresa concesionaria. Ésta hubo de pedir una prórroga al Gobierno, pero aun así, no sería hasta el 16 de diciembre de 1894 cuando el tren llegaría a Baza.

A continuación, vamos a realizar un somero repaso por las fechas más relevantes, que hemos podido extraer de los magníficos trabajos de los profesores Gris Martínez y Lara Ramos, que van marcando los hitos más relevantes de la construcción de este tramo, Lorca-Baza:

Según el profesor Gris Martínez (2000: 6):

- 22 de octubre de 1887: llegó el primer barco con bandera británica al embarcadero de Águilas con una locomotora y raíles para comenzar las obras.
- Marzo de 1888: se encontraban terraplenando en Almendricos.
- Diciembre de 1888: las obras van avanzando a buen ritmo hacia Zurgena.
- Abril de 1889: ya se encuentran a dos km de Huércal-Overa.

- 17 de enero de 1891: a las 16:00 h llegó el tren a la estación de Huércal-Overa. En dicho viaje extraordinario iba un pasajero ilustre, Nicolás Salmerón.
- 30 de junio de 1892: se inaugura la estación de Zurgena.
- 11 de junio de 1894: se inaugura la estación de Tíjola.
- 16 de diciembre de 1894: quedaron inauguradas las estaciones de Hijate, Caniles y Baza.

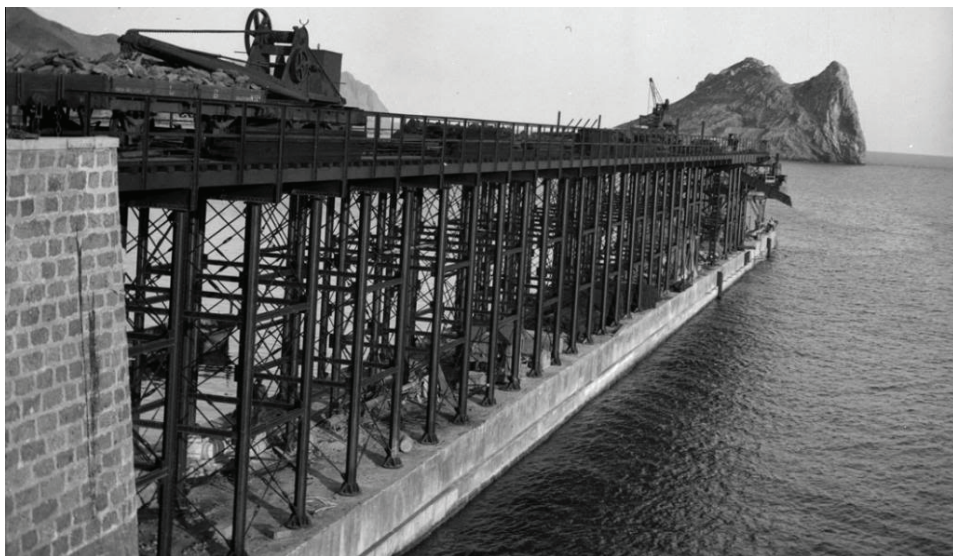
Según el profesor Lara Ramos (1996: 119):

- 1 de abril de 1890: Águilas-Almendricos de 31 km.
- 20 de julio de 1890: Lorca-Almendricos de 23 km.
- 10 de abril de 1891: Almendricos-Huércal Overa de 18 km 71 m.
- 10 de noviembre de 1893: Zurgena-Almanzora de 10 km 528 m.
- 11 de junio de 1894: Almanzora-Purchena de 20 km 106 m.
- 17 de septiembre de 1894: Purchena-Serón de 18 km 515 m.
- 16 de diciembre de 1894: Serón-Baza de 31 km 143 m.

Otro aspecto que debemos tratar son las duras condiciones de trabajo que los obreros tuvieron que soportar en las obras de este ferrocarril. El número de empleados en esta gran obra fue de 2400, que necesitaban alimentarse y “hacer su vida en el tajo”. También fueron muchos los accidentes laborales de los que se hacían eco los diarios de la época.

Una vez finalizada e inaugurada la línea de Baza a Lorca, quedaba lo más importante para la empresa concesionaria, es decir, sacarle rentabilidad económica a la misma. En los primeros años el tráfico de viajeros no fue muy abundante y el de minerales tan sólo en la cuenca del Almanzora, concretamente en las estaciones comprendidas entre Zurgena y Purchena (Gris, 2000: 7). En 1897, Gustavo Gillman fue nombrado Director General de la Compañía. Él había trabajado como ingeniero en la construcción de la línea y éste le dio el enfoque más rentable que ésta podía tener y para la que había sido construida, es decir, sacar a puerto los minerales de la sierra de Filabres. Para ello el puerto de Águilas no estaba preparado, por lo que para solventar este problema, diseñó un embarcadero de mineral que fue una auténtica obra de ingeniería denominado El Hornillo.

Otra obra por la que Gillman sería recordado es por la construcción de cinco cables aéreos: Serón, Los Canos, Tíjola e Hijate. Por éstos circulaban vagonetes que estaban diseñadas solamente para transportar mineral. El esparto, la madera y la remolacha constituyeron una tercera parte de las mercancías que se transportaban. En 1936, durante la Guerra Civil, la empresa inglesa fue nacionalizada, hasta su posterior incorporación a RENFE, una vez terminada la contienda civil.



Lám. 2. Embarcadero del Hornillo (Águilas). Foto: Archivo fotográfico de Armuña Geographic.

Ya hemos podido comprobar que el objetivo fundamental de construir esta línea era sacar a puerto los recursos mineros de la sierra de los Filabres. Esto nos pone de manifiesto que este mineral de hierro y todos los intereses británicos no constituyeron un elemento de desarrollo pleno, sino más bien, un elemento de colonización (Martínez, 1987-1991: 103). Es por esta razón por lo que la empresa concesionaria, una vez que el ferrocarril llegó a Baza, hizo todo lo posible, hasta que lo consiguió, por librarse de sus obligaciones constructoras. A partir de la crisis de 1929 y del decremento que se dio en la explotación del mineral de hierro, la línea comenzó a experimentar una decadencia también. Las otras mercancías que se exportaban —vino, aceite y esparto— suponían un porcentaje pequeño en el total de productos que se transportaban por esta línea de ferrocarril.

Podemos concluir este epígrafe con la triste, pero a la vez real, idea que Andalucía oriental no fue más que una zona suministradora de materias primas a Inglaterra y que, por supuesto, carecía de industria donde se pudiera llevar a cabo cualquier tipo de proceso de transformación (Martínez, 1987-1991: 106).

2. LA FÁBRICA AZUCARERA NUESTRA SEÑORA DE LAS MERCEDES DE CANILES Y SU ESTACIÓN DE FERROCARRIL.

La fábrica azucarera Nuestra Señora de las Mercedes de Caniles surgió tras un proceso de expansión de la industria del azúcar en España como consecuencia del desastre colonial de 1898 y de la política proteccionista que el Estado español ejerció para fomentar la producción nacional (Díaz & Milán, 2009; 2010; 2012). Tras la iniciativa de Juan López-Rubio Pérez demostrando la viabilidad del

cultivo de remolacha azucarera, ésta terminará por convertirse en la alternativa a la crisis agraria finisecular en la vega de Granada. Frente a las limitaciones expansivas de la caña de azúcar, el cultivo de remolacha azucarera se consolidó en amplias zonas de la provincia de Granada. Se iniciaba un bum azucarero que motivará la creación de nuevas fábricas.



Lám. 3. Fábrica azucarera de Caniles. Foto: Álex Hurtado.

Así las cosas, en 1901 veía la luz «Nuestra Señora de las Mercedes», con una producción de 250 Tm/día y ubicada en Caniles por la razón social Rubio Hermanos. Su fundación se produjo en una coyuntura de dificultades económicas que condujo al gran *trust* del azúcar, la Sociedad General Azucarera (SGA), a clausurar un notable número de fábricas en la provincia y trasladar la producción a regiones más frías, idóneas para el cultivo de remolacha. En este contexto fue determinante la gestión del alcalde de Caniles, José Felip Santaolalla (Díaz, 2006; 2007; 2010; 2012a; 2012b), quien negoció con la SGA la continuidad de la fábrica canilera y la autorización necesaria para sembrar remolacha. Baza y su comarca se veían inmersas en un proceso de industrialización y desarrollo desconocido hasta la fecha que llevaba aparejado la mejora de las comunicaciones gracias a la creación de la red ferroviaria Guadix-Baza-Lorca.

Durante los años de la Primera Guerra Mundial (1914-1918) la producción de azúcar sufrió una drástica caída. En lo concerniente al azúcar de remolacha la producción descendió hasta niveles equiparables a los de inicios del siglo XX. Además, el período comprendido entre la década de 1920 y de 1930 se ha convertido en una etapa de oscuridad documental respecto a la fábrica canilera. En

cambio, para las fábricas de la provincia de Granada los años veinte marcarán máximos históricos, suponiendo la contribución de éstas un 40% de la producción nacional de azúcar. Serán los años de la Segunda República en los que se configure el marco legal que, en relación a política azucarera y con escasas modificaciones, se mantendría vigente hasta la entrada de España en la Comunidad Económica Europea.

Por su parte, los años de la Guerra Civil (1936-1939) iniciaron un proceso de declive provincial. Contrastando con la producción de los felices años veinte, en la provincia de Granada la campaña de 1939-1940 sólo suponía el 6,1% de la producción nacional. Desde los años 1940 se inició un período de crisis continua en el sector azucarero. Entre las causas de esta crisis se encuentran la falta de materia prima, que obligará a las fábricas a realizar campañas de menor duración, una defectuosa regulación de las campañas azucareras, y la reducción del beneficio empresarial. Los años 1950 tampoco contemplaron la recuperación del sector azucarero, que adolecía de problemas tales como la falta de abonos y de productos agrícolas de primera necesidad. A la altura de 1957 el estocaje de azúcar quedó prácticamente eliminado por lo que hubo que importar azúcar cubano. Bajo el aperturismo económico de inicios de los años 1960 se crea una comisión interministerial para fijar un programa de modernización de la industria azucarera. Era necesaria una reconversión industrial que resolviera los problemas estructurales de la producción azucarera granadina, vinculados tanto a la agricultura como a la fabricación. La incapacidad empresarial y administrativa para resolverlos conllevó el cierre de fábricas, llegándole el turno a Nuestra Señora de las Mercedes tras la campaña de 1972-1973, a pesar de que la riqueza de la remolacha del Altiplano (12,9%), era unas décimas superior a la media nacional.

Referente al tren nos encontramos en las actas municipales del Ayuntamiento de Caniles un resumen de los aspectos y acuerdos más importantes a los que llegaron el consistorio canilero y la compañía concesionaria de dicha gran obra, The Great Southern of Spain Railway Limited, sobre la construcción de la línea de ferrocarril Guadix-Baza-Lorca:

“En la villa de Caniles a veinte y ocho de Mayo de mil ochocientos ochenta y dos, reunidos [...] bajo la Presidencia del Sr. Alcalde Constitucional don Joaquín Mancebo Cano, con asistencia también de don Carlos Descolé y Vincent representante de la empresa Emilio Descolé y compañía de Barcelona [...] con motivo del proyecto de construcción de un ferrocarril de vía estrecha que partiendo de Cuevas de Vera se dirija a la [ciudad] de Baza, atravesando el término municipal de esta Población.” (Díaz, 2013a)⁷

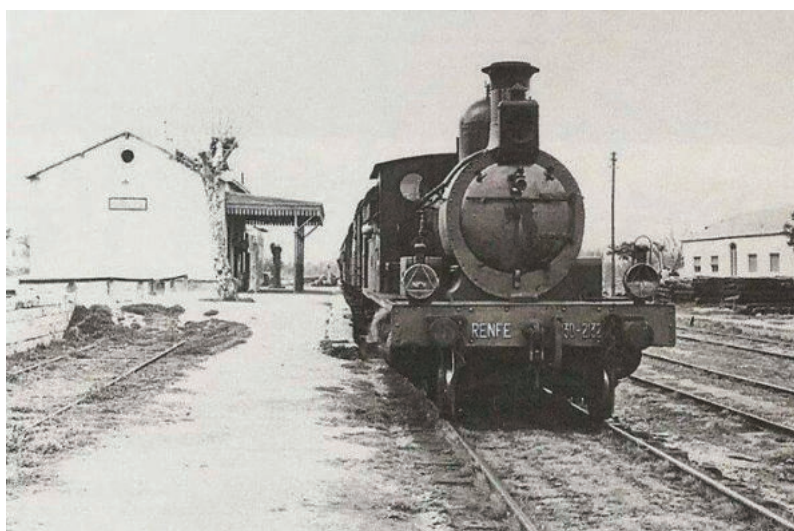
La argumentación que el alcalde de esta villa da para que ésta obtenga el máximo beneficio de dicha construcción es muy clarificadora porque nos realiza una radiografía muy interesante de las grandes deficiencias que la hoya de Baza tenía:

“Que careciendo esta localidad de vías de comunicación se encuentra aislada e incomunicada hasta con las poblaciones limítrofes y más con el resto de

7. AMC. Leg. 321, pza. 4, s.f. Sesión capitular de 28 de mayo de 1882.

España en que tanto movimiento se nota, bien porque las poblaciones más afortunadas están provistas de carreteras, ya por estar dotadas de vías férreas; no ocurriendo lo que en esta localidad en que la producción del país se estanca, no tiene salida, ni precio, lo que hace viva el vecindario en la agonía por la carencia de recursos y es de creer que la vía férrea de movimiento a las producciones, vía a la agricultura, siendo útil y beneficiosa, por la que propone se tome en consideración y se delibere lo que sea más conveniente a los intereses del vecindario.”⁸

Como podemos ver, las palabras de Joaquín Mancebo Cano, alcalde de Caniles en 1882, no tienen desperdicio. Es evidente, nos muestran la triste, cruda y, a la vez, verídica realidad, de la situación económica y de desarrollo en la que se encontraba esta comarca en el último tercio del siglo XIX.



Lám. 4. Antigua estación de Caniles. Foto: Archivo fotográfico de Armuña Geographic.

Este regidor canilero, consciente de la importancia que tenía el ferrocarril para la hoya en general, y para la villa en particular; dio todas las facilidades posibles a la empresa constructora:

“Por prestación personal del vecindario, cada uno de los vecinos dará las peonadas que le corresponda en las obras que se practiquen dentro del término municipal, hasta que se complete un total de cinco mil peonadas, durante el término que se invierta en la ejecución de indicadas obras [...]. Que por dicho motivo de utilidad pública el Ayuntamiento queda ampliamente facultado para facilitar a la empresa constructora, gratuitamente los terrenos que ocupe la línea férrea económica dentro de este término municipal abonase el valor de referidos terrenos con los fondos del Ayuntamiento.”⁹

8. *Ibidem*.

9. *Ibid*.

De igual forma que Joaquín Mancebo Cano concedió todas esas facilidades a la empresa constructora, él también supo negociar con la misma y obtener el mayor beneficio posible para su municipio (vid. Apéndice Documental):

“Que en los trabajos que se practiquen han de ser admitidos como jornaleros los que lo sean y demanden trabajo de entre los vecinos con preferencia a los que lo sean de otras poblaciones [...]. En este nuevo estudio se ha de variar el trazado dentro de este término municipal, haciendo pasar la vía por el medio día de esta Población y paraje denominado Cerrico de las Cruces, tanto como a la empresa constructora le sea posible aproximarle a dicho sitio; y una comisión del seno del Ayuntamiento de acuerdo con la persona que la empresa designe señalará el puesto donde ha de construirse una estación de tercer orden, todo lo más próximo que sea posible, al casco de esta localidad y siempre armonizando los intereses de ambas partes contratantes.”¹⁰

En un principio, se intentaron paliar los inevitables daños colaterales que ocasionaba la construcción de la línea Guadix-Baza-Lorca:

“Siendo inmensos los perjuicios que al vecindario se ocasionan con que el Ferro-Carril de Vía estrecha atraviese la vega de esta población, lo que en la reunión verbal que tuvo lugar en el día de ayer según la convocatoria, se hizo observar al representante de la empresa de los Sres. Emilio Descolé y Compañía, por el que se ofreció recortar este término Municipal a objeto de ver si es posible variar la línea por terrenos de secano, ocupando lo menos posible los terrenos de regadío [...]. Habiéndose manifestado a esta alcaldía por D. Carlos Descolé, que por lo que sobre el terreno ha observado será posible dirigir la vía del Ferro-Carril por el medio día de esta Población y Paraje denominado Cerrico de las Cruces.”¹¹

Pese a estas dificultades, los ayuntamientos de Caniles y de los municipios del valle del Almanzora presionaron todo lo que tuvieron que presionar para conseguir que, como al final sucedió, la línea se construyera por este trazado. Ellos sabían perfectamente que, a pesar de los daños¹² propios e inevitables que su construcción conllevaría aparejados, serían muchos más los beneficios:

“La parte de dicha línea que comprende de Lorca a Baza de que tenga efecto para el Valle del Almanzora, en vez de que atravesase las márgenes del Río Guadalentín, los fundamentos que lo motivan se pongan en conocimiento [...] ayudar en cuanto sea posible a tan grande obra, que se acuerde la subvención con que ha de contribuir esta Villa cuando los trabajos se realicen dentro de su término jurisdiccional.”¹³

No obstante, los apoyos ferroviarios que mostró el ayuntamiento de Caniles no se limitaron sólo a la construcción de la línea Guadix-Baza-Lorca, sino que lo mostró también a la línea Linares-Almería:

10. *Ibid.*

11. AMC. Leg. 340, pza. 2, s.f. Sesión capitular de 27 de abril de 1882; sesión capitular de 26 de mayo de 1882.

12. Vid. documentos 3 y 4 en Apéndice documental.

13. AMC. Leg. 340, pza. 2, s.f. Sesión capitular de 2 de octubre de 1879.

“Que para las Poblaciones que atraviesa la línea de la vía férrea de Linares a Almería, sería su construcción de grande utilidad y hasta para la provincia en general, porque estas localidades se encuentran solamente con la comunicación de penosos caminos, y habrían de entrar en el movimiento y aumento de riqueza que permiten los fáciles y rápidos medios de comunicación.”¹⁴

3. LA LÍNEA FÉRREA DE BAZA A GUADIX.

Amanecía un espléndido día de diciembre en la ciudad de Baza, despuntaba al alba, un radiante sol iluminaba toda la hoya del antiguo reino de Granada. La gente se agrupaba en la nueva y flamante estación de ferrocarril de Baza, a las afueras de la ciudad, todos esperaban el momento: la llegada del tren. A las 12:00 horas el tren hacía su entrada triunfal sobre las vías y traviesas de la recién inaugurada línea de ferrocarril que unía Andalucía oriental con Murcia y el levante español, corría el año de 1894. Llamaban a ese tren, el tren de los sueños, y lo era, realmente lo era (Díaz, 2013a).



*Lám. 5. Inauguración de la estación de Baza (1894).
Foto: Archivo fotográfico de Armuña Geographic.*

3.1. CAPITALES EXTRANJEROS E INTERESES ECONÓMICOS: THE GRANADA RAILWAY COMPANY LIMITED.

Como ya hemos señalado anteriormente, el 16 de diciembre de 1894 se inauguró la estación de ferrocarril de Baza. Sin embargo, la fiesta no duraría muchos días. De todos era sabido que a la compañía concesionaria no le interesaba se-

14. *Ibidem*. Sesión capitular de 22 de febrero de 1883.

guir construyendo el ferrocarril hasta llegar a Guadix y, de esa forma, terminar el proyecto ferroviario al que se había comprometido, la línea Granada-Murcia. Los intereses británicos no llegaban más allá de la estación de Baza. Recordemos que, a grandes rasgos, éstos se resumían en el mineral de hierro de la sierra de Filabres y el esparto del Altiplano granadino, que incluso llegó a costarle la vida al empresario inglés, sir David Macfarlane Macmurray (Castillo & Crocker, 2005; Castillo, 2008).



Lám. 6. Estación de ferrocarril de Guadix. Foto: Semanario Wadi-as.

Por consiguiente, las pretensiones de la empresa concesionaria británica era traspasar la concesión de construcción de esta línea, más bien dicho, de este tramo final de la línea a otra empresa que estuviera interesada en ella (Cuéllar, 2005: 19). Así ocurrió cuando a finales de este año de 1894, la concesión de la línea fue traspasada a The Granada Railway Company Limited (en adelante, Granada Railway). La concesión de la construcción por parte de esta empresa, que fue creada exclusivamente para ello, fue un tanto peculiar porque, inicialmente, la empresa que tuvo la concesión era The Spanish Railway Trust Investment Company, la empresa matriz de la Granada Railway (Martínez, 1987-1991: 96).

Sin embargo, el tramo de Baza a Guadix resultaba ser el más complicado de construir. Debido al cambio de empresa concesionaria el Gobierno de la nación hubo de dar una prórroga de cuatro años, con lo que la línea debería estar terminada antes del cambio de siglo y que la fianza correspondería al 5% de lo presupuestado para su construcción (Martínez, 1987-1991: 96). No obstante, como podremos ver a lo largo de los siguientes párrafos, no será finalizada hasta el 15 de marzo de 1907.

Esta nueva compañía retrasó las obras de una forma intencionada y abusiva. Como muy bien y acertadamente nos apunta el profesor Lara Ramos, “esta nefasta situación dio pie para que la compañía Sur de España se planteara la obtención de la concesión del tramo Guadix-Granada [...]. El plan de Sur de España consistía en descomponer la línea de Baza a Granada en tres tramos: Baza a Guadix, Guadix a Moreda y Moreda a Granada” (Lara, 1996: 122-123). Ante la persistente paralización de la obra, tanto la prensa madrileña como granadina de la época se hizo cargo de esta mala e insostenible situación; concretamente fueron *El Defensor de Granada* y *El Heraldo de Madrid*.

A finales de abril de 1897, se constituyó en Granada una comisión, cuya finalidad era organizar una asamblea con carácter regional para abordar e intentar dar solución a la mala situación en la que se encontraba la construcción de esta línea férrea. La finalidad de esta asamblea era aglutinar y reunir a los poderes fácticos y fuerzas vivas para aunar su poder y presionar a la empresa concesionaria de las obras. Una de las figuras más importantes y que más luchó por la construcción de este ferrocarril fue el obispo de Guadix, monseñor Maximiano Fernández del Rincón (Jaramillo, 1996: 411-418). Cuando fue senador habló sobre la conveniencia de mejorar los caminos, socorrer los campos y denunciar las extremas condiciones de vida padecidas por los jornaleros y el proletariado en general. En este mismo año de 1897, el propio Obispo, movido por la filosofía de la *Rerum Novarum* del papa León XIII, escribió una carta al Ministro de Fomento interesándose por la mala situación de las carreteras que atravesaban las comarcas que componían su Diócesis y la paralización de las obras del ferrocarril, concretamente, en el tramo de Baza a Guadix:

“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.” (Jaramillo, 1996: 414)

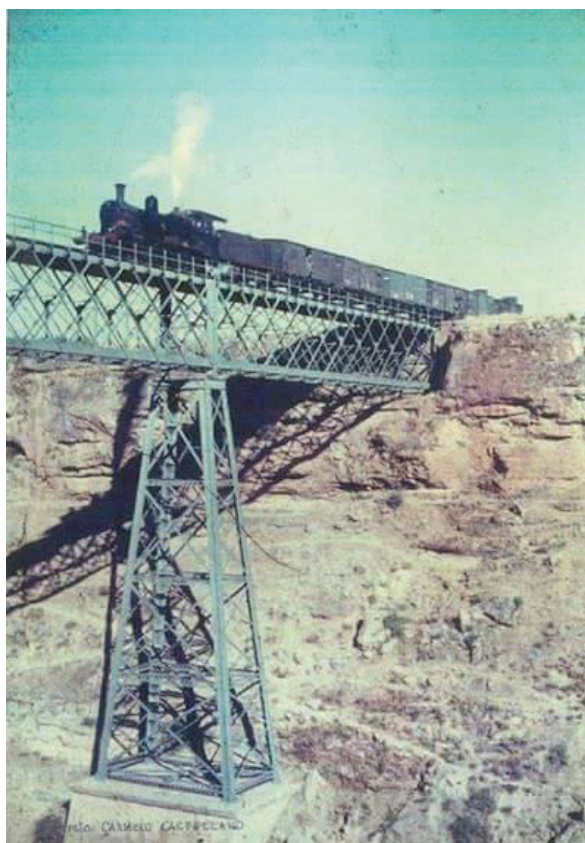
Por supuesto, la reacción de los diputados y senadores granadinos¹⁵, jiennenses, almerienses y murcianos no se hizo de esperar, aunque consiguieron pocos resultados de un gobierno que, inexplicablemente, no se tomaba todo el interés que debiera por dicho asunto. Un Gobierno que volcaba la mayor parte de sus esfuerzos económicos en la Guerra de Cuba y que, como todos sabemos, acabaría con el desastre colonial de 1898 y la pérdida de las últimas colonias de ultramar. Gracias a que se produjo el cambio en la cartera de Fomento a favor de Germán Gamazo, hizo posible que dicho Ministerio tomara interés real por este asunto. Destacaremos la Real Orden de 11 de junio para que “se haga entender a la compañía concesionaria del ferrocarril de Baza a Granada, la situación ilegal en la que se encuentra [...] manifieste las razones en que funda la paralización de las obras” (cit. Lara, 1996: 129).

La compañía Sur de España adquirió la transferencia del tramo Moreda-Granada. El tramo Guadix-Moreda había sido construido por la empresa Fives Lille

15. Destaca la extraordinaria labor parlamentaria del diputado por Guadix, Antonio Marín de la Bárcena (Lara, 1996: 129).

para la línea Linares-Almería (Lara, 1996: 138-175). No nos vamos a detener en la historia de la construcción de estos dos tramos, que supusieron la creación de un nudo de enlace en Moreda. Sin lugar a dudas, una historia muy interesante que, por meras cuestiones de espacio, sólo la hemos citado como punto de inflexión en la construcción de la línea Granada-Murcia.

La abrupta orografía que tienen las hoyas de Guadix y Baza, hizo que la construcción del tramo, que iba a unir estas dos ciudades granadinas, fuera especialmente difícil y elevada. Había que salvar unos desniveles cuyo porcentaje de pendiente era bastante considerable, y los grandes arroyos de Balata, Baúl, Gor y Grao. En dichos lugares se construyeron auténticas obras de ingeniería, con puentes de lata de los que podemos destacar el de Gor por ser uno de los más grandes de la red ferroviaria española del momento¹⁶.



Lám. 7. Tren pasando por el puente de Gor. Foto: Archivo fotográfico de Armuña Geographic.

16. "El puente más importante era el que salvaba el arroyo de Gor, con un vacío de 230 m, sus características eran que constaba de tres tramos metálicos que medían 252 m, apoyados en dos estribos de 21 m de altura, que se asentaban sobre basamento de sillería" (Lara, 1996: 137).

En marzo de 1902, el Gobierno autorizó a la compañía concesionaria, Granada Railway, a que modificase el proyecto. La empresa así lo hizo y la conexión fue fijada entre las ciudades de Baza a Guadix. El 15 de marzo de 1907, finalizó la construcción del tramo Guadix-Baza. Ese día, después de 25 años aproximadamente, se puso punto y final a la construcción de la línea Granada-Murcia. Para concluir este epígrafe, lo queremos hacer reproduciendo las clarificadoras y acertadas palabras del profesor Martínez:

“El proceso de construcción de este ferrocarril estuvo marcado por retrasos, irregularidades y especulaciones que la política ministerial no supo o pudo atajar y que permitió la ‘libre’ actuación del capital británico como principal protagonista de la historia de la construcción de este ferrocarril.” (Martínez, 1987-1991: 101)

3.2. LA EXPLOTACIÓN DEL TRAMO GUADIX-BAZA Y EL PROCESO DE NACIONALIZACIÓN DE LOS FERROCARRILES EN LA ESPAÑA DE FRANCO.

Una de las características más importantes que tuvo la explotación de este tramo fue el arrendamiento de la misma. La titularidad pertenecía, como hemos visto anteriormente, a la empresa concesionaria The Granada Railway, que fue quien la construyó. A partir de 1907, cuando la línea estuvo totalmente acabada, comenzaron los primeros trenes a circular por ella, fue explotada por Caminos de Hierro Sur de España y por Andaluces (Cuéllar, 2005: 27). Como dato curioso que nos expone el profesor Cuéllar Villar es que la compañía propietaria llegó a repartir beneficios entre sus accionistas. Sin embargo, la compañía arrendataria obtenía pérdidas con la explotación de la misma. Sur de España no paraba de tener gastos. Podemos decir y sin riesgo a equivocarnos, que el arrendamiento le estaba siendo ruinoso. Por ejemplo, hubo de electrificar el tramo de Santa Fe a Gérgal (Almería). A toda esta situación deficitaria, debemos añadir las numerosas huelgas que se estaban produciendo en la empresa debido a su mala situación económica y financiera (Lara, 1996: 177). Ni siquiera con el aumento de capital producido por la emisión de paquetes nuevos de acciones y obligaciones se pudieron solventar los apuros económicos de la empresa, si acaso se pudieron pagar las deudas, que no era poco.

La muerte del empresario catalán Ivo Bosh, máximo accionista de Sur de España y el inicio de la Primera Guerra Mundial, no propició la mejor coyuntura para que la empresa se recuperase de su mala situación económica y financiera. Todo ello favoreció que la explotación de la línea fuera transferida a la Compañía de Andaluces, que se convertiría en la nueva arrendataria. Durante la dictadura de Primo de Rivera ya se comenzaron a poner las primeras bases para que el Estado se hiciera cargo y pudiera solucionar toda la problemática originada en la red de ferrocarriles españoles debido a las concesiones y explotaciones de las diferentes líneas que la componían. Un proceso que culminaría al término de la Guerra Civil, concretamente en 1941, con el proceso de nacionalización de todos los ferrocarriles que componían la red ferroviaria española por parte del nuevo gobierno franquista y la creación de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

3.3. MERCANCÍAS Y PASAJEROS, LO QUE TRANSPORTABAN LOS TRENES.

Esta línea de ferrocarril estuvo caracterizada principalmente por el tráfico de mercancías y pasajeros. Como ya hemos visto anteriormente fue el tráfico de mineral de hierro el que dio sentido económico a la construcción de la línea Guadix-Baza-Lorca utilizando para ello capitales ingleses. El esparto también tuvo su cierta importancia puesto que era la materia prima de dónde se sacaba una excelente celulosa, que era bastante codiciada por la industria papelería británica.

Otro producto que debemos citar es la remolacha y sus derivados, azúcar y ron, porque, como hemos visto anteriormente, a comienzos del siglo XX tuvo su auge y cierta importancia. Solamente en la comarca de Guadix había dos azucareras, San Torcuato y Nuestra Señora del Carmen. En Caniles nos encontramos con Nuestra Señora de las Mercedes, de la cual ya hemos hablado antes más detenidamente debido a su estrecha relación que guardaba con el ferrocarril y la estación de tren de Caniles:

“Kº 127'698 Cruce de veredas de peatón. Como estas veredas se cruzan en el paraje en que ha de emplazarse la estación de Caniles, se propone su desviación a la salida de dicha estación y que pasen a nivel en el Kº 127'840.”¹⁷

Una menor importancia tuvo el tráfico de pasajeros por dos razones esenciales: la primera era la baja densidad poblacional que tenían estas comarcas y la segunda fue la distancia de varios kilómetros, que tenían la mayoría de éstas con respecto a los pueblos por donde pasaba el tren (Cuéllar, 2005: 33-34). Un claro ejemplo de esta situación que podemos poner es la estación de Caniles, la cual estaba situada junto a la fábrica azucarera y a unos tres kilómetros de distancia de esta localidad.

Una última reflexión que nos gustaría hacer con respecto a la circulación de mercancías y pasajeros, la vamos a realizar en torno a este documento que hemos extractado de las memorias que redactó la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España en 1906:

“No solamente nos aprovechamos del tráfico local de dicha línea, sino que nos trae un contingente importante de viajeros y mercancías de las regiones agrícolas y mineras del valle del Almanzora y toda la región de Lorca y Murcia. Hasta hoy los viajeros y mercancías procedentes de Almería, Granada, Málaga, Algeciras, Gibraltar, Cádiz, Sevilla y Córdoba, es decir, de todo el Poniente de España para su transporte a Levante, o sea, Cartagena, Valencia, Barcelona, Cete y Marsella, tenían necesidad de hacer un gran rodeo pasando por Alcázar de San Juan; hoy todo este tráfico se concentrará en Granada de un lado y en Baeza del otro para ser conducido desde allí a Guadix, Baza, Lorca, Cartagena, Barcelona, etc.” (cit. Cuéllar, 2005: 36).

Sin lugar a dudas, nos encontramos ante un documento que no tiene desperdicio. Cuanto menos, nos ha de hacer reflexionar el hecho de que en el año 1906 las empresas ferroviarias se felicitaran por tener un ferrocarril directo que conectase

17. AMC. Leg. 340, pza. 2, s.f. Sesión capitular de 19 de mayo de 1892.

el Atlántico con el Pirineo. Paradójicamente, en la actualidad, si queremos ir, por ejemplo, de Granada a Barcelona en tren, hemos de hacer prácticamente el mismo recorrido que se había de hacer antes de 1906. Esto quiere decir que, debido a la desafortunada actuación que, en 1984, tuvo el Ministerio de Fomento del Gobierno de la nación, con el cierre de la línea Guadix-Baza-Lorca y su posterior expolio, dejaron interrumpida la conexión ferroviaria entre Andalucía-Murcia-Levante. Por consiguiente, esta tierra, las comarcas del norte de la provincia de Granada, Almería y Jaén fueron condenadas al ostracismo ferroviario y a las ventajas de desarrollo económico, empresarial e industrial que el ferrocarril llevaba aparejado.

4. LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DE LA LÍNEA GUADIX-BAZA-LORCA: PUENTES, TÚNELES Y ESTACIONES.

Uno de los aspectos más importantes que debemos tratar en este artículo, aunque el que escribe no sea arqueólogo industrial y, por consiguiente, lo voy a realizar de una forma muy somera y sucinta, es el de las infraestructuras ferroviarias que compusieron esta línea de ferrocarril. El profesor Cuéllar Villar establece que “no se realizaron grandes obras de infraestructura, tampoco se acometió la construcción de instalaciones ferroviarias de gran importancia” (Cuéllar, 2005: 37). Esta línea,



Lám. 8. Puente de Gor en construcción. Foto: Archivo fotográfico de Armuña Geographic.

a su paso por las hoyas de Guadix y Baza, siempre hubo de discurrir a una altitud media de 1000 m, lo que propició algunas determinadas dificultades que hubieron de ser salvadas por notables obras de ingeniería. Uno de los puntos más conflictivos que tuvo esta línea fue el puente de Gor, que junto al puente del Hacho en Alamedilla (Granada), fue uno de los más largos de toda la red ferroviaria española.

Destacaremos también los puentes o viaductos de Baúl, El Grao y Caniles. Por supuesto, ninguno de estos tres, tuvieron la gran envergadura que tuvo el de Gor, pero también fueron importantes.



Lám. 9. Puente de hierro de Caniles. Foto: Archivo fotográfico de Armuña Geographic.

Otro aspecto destacable, que debemos tener en cuenta a la hora de tratar este asunto, es que al construirse esta línea en dos fases y por dos compañías distintas –de Lorca a Baza construida por The Great Southern, y de Guadix a Baza por Sur de España–, lógicamente los aspectos constructivos de un tramo y otro presentaron ciertas diferencias, sobre todo en los viaductos. El tramo de Lorca a Baza, que fue dirigido por el ingeniero Gustavo Gillman, presenta determinados elementos propios para la función que fue construida esta línea de tren, que no era otra, que la de ser una vía de evacuación para dar salida a puerto a los minerales férricos de las sierras de Baza y Filabres. Por consiguiente, no nos debe extrañar que en Hijate, Serón, Los Canos y Tíjola hubiera muelles de carga hasta donde llegaban las vagonetas cargadas de mineral a través de cables aéreos.



Lám. 10. Puente de hierro de Albox. Foto: Miguel J. Ávalos González.

Por todas estas circunstancias, si comparamos los puentes de un tramo y de otro, podemos apreciar ciertas diferencias constructivas, amén de estar diseñados para salvar los desniveles de dos terrenos que presentan una orografía distinta. Así, “las estaciones de la línea eran modestos edificios de una sola altura, de planta rectangular y tejados a cuatro aguas cubiertos con teja árabe” (Cuéllar, 2005: 47). Esto es lo que nos dice el profesor Cuéllar Villar para la mayoría de las estaciones de la línea salvo para la de Baza, que fue construida por la compañía The Great Southern en 1894, y la de Guadix por la compañía Sur de España en 1895.



Lám. 11. Estación de Purchena. Foto: Archivo fotográfico de Armuña Geographic.

Como dato curioso cabe decir que la actual estación de Guadix es gemela a la antigua estación de San José en Linares. Destacaremos por su gran belleza arquitectónica la antigua estación de ferrocarril de Madrid en Linares que es de estilo neomudéjar y tiene forma de tranvía invertido.



Lám. 12. Estación de San José de Linares. Foto: Archivo fotográfico de Armuña Geographic.



Lám. 13. Estación Madrid de Linares. Foto: Archivo fotográfico de Armuña Geographic.

5. EL PROYECTO DE LA LÍNEA BAZA-LA ENCINA (ALICANTE), EL TREN DE CÚLLAR, HUÉSCAR Y CALASPARRA (MURCIA).

Cuando el 16 de diciembre de 1894 se inauguraba la estación de ferrocarril de Baza y el tren llegó a la ciudad en ese frío mediodía de invierno, las aspiraciones ferroviarias del altiplano granadino de Huéscar comenzaban a desvanecerse como la niebla se levanta, a media mañana, con los cálidos rayos del sol (Díaz, 2014). No obstante, no estaba todo perdido. Aunque, como hemos visto anteriormente, el trazado del ramal Baza-Lorca-Águilas no pasó por el valle del Guadalentín, sino que pasó por la cuenca del Almanzora, los habitantes de Cúllar y de la comarca de Huéscar no se daban por vencidos. Otro proyecto era posible, con la construcción de una línea que pasara por Baza-Cúllar-Huéscar-Puebla de Don Fadrique-Caravaca-Calasparra y, algunos se atrevieron a pedir que de Calasparra llegara hasta La Encina (Alicante), se cubriría el vacío ferroviario que quedó existente en el sureste español.

Luis de Rute, jefe de Obras Públicas en la provincia de Granada, el 29 de mayo de 1888, emitió un informe favorable a la construcción de un ferrocarril secundario “que partiendo de Cúllar de Baza, estación de la proyectada línea férrea de Murcia a Granada, vaya por Huéscar y Puebla de Don Fadrique a Caravaca en la provincia de Murcia, y desde allí a Mula, Alcantarilla y Murcia. Esta línea recorrería 68 kilómetros en nuestra provincia por una de las regiones más feraces que yace en una completa y lamentable incomunicación”¹⁸. El Ayuntamiento de Cúllar, también quiso apostar por este proyecto, en una sesión extraordinaria del

18. *El Defensor de Granada*, 29 de mayo de 1888.

Ayuntamiento de Cúllar (4 de septiembre de 1904), que contó también con la presencia del alcalde de Huéscar D. Carlos Calderón y Calijuela, “se plantea la posibilidad de la construcción de un Ferrocarril secundario que uniría las ciudades de Calasparra y Baza [...] con una subvención de 1.375 ptas. por Km”. El Gobierno de la nación no podía acometer semejante obra sin contar con una cofinanciación privada, como fue el caso de la línea Guadix-Baza-Lorca que se construyó, sobre todo el tramo de Lorca a Baza, gracias a los capitales británicos. Por consiguiente, los habitantes del norte de la provincia de Granada llegaron a plantear la construcción de un tranvía eléctrico que uniera Baza y Huéscar, pasando por las cercanías de Cúllar, por Benamaurel y Castillejar¹⁹. Lamentablemente, esta iniciativa totalmente privada, aunque era de una envergadura menor, tampoco vio nunca la luz del sol.

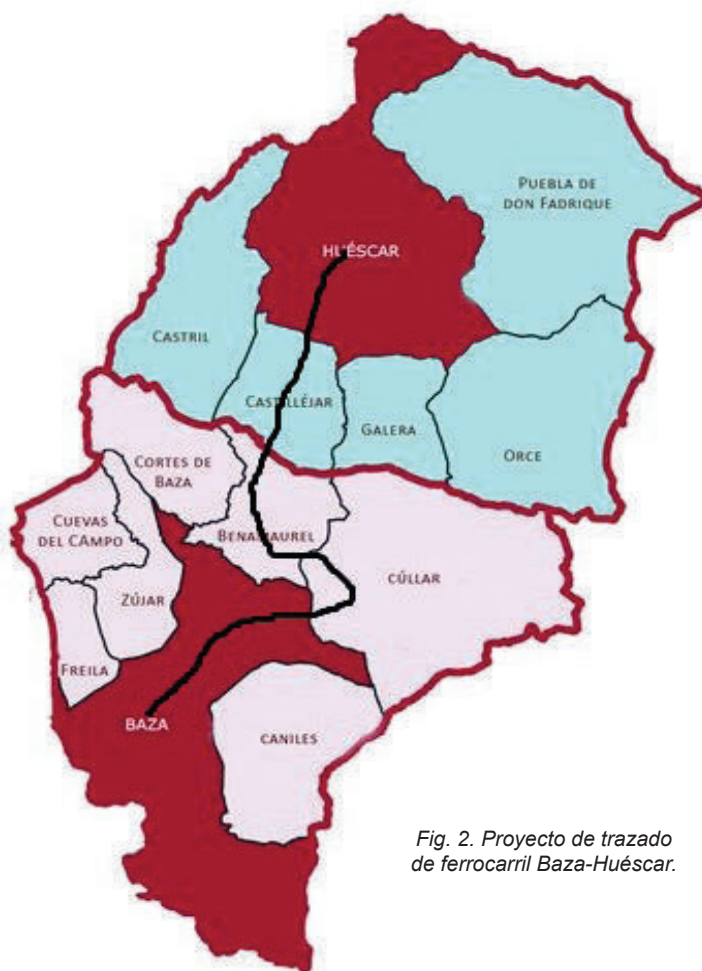


Fig. 2. Proyecto de trazado de ferrocarril Baza-Huéscar.

19. *Revista de Obras Públicas*, marzo de 1905.

El 19 de agosto de 1924, tuvo lugar en el teatro de Huéscar, la celebración de una “Magna Asamblea de Municipios”, que estuvo presidida por el Gobernador Civil de Granada y contó con destacables personalidades de la política provincial y nacional, del clero, y de la nobleza, como fue el Marqués de Corvera. En dicha asamblea se discutió el proyecto ferroviario de Baza-Calasparra. Cada uno de los intervinientes en la misma, loaron y alabaron los grandes beneficios económicos y sociales que tenía el mismo. Servando Segura, alcalde de Baza, dijo en su discurso:

“El coeficiente de vitalidad de una nación son el número de sus ferrocarriles, y España ocupa un lugar muy secundario en Europa en tal sentido. El ferrocarril de Baza a Calasparra no es ya cuestión de ideal y de conveniencias, sino de honor, y ese es el que tenemos que defender como un compromiso que signifique amor propio, vergüenza ciudadana.”

A continuación, tomó la palabra el Marqués de Corvera:

“En España las obras públicas hasta la entrada del Directorio eran una merced de favor político; hoy son una justicia. En todas las naciones es de primordial interés las obras públicas, porque ellas son base de prosperidad y bienestar.”

Espera del Gobernador más que una esperanza, seguridades reales de que se lleve a cabo el proyecto. Ensalza a Primo de Rivera, que con su bisturí de un buen gobernante ha sabido extirpar el cáncer que iba corroyendo el cuerpo nacional. Por su parte, el P. Francisco Martínez, párroco de Santa María la Mayor de Huéscar, expuso cómo “la Iglesia, civilizadora, ha colaborado siempre en todos los progresos humanos y no podía por menos de asociarse a este proyecto”. Marcelino Portillo, alcalde de Huéscar, “ofrece que el pueblo de Huéscar colaborará en el proyecto cediendo los terrenos de secano y 2.000 pesetas por kilómetro. Ofrece también terreno, hasta una hectárea, para la construcción de la estación, aun cuando sea en terreno de riego. Hace notar que una de las causas de la emigración es la falta de comunicaciones en esta región”. En último lugar, tomó la palabra el Gobernador Civil, el cual se comprometió a hacer todo lo que estuviera en su mano para que ese proyecto fuese una sólida realidad²⁰.

Al final, este proyecto no se realizó. La reivindicación del mismo siempre siguió latente en la población, incluso, con la llegada de la Segunda República. Más concretamente, el 24 de octubre de 1931²¹ se constituyó una comisión de vecinos, encabezada por el concejal cullarenses, Rafael Sarabia Jordán, para que viajara a Madrid:

“Conocido el proyecto del ferrocarril de Baza-Huéscar que se gestiona a iniciativa de la Federación Provincial de Sindicatos Agrícolas. Llevamos el firme convencimiento de traernos ultimada la autorización para dar principio al referido proyecto una vez concedido. [...] Por su parte ese Ayuntamiento debe elevar escritos al Presidente del Consejo, al Ministro de Justicia, y al Ministro de Fomento haciéndoles resaltar la necesidad urgente y conveniencia máxima de conocer la autorización y apoyo al referido proyecto.”²²

20. *El Defensor de Granada*, 20 de agosto de 1924.

21. Vid. documento 5 en Apéndice Documental.

22. AMC. Leg. 340, pza. 2, s.f. Sesión capitular de 11 de noviembre de 1931.

6. CONCLUSIONES.

A través de este artículo hemos tratado de analizar el proceso de construcción de la antigua línea férrea Guadix-Baza-Lorca. Como hemos podido comprobar fue una historia bastante compleja debido al gran choque de intereses económicos fundamentalmente británicos. El tramo de Baza-Lorca-Águilas fue construido por el capital inglés esencialmente como vía de evacuación de los recursos mineros de la sierra de Filabres y esparteros del Altiplano granadino, que tanto interesaban a los ingleses para sus industrias papelera y siderúrgica. También hemos podido ver las grandes dificultades que tuvieron las provincias de Granada, Murcia, Almería y Jaén, es decir, aquéllas que conforman el sureste peninsular, para obligar a la empresa concesionaria a construir el tramo Baza-Guadix. Una vez terminado éste ya se cumplió uno de los objetivos más ambiciosos que tenía el Ministerio de Fomento en materia ferroviaria, la conexión por ferrocarril de Cádiz con Gerona, es decir un ferrocarril que pudiera atravesar toda España bordeándola por el interior de Andalucía y por el litoral levantino.

La línea de Baza-Huéscar-Calasparra nunca se llegó a construir. Sin lugar a dudas, un gran atropello contra el sistema de comunicaciones y el desarrollo industrial del sureste español. Y por si aquello no fuera poco, el 31 de diciembre de 1984, el Gobierno español cerró la línea Guadix-Baza-Lorca. Con esa deleznable actuación, condenó totalmente a esta tierra al olvido industrial y ferroviario. La zona del Altiplano granadino no ha visto una época de mayor desarrollo económico y de progreso como fue aquella, casi durante todo el siglo XX, con todo lo que supuso la industrialización de la fábrica azucarera Nuestra Señora de las Mercedes en Caniles. Con ello queremos manifestar que todo tipo de industrialización sirve para que una zona prospere, crezca en población, se desarrolle económicamente, cree riqueza, el Estado se vea obligado a mejorar su sistema de comunicaciones por carretera, ferrocarril...; en definitiva, todo lo que supone para una comarca, lo que nosotros hemos definido como el desarrollo económico. Lamentablemente, de aquella época de esplendor y bonanza ya no nos queda más que el recuerdo de los vestigios arqueológicos de la antigua fábrica azucarera, puesto que ni siquiera está en manos públicas, debidamente restaurada y reutilizada como patrimonio arquitectónico industrial que es.

De igual forma sólo nos quedan los restos de aquellas vías ferroviarias, puentes de hierro, estaciones y apeaderos que nos ponen de manifiesto cuáles eran los lugares y tramos por donde discurrían las humeantes locomotoras arrastrando los vagones cargados de hierro, azúcar, remolachas, ron y de personas que iban y venían por esas vías que conectaban el Altiplano con la campiña murciana y el levante español. Tristemente de todo esto que hemos descrito, con estas erradas palabras que el historiador, ahora, quiere convertir en literarias para mostrar su absoluto desasosiego al ver estas vetustas traviesas, férreos raíles, ruinosas estaciones y apeaderos, es lo único que nos queda: el recuerdo y la memoria que, aquí y ahora, queremos evocar.

Ahora, se está volviendo a debatir la reapertura y reconstrucción de esta línea. Ahora es la hora de tener altura de miras y de que los políticos de nuestra tierra

tomen ejemplo de aquellos que, en su día, lucharon, defendieron y pelearon, el tren para nuestras comarcas; unos lo consiguieron, otros no. Ojalá y tomen ejemplo del Marqués de Corvera, cuando fue Ministro de Fomento a mediados del siglo XIX, y doten a su tierra de las infraestructuras necesarias para que podamos volver a tener un resurgir económico e industrial como lo tuvo a comienzos del siglo XX²³. Como dijo Julio César, cuando cruzó el Rubicón, en la Guerra de las Galias: "Alea iacta est".

BIBLIOGRAFÍA.

- AA. VV. (1998) *Guía para conocer y visitar el Parque Natural de la Sierra de Baza*. Baza: Asociación Proyecto Sierra de Baza.
- Castaño Jiménez, M. (2013) "Alguien me obligó a olvidar", *Wadi-as* [18 de enero], p. 9.
- Castaño Jiménez, M. (2014) "Alguien me obligó a olvidar", *Nieve y Cieno*, 98, pp. 199-200.
- Castillo Fernández, J. (2008) "El crimen del Inglés: caciquismo y violencia en Cúllar durante la Restauración", *Péndulo. Revista miscelánea de difusión cultural*, 9, pp. 299-334.
- Castillo Fernández, J. (2010) "Las industrias tradicionales en la comarca de Baza (1): introducción", *Péndulo. Papeles de Bastitania*, 11, pp. 153-158.
- Castillo Fernández, J. (2010) "Las industrias tradicionales en la comarca de Baza (2): alfarerías y tejas", *Péndulo. Papeles de Bastitania*, 11, pp. 159-175.
- Castillo Fernández, J. (2011) "Las industrias tradicionales en la comarca de Baza (3): el comercio y la manufactura del esparto y el destino de los montes comunales", *Péndulo. Papeles de Bastitania*, 12, pp. 193-212.
- Castillo Fernández, J. (2012) "Las industrias tradicionales en la comarca de Baza (4): los recursos bélico estratégicos: el salitre, al azufre y la pólvora", *Péndulo. Papeles de Bastitania*, 13, pp. 211-226.
- Castillo Fernández, J. (2013) "Las industrias tradicionales en la comarca de Baza (5): elaboración de los vinos: de la Reconquista a la filoxera. El aguardiente", *Péndulo. Papeles de Bastitania*, 14, pp. 197-207.

23. Quiero mostrar públicamente mi agradecimiento a Adrián Castillo Fernández, por haberme enseñado la importancia de estudiar nuestra historia ferroviaria; a todos los miembros de la plataforma «Ciudadanos por el tren», que siguen soñando y luchando por la reapertura de esta línea; a mi buen amigo Miguel J. Ávalos González, quien me ha enseñado más de éste y otros temas de lo que yo podría enseñarle a él; a mis queridos amigos Juan Félix Castaño Jiménez, Mélanie Sánchez Martínez y María Castaño Jiménez, pues sin su ayuda y apoyo constantes nunca hubiese sido posible este artículo. Sirva este artículo como homenaje y recuerdo a todos aquellos ferroviarios que trabajaron en línea Guadix-Baza-Lorca, *in memoriam*.

- Castillo Fernández, J. & Crocker, A. (2005) "Esparto español e industria papelera británica: el caso del empresario William Mc Murray", *Anales de Historia Contemporánea*, 21, pp. 445-467.
- Cuéllar Villar, D. (2006) "El ferrocarril de Baza a Guadix (1885-1941)", *Revista de Historia Ferroviaria*, 5, pp. 5-55.
- Díaz Sánchez, J.A. (2006) "Caniles en el Sistema de la Restauración: la política hidráulica del alcalde Felip", *Péndulo. Revista miscelánea de difusión cultural*, 7, pp. 183-196.
- Díaz Sánchez, J.A. (2007) "Caniles a comienzos del s. XX: las Ordenanzas Municipales de la Villa de Caniles. Año de 1904", *Péndulo. Revista miscelánea de difusión cultural*, 8, pp. 121-154.
- Díaz Sánchez, J.A. (2010) "La vida rural a comienzos del siglo XX: un ejemplo a través del análisis y estudio de las ordenanzas municipales de la villa de Caniles (Granada) de 1904", en AA. VV. *I Jornadas Interuniversitarias de Historia Contemporánea*. Barcelona: Universidad.
- Díaz Sánchez, J.A. (2012a) "La política hidráulica del alcalde don José Felip (1904-1915). El ejemplo de la dotación de aguas en el ámbito rural de la villa de Caniles (Granada)", en Ibarra Aguirregabiria, A. (coord.) *Actas del III Encuentro de Jóvenes Investigadores en Historia Contemporánea*. Vitoria: Asociación de Historia Contemporánea.
- Díaz Sánchez, J.A. (2012b) *Don José Felip Santaolalla. El Alcalde Felip (1904-1915). Estudio detallado a través de las Actas Capitulares del Excmo. Ayuntamiento de la Villa de Caniles*. Baza: Péndulo.
- Díaz Sánchez, J.A. (2013a) "Billete para el tren del pasado", *Ideal*, 31 de diciembre, p. 18.
- Díaz Sánchez, J.A. (2013b) "La alcaldía de Don José Navarro Durán (1884-1886), a través de las actas capitulares de la villa de Caniles", *Boletín del Centro de Estudios «Pedro Suárez»*, 26, pp. 455-482.
- Díaz Sánchez, J.A. (2014) "El tren de Baza a Calasparra, sueños del pasado y anhelos de futuro", *Ideal*, 30 de diciembre, p. 20.
- Díaz Sánchez, J.A. & Milán Corral, S. (2009) "Industrialización y desarrollo económico en Baza y el altiplano: la fábrica azucarera 'Nuestra Señora de la Mercedes' de Caniles a comienzos del siglo XX", en Fuentes Navarro, M.C., Contreras Becerra, J. & López Chaves, P. (eds.) *Actas del II Encuentro de Jóvenes Investigadores en Historia Contemporánea*. Granada: Universidad.
- Díaz Sánchez, J.A. & Milán Corral, S. (2010) "Industrialización y desarrollo económico en Baza y su comarca: la fábrica azucarera 'Nuestra Señora de las Mercedes' de Caniles a comienzos del siglo XX", *Revista del Centro de Estudios Históricos de Granada y su Reino*, 22, pp. 135-160.

- Díaz Sánchez, J.A. & Milán Corral, S. (2012) "La fábrica azucarera *Nuestra Señora de las Mercedes* de Caniles. Un recuerdo de industrialización en el Altiplano granadino", *Ideal*, 20 de junio, p. 23.
- González de Molina, M. & Gómez Oliver, M., coords. (2000) *Historia Contemporánea de Andalucía (nuevos contenidos para su estudio)*. Granada: Proyecto Sur.
- Gris Martínez, J. (2000) *The Great Southern Spain Railway Company Limited (1887-1936): ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas, Águilas*. Lorca: Asociación Cultural Amigos del Ferrocarril «El Labradorcico de Águilas».
- Gris Martínez, J. (2005) *Ferrovianos de la línea Lorca a Baza y Águilas*. Águilas: Asociación Cultural Amigos del Ferrocarril «El Labradorcico de Águilas».
- James Rose, H. (2011) *Un clérigo inglés en el distrito minero (1875)*. Linares: Proyecto Arrayanes.
- Jaramillo Cervilla, M. (1996) *Maximiano Fernández del Rincón (1835-1907). Fundador de la congregación de Hermanas de la Presentación de la Virgen María, de Granada, Obispo de Teruel y Guadix*. Madrid: BAC.
- Lara Ramos, A. (1992) "Fernández del Rincón y el ferrocarril Murcia-Granada", *Boletín del Instituto de Estudios «Pedro Suárez»*, 5, pp. 145-152.
- Lara Ramos, A. (1996) *Comunicaciones y desarrollo económico. Ferrocarril y azúcar en la comarca de Guadix. Su repercusión socioeconómica (1850-1910)*. Granada: Universidad.
- Lisón Hernández, L., Montes Bernáñez, R. & Marín Mateos, J.A. (2007) *El Señorío de Cotillas y los Marqueses de Corvera (siglos XVII-XVIII)*. Murcia: Azarbe.
- Martínez López, D. (1987-1991) "El ferrocarril de Granada a Murcia: capital foráneo, especulación y colonización económica en Andalucía", *Anuario de Historia Contemporánea*, 14, pp. 87-110.
- Martínez López, D. (1998) "La red de transporte", en Titos Martínez, M. (dir.) *Historia Económica de Granada*. Granada: Cámara de Comercio, Industria y Navegación, pp. 87-102.
- Martínez Román, A.J. (2010) "La prensa y Baza en el siglo XIX", *Péndulo. Papeles de Bastitania*, 11, pp. 137-151.

APÉNDICE DOCUMENTAL.

DOCUMENTO 1

1882, mayo, 28. Caniles (Granada).

Acuerdo capitular para la construcción de la infraestructura ferroviaria en Caniles.

Archivo Histórico Municipal de Caniles, leg. 340, pza. 2, s/f.

En la villa de Caniles a veinte y ocho de Mayo de mil ochocientos ochenta y dos, reunidos en la Sala Capitular de ella los Sres. de su Ayuntamiento, asociado a la Junta Municipal y de gran número de vecinos, mayores contribuyentes, que suscriben bajo la Presidencia del Sr. Alcalde Constitucional don Joaquín Mancebo Cano, con asistencia también de don Carlos Descolé y Vincent representante de la empresa Emilio Descolé y compañía de Barcelona, con objeto de celebrar cabildo extraordinario a fin de que se resuelva lo que se estime más procedente acerca de la subvención interesada a nombre de dicha compañía, con motivo del proyecto de construcción de un ferrocarril de vía estrecha que partiendo de Cuevas de Vera se dirija a la [ciudad] de Baza, atravesando el término municipal de esta Población, habiendo procedido la oportuna citación y abierta la sesión pública el Sr. Presidente usó de la palabra, haciendo observar que careciendo esta localidad de vías de comunicación se encuentra aislada e incomunicada hasta con las poblaciones limítrofes y más con el resto de España en que tanto movimiento se nota, bien porque las poblaciones más afortunadas están provistas de carreteras, ya por estar dotadas de vías férreas; no ocurriendo lo que en esta localidad en que la producción del país se estanca, no tiene salida, ni precio lo que hace viva el vecindario en la agonía por la carencia de recursos y es de creer que la vía férrea de movimiento a las producciones, vía a la agricultura, siendo útil y beneficiosa, por la que propone se tome en consideración y se delibere lo que sea más conveniente a los intereses del vecindario. El Sr. Descolé mostró el plano que comprende el término de esta Villa, señalando los puntos que ha de atravesar la vía, y se permitió hacer algunas observaciones sobre la conveniencia y riqueza que a este país ha de reportar la construcción de la vía férrea. Se abrió acerca del particular una amplia discusión y por unanimidad el Ayuntamiento, Junta Municipal y los asociados vecinos, mayores contribuyentes, votaron y acordaron lo siguiente:

Primero: Que con los estudios practicados para la construcción de una vía férrea, en este término municipal, no se ha ocasionado perjuicio alguno por los Señores Emilio Descolé y compañía.

Segundo: Que considerando de gran utilidad pública y de suma importancia para esta localidad la construcción del mencionado ferrocarril; por prescripción personal del vecindario, cada uno de los vecinos dará las peonadas que le corresponda en las obras que se practiquen dentro del término municipal, hasta que se complete un total de cinco mil peonadas, durante el término que se invierta en la ejecución de indicadas obras, las que se calcula no podrán exceder del término de tres años.

Tercero: Que por dicho motivo de utilidad pública el Ayuntamiento queda ampliamente facultado para facilitar a la empresa constructora, gratuitamente los terrenos que ocupe la línea férrea económica dentro de este término municipal abonase el valor de referidos terrenos con los fondos del Ayuntamiento; y como aumento a la subvención que se determina en la disposición anterior.

Cuarto: Que los terrenos que se han de facilitar gratuitamente, a la empresa de los Sres. Emilio Descolé y compañía o a otra constructora que le suceda, son únicamente de secano, pues los de riego han de ser previamente pagados a los propietarios por la misma empresa o compañía que se practique la construcción.

Quinto: Que si ocurriese la necesidad de alguna expropiación forzosa la tramitación del expediente y los gastos han de ser cuenta y cargo de dicha compañía.

Sexto: Que en los trabajos que se practiquen han de ser admitidos como jornaleros los que lo sean y demanden trabajo de entre los vecinos con preferencia a los que lo sean de otras poblaciones.

Séptimo: Que una vez practicado el replanteo de las obras a cuando éste tenga lugar que ha de ser cuando la empresa lo crea conveniente, en este nuevo estudio se ha de variar el trazado dentro de este término municipal, haciendo pasar la vía por el medio día de esta Población y paraje denominado “cerrico de las cruces”, tanto como a la empresa constructora le sea posible aproximarle a dicho sitio; y una comisión del seno del Ayuntamiento de acuerdo con la persona que la empresa designe señalará el puesto donde ha de construirse una estación de tercer orden, todo lo más próximo que sea posible, al casco de esta localidad y siempre armonizando los intereses de ambas partes contratantes.

Octavo: Quedarán caducadas las condiciones que anteceden si dentro del plazo de cuatro años contados desde la fecha de la concesión no queda la línea terminada y abierta al servicio del público y por la contravención de cualquiera de las expresadas condiciones.

El Sr. don Carlos Descolé y Vincent en nombre de la compañía que representa o de cualquier otra constructora que le suceda, bien enterado de las anteriores condiciones, dijo, las aceptaba, y aceptó en todas sus partes, quedando por ello la compañía obligada a su puntual observancia. Y de común acuerdo y conformidad de los concurrentes con cuanto queda pactado; mandando que de esta acta se libren las oportunas certificaciones; se dio por concluido este acto que firman los Sres. que saben y por aceptación también lo hace dicho representante y los que no señalan con la cruz que acostumbran; de que yo el Secretario certifico.

DOCUMENTO 2

1892, mayo, 19. Águilas (Murcia).

Memoria de la compañía The Great Southern of Spain Rail sobre trazado de la línea Murcia-Granada a su paso por Caniles.

Archivo Histórico Municipal de Caniles, leg. 340, pza. 2, s/f.

MEMORIA

En cumplimiento de lo que dispone el Real Decreto de 14 de Junio de 1854 referente a las servidumbres interceptadas por los ferrocarriles, la Compañía Concesionaria del de Murcia a Granada por Lorca que tengo el honor de representar, ha hecho un detenido estudio de las cruzadas en esta vía férrea en el término municipal de Caniles, a fin de dejar convenientemente servidas las necesidades a que responden los caminos y sendas que se encuentran en dicho trayecto con el menor número posible de pasos a nivel.

En el país que nos ocupa, las ramblas, arroyos y cañadas por rara casualidad llevan aguas y como los caminos los cruzan sin puente alguno, no ofrece inconveniente del desviarlos a la obra de fábrica correspondiente del ferrocarril, que si en un momento dado por el exceso de agua se encuentra invadeable, lo mismo sucedería en el cruce actual del camino, que en la obra por donde se ha de servir después.

Fácilmente puede comprobarse por los datos que se suministran en el plano y estados que acompañan a la presente Memoria, que las desviaciones propuestas de algunos caminos y sendas para unirlos a otros y cruzar la vía férrea por el mismo paso a nivel interior o superior, influyen poco o nada en la longitud total de las vías desviadas y por tanto no representan molestias apreciables para los que hayan de recorrerlas.

Tanto estas desviaciones como las supresiones de algunas de estas vías interceptadas se justifican debidamente en los siguientes párrafos las cuales como referencia las encabezaremos con la situación kilométrica de la servidumbre correspondiente.

Kº 133,365 Camino de El Hijate, de carros. Este camino se une a la carretera de Baza a Huércal-Overa por la derecha de la vía y puede incorporarse a la misma a poca distancia, desviándola por la izquierda sin aumentar sus longitudes.

Kº 114,700 Vereda de los Cortijicos, de herradura. Desde los Cortijicos va a unirse al camino de "El Hijate". Puedes desviarte por la derecha paralelamente a su actual dirección hasta el paso a nivel de la Carretera Kº 113,215.

Kº 117,500 Camino de los Cortijos, de herradura. Continuación del anterior. La excesiva distancia que habría de recorrer para darle paso por otro punto nos obliga a proponer el de uno a nivel para esta servidumbre.

K° 118,280 Camino de los Charcos, de herradura. Por la izquierda se comunica con el camino del Pozo en la cabeza del padrón y por consecuencia puede desviarse por la derecha al paso a nivel que se propone en el K° 119,012.

K° 119,825 Camino de las Terreras, de herradura. A este camino se une una servidumbre muy próxima a la línea como se ve en el plano, y para evitarlo proponemos la pequeña desviación marcada en él, así como también el establecimiento de un paso a nivel en el mencionado camino.

K° 120,440 Camino del Pertiguero, de herradura. Puede desviarse por la izquierda al camino de Mincal, al que más abajo se incorpora y servirse del paso a nivel K° 120,865, sin que esta desviación perjudique a sus usuarios.

K° 120,920 Vereda de peatón. Cruza el camino de Lúcar a unos cuarenta metros de su paso a nivel K° 120,865 y su desviación por la derecha está naturalmente indicada.

K° 121,320 Camino de Lorca, de herradura. Este camino por su escaso tránsito y proximidad al de Lúcar puede desviarse por ambos lados del ferrocarril y servirse del paso a nivel K° 120,865 sin arrojar perjuicio a los pasos transeúntes que sirve.

K° 122,135 Vereda del Pavo, de herradura. Por cruzar la vía férrea muy cerca del paso a nivel K° 122,470 se propone su desviación por la izquierda y servirse de dicho paso.

K° 123,135 Camino de Cúllar, de carros. Se propone su desviación al paso a nivel K° 122,470 por ambos lados de la vía, puesto que no aumenta con exceso su longitud y por lo tanto no se origina a sus usuarios molestia de consideración.

K° 124,280 Vereda de peatón. Se reúne con la del Saray a corta distancia a la izquierda de la vía y puede desviarse a la misma por la derecha sin originar ningún perjuicio en razón a lo poco que la separa del paso a nivel K° 123,937.

K° 124,980 Vereda de peatón. Puede desviarse por ambos lados de la vía férrea al muy próximo paso a nivel K° 125,440.

K° 125,040 Vereda de peatón. Podría suprimirse por carecer absolutamente de importancia su servicio; pero esto no obstante, estando inmediato su cruce con la anterior, queda también habilitado su paso.

K° 125,380 Camino de labores de herradura. Este camino se incorpora al del Pantano a pocos pasos a la derecha de la vía y por lo mismo es suficiente una cortísima desviación por la izquierda para servirse del paso a nivel K° 125,440.

K° 125,790 Camino del pantano, de herradura. Desde este punto hasta el paso a nivel que se propone en el K° 125,440 sigue este camino por la zona de la vía férrea y al desviarlo por la izquierda se acorta y mejora su tortuoso trazado.

Kº 125,810 Camino de las Yeseras, de herradura. Se propone su supresión porque el inmediato camino del Pantano pasa por las Yeseras que se hallan próximas a la vía por la derecha.

Kº 129,500 Vereda de peatón. Puede desviarse por ambos lados de la vía al paso superior Kº 126,180, sin perjudicar este servicio por ser corta la distancia.

Kº 126,840 Camino de Caniles a las haciendas de herradura. Su desviación y paso por debajo del puente del río de Baza no altera las condiciones de su trazado, indefinido en este punto, pues es variable según lo permite la margen del río que sigue en largo trecho, cruzando después en dirección a Caniles.

Kº 127,040 Vereda de peatón. Próxima como está al camino de Piqué al que se une por la izquierda, puede servirse del paso a nivel de este Kº 127,110 desviándola por la derecha.

Kº 127,160 CaminodelPiqué, de herradura. Desviada al paso a nivel Kº 127,110.

Kº 127,698 Cruce de veredas de peatón. Como estas veredas se cruzan en el paraje en que ha de emplazarse la estación de Caniles, se propone su desviación a la salida de dicha estación y que pasen a nivel en el Kº 127,840.

Águilas, 19 de Mayo de 1892

THE GREAT SOUTHERN OF SPAIN RY CO L^D

A. Kennedy [rubricado]

DOCUMENTO 3

1895, abril, 13. Caniles (Granada).

Demanda de los propietarios afectados por el trazado de la línea de ferrocarril ante el Alcalde de Caniles.

Archivo Histórico Municipal de Caniles, leg. 340, pza. 2, s/f.

Señor Alcalde Presidente del Ayuntamiento Constitucional de esta Villa.

Los que suscriben de estos vecinos, mayores de edad, propietarios y labradores, sigue con ésta sus cédulas personales que exhiben y suplican se les devuelvan ante V. como mejor proceda exponen:

- 1º. Que la vía férrea de Murcia a Granada está abierta al servicio público en el trayecto comprendido en este término municipal, sin que por sus representantes o empresarios se hayan continuado los pasos a nivel necesarios al buen servicio de la agricultura en aquellos puestos en que

los caminos vecinales, veredas y servidumbres han sido cruzados por la expresada vía, infringiendo con tan punibles abandonos los artículos 10 y 16 del pliego de condiciones generales y modelos de tarifas para la concesión de Ferro-Carriles de servicio general de 15 de febrero de 1856.

- 2º. Que tan sólo en los casos que el Gobierno determina por las Empresas dejan de dar cumplimiento a los antedichos artículos; pero en este caso debe proceder la instrucción del Expediente a que se contrae el Real Decreto de 14 de Junio de 1854, a los efectos que en el mismo se esperan especialmente en los artículos 6, 8 y 9, lo cual no ha tenido lugar sin duda en consideración a que la referida Empresa Ferroviaria ha considerado como necesarios e indispensables las servidumbres que después se darán.
- 3º. Que hasta el presente los que suscriben han venido cruzando la mencionada vía por los puntos en la que ésta intercepta los caminos y veredas conocidos desde tiempo inmemorial con los nombres de Cortijo de Romero a Hijate, de Balax a los Cortijillos, de Balax a Cueva de Gallardo, de Valcabra a los Cortijillos, de Valcabra al Cortijo de Martín, de Caniles a los Cerricos, de los Gallardos a los Charcos, de Caniles al Pertiguero, Camino de Lorca, Camino del Francés, de Caniles al Zarái, de la Har-tichuela al Cortijo de Romero, de Valcabra a Simbolisa, de los Pinos a Simbolisa, de los Pinos al Pantano, Camino de los Yesos, de Caniles a los Frailes y Mancoba, y del Tortán a loma de los Parreños y no se les ha puesto dificultad alguna, a excepción de la gravedad que amenaza al transeúnte por la falta de barreras y empleados que le aperciban de los daños y perjuicios que se le pudieran irrogar, los cuales están previstos e indemnizados por la R. O. de 16 de Mayo de 1893.
- 4º. Y siendo los Alcaldes por virtud del párrafo 1º del art.º 160 del Reglamento de policía del 8 de septiembre de 1878 los encargados de vigilar el cumplimiento de la Ley de Policía del 23 de noviembre de 1877 y pudiendo por tanto instruir los expedientes encomendados a la corrección de los delitos y faltas que se comentan a dicha Ley.

Los abajo firmantes, tienen el honor de exponer a la ilustrada consideración de V. que la Compañía explotadora de la Vía férrea de Murcia a Granada, postergando los sagrados intereses de la Agricultura de esta localidad; desatendiendo los importantes servicios que a la misma presentan los caminos vecinales y veredas; prescindiendo de la indemnización de perjuicios ocasionados a las propiedades situadas al otro lado de la vía y fijando su atención en la conveniencia exclusiva de sus particulares intereses, con menoscabo y perjuicio de los de este pueblo, obstruye esos pasos, ciega esos caminos, prohíbe por ellos la circulación y denuncia a labradores que en cumplimiento de un legítimo derecho, del que no han sido despojados, contravienen los mandatos de sus guardas o dependientes.

Todo esto sin haber dado cumplimiento al citado R. D. de 14 de Junio de 1854, sin tener en cuentas las terminantes percepciones de la referida Ley de policía en su art.º 8, 12 y 13 que tratan del hecho que se denuncia por lo cual.

A U. suplican que teniendo por presentada esta instancia y acompañada de los antecedentes e informes que a bien estime se sirva remitirla al Excmo. Sr. Gobernador Civil de esta provincia a fin de que citar ésta superior autoridad si lo cree de justicia, ordene a los Representantes de la Vía férrea de Murcia a Granada el cumplimiento de la Ley que se interesa previos los correctivos a que haya lugar.

Dios que a V. g.m.a. Caniles, 13 de Abril de 1895.

DOCUMENTO 4

1895, abril, 13. Caniles (Granada).

Demanda de los labradores de Caniles por la interrupción del paso de ganados con el trazado de la línea de ferrocarril ante el Gobernador Civil de Granada.

Archivo Histórico Municipal de Caniles, leg. 340, pza. 2, s/f.

Excmo. Señor Gobernador Civil de la Provincia.

Los que suscriben de estos vecinos, mayores de edad, propietarios y labradores, sigue con ésta sus cédulas personales que exhiben y suplican se les devuelvan como interesados en las servidumbres pecuarias en general y particularmente en las de este término municipal a V. E. con la mayor consideración y respeto exponen: Que la empresa constructora del ferrocarril de Murcia a Granada por Lorca y Diputación de Almericos a Águilas, ha interceptado el paso de ganados con la vía que por esta villa va a la ciudad de Lorca no habiendo dejado como debía dicho paso de ganados, con la anchura marcada, no para cañadas, cordeles y veredas ni aún para caladas, siendo esta servidumbre de los primeros, lo que consideramos abusivo por parte de la pre-apuntada Empresa, la cual no ha llenado los requisitos legales para el cerramiento de la misma o en sustitución, antes bien, se encuentra comprendida en las sanciones que marca el título 4º de la Ley de policía de Ferro-Carriles de 23 de Noviembre de 1877 extralimitación que pretendemos llevar al convencimiento de V. E. por las razones que pasamos a exponer.

Al Real Decreto de 14 de Junio de 1854, referente a los caminos interceptados por Ferro-Carriles, taxativamente disponen que en la Provincia donde se construya un Ferro-Carril los ingenieros encargados de las obras, deben formar una relación circunstanciada de todos los caminos vecinales, rurales y de servicio particular, así como también de las vías, veredas y servidumbres comunes y de interés colectivo de la agricultura, cuya continuación sea interceptada por la línea en construcción a que se haya de construir, cuya relación debe amoldarse a la presente en los artículos 2º al 6º para cuyo fin deben estar auxiliados por los Alcaldes y Ayuntamientos y poner de manifiesto en las Casa Consistoriales de las respectivas municipalidades por un término que no podrá pasar de veinte días, previos los correspondientes anuncios, los croquis, relaciones y reformas para que estos como los particulares interesados

expongan sus agravios y las razones en que los fundamentan, prevención hecha en el artº 9º, requisitos todos, con urgencia al pliego de condiciones generales para la concesión de Ferro-Carriles de 15 de Febrero de 1856 y para el caso concreto que nos ocupa en el artículo 16º por el que les obliga a construir las obras para no interrumpir la circulación de las comunicaciones públicas y particulares.

¿Se cumplió en su día con el Real Decreto de 14 de Junio de 1854? Señor, en este Ayuntamiento no hay dato alguno de su cumplimiento, como se comprueba en la certificación que se acompaña y por tanto ni él, ni los particulares interesados pudimos exponer nuestros agravios, ni por consiguiente pudo seguir las marchas marcadas en dicho Real Decreto, por la que no despojados, que ello implicaría en procedimiento ni sustituido el camino en que dejamos hecho mérito. Una vez cumplida la ley por todos sus trámites, antes bien, haciendo caso omiso de la misma no se cumplió como obligada quedó la Empresa al serle concedido el trabajo en el pliego de condiciones; y está por su abominada voluntad, sin fundamento, impide la circulación no haciendo los pasos de nivel necesarios por lo que nos trae un perjuicio que rechazamos y obtengamos el amparo de V. E.

El art.º 8º de la R. O. del Reglamento de 8 de septiembre de 1878, prohíbe a los dueños o conductores de carruajes, caballerías u otros ganados, ni aun para entrar en las heredades limítrofes o salir de ellas, a travesar la vía por otros puntos que los ya señalados al efecto. ¿Cuál es el punto hoy señalado para la servidumbre que hoy reclamamos? ningún otro y de una manera determinante lo afirmamos, por no haberse cumplido aquel precepto de 14 de junio de 1854, que repetimos, aunque con la repetición se nos tache de cansados, toda vez que por una falta de cumplimiento, es obvio que la empresa se haya obligada a mantener la servidumbre y por su causa hacer el paso a nivel establecido en la barrera, como de la propia manera, ha incurrido en la falta comprendida en el art.º 12º de la ley de policía de 23 de noviembre de 1877, que arriba dejamos ya citado, correspondiendo a V. E. la imposición de las multas en concordancia con el n.º 2.º del art.º 160 del reglamento de 8 de septiembre de 1878.

Siempre Excmo. Señor han merecido especial atención las servidumbres establecidas a favor de la riqueza pecuaria las cuales se llaman mestiñas en recuerdo del Concejo de la Mesta, que tantos y tan importantes privilegios obtuvo en pro de la ganadería. El derecho de propiedad reconocido por el Real Decreto de 8 de junio de 1813, el cual fue restablecido en 1836, se entiende sin perjuicio de las citadas servidumbres, y en esta atención la Real Orden de 17 de mayo de 1838, dispuso que los Alcaldes y Ayuntamientos impidieran el cerramiento ni otro embarazo de las servidumbres públicas, destinadas al paso de hombres o ganados, las que en ningún caso deben ser obstruidas y también con arreglo al art.º 8º del Real Decreto de 3 de marzo de 1877 que organizó la circulación general de ganaderos del Reino marca los nombres ya anchuras de las servidumbres pecuarias para la cabaña española y su tráfico. La empresa del Ferro-Carril de Murcia a Granada por Lorca y Diputación de Almericos a Águilas ¿es por ventura un poder que desobedeciendo o no

cumpliendo las disposiciones vigentes de Ferro-Carril puede hallar, maltratar, despojar, sustituir y hacer desaparecer lo admitido por la Ley, por el uso y la costumbre? No y mil veces no Excmo. Señor, para ello tenemos hoy al frente de la Provincia a V. E., para que con su sano juicio, su imparcialidad milia miles, sin obsesión alguna, como hombre de recta conciencia, nos ampare y haga prevalecer nuestros legítimos derechos aun en contra del más poderoso. Que es de la competencia de V. E., deber imperioso e ineludible exigir severamente a la empresa el exacto cumplimiento de las cláusulas de la concesión y castigar con todo rigor las faltas e infracciones que ha cometido, máxime cuando por injustificado descuido o punible abandono por parte de la Compañía llega a ser causa de perjuicios como sucede en el caso presente, marcado lo tiene en el Real Decreto de 28 de Junio de 1884.

Tales son las razones que sometemos a su culta consideración, y por ello esperamos que obligue a la citada empresa haga los pasos de nivel que en este término faltan para pasos de ganados por haber sido obstruidos por la vía, exigiendo por ello conforme a la ley. Por lo que recurrimos a la notoria justificación de V. E. a los efectos que dejamos indicados, no dudando los que suscriben la hará cumplir y hacer prevalecer la justicia que pedimos.

Dios guarde a V. E. m. s.
Caniles, 13 de Abril de 1895.

DOCUMENTO 5

1931, octubre, 19. Baza (Granada).

Acuerdo de la asamblea de representantes de pueblos afectados por el proyecto de trazado de la línea de ferrocarril de Baza a Huéscar.

Archivo Histórico Municipal de Caniles, leg. 340, pza. 2, s/f.

Excmo. Ayuntamiento de Baza

En Asamblea celebrada por representaciones de los pueblos de Cúllar-Baza, Benamaurel, Galera, Castril, Cortes, Caniles, Zújar, Freila y Castillén en el día de ayer en esta Casa Consistorial, se adoptaron los siguientes acuerdos:

1. Adherirse a las peticiones formuladas al Gobierno y a la Compañía concesionaria del ferrocarril de Baza a Huéscar a iniciativa de la Federación Provincial del Sindicato Agrícola.
2. Quedar constituidas todas las precitadas representaciones en Comisión Permanente hasta obtener la aprobación del proyecto del referido ferrocarril.
3. Que dicha Comisión integrada por los Alcaldes, Presidentes de Sociedades Obreras y sindicatos de los referidos pueblos, vaya a Madrid el

próximo día 25 a recabar estas peticiones, personalmente del Gobierno y de la Compañía concesionaria, yendo todos los alcaldes provistos de un certificado de las concesiones hechas por los respectivos Ayuntamientos a los concesionarios del proyecto.

4. Conceder un expreso voto de Gracias al Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad, por haber concedido su Salón de Actos para la celebración de esta reunión.

Lo que me complace en trasladar a V. para si tienen a bien adherirse a ellas la Corporación que preside, rogándole me comunique el acuerdo que adopte.

Baza a 19 de octubre de 1931.

El Alcalde
Antonio Montoro [rubricado]