

NOTICIAS DEL FERROCARRIL LINARES —ALMERÍA EN LA PRENSA DE BUENOS AIRES DEL FINAL DEL SIGLO XIX. VIVENCIAS DEL TREN.

Diego Jerez Justicia

Consejero de N. del I. de E. Giennenses.

Diversos e importantes trabajos han aparecido en varias publicaciones sobre este tema, algunos en esta revista. Autores como Javier Berbel, Ramón Lopez Rodríguez, Casimiro Molina y otros, han aportado importantes datos sobre la historia del establecimiento de esta vía del ferrocarril que tuvo en su día una gran importancia económico-social y geográfica para la región; especialmente para nuestro pueblo, en cuyo termino se establecieron cuatro estaciones que dieron lugar a sendos núcleos de población, comunicándolo con el resto de España. Bajo el punto de vista afectivo fue motivo entre otras cosas de la venida del Dr Cerdá y Rico a Cabra del Sto Cristo por acudir a asistir un hermano que enfermó en esta localidad, dónde encontraba por ser proveedor de la Compañía constructora.

Facilitó el ferrocarril, la llegada a Cabra de ultramarinos y pescados frescos de Almería, aquellos que vendieron los “Pablillos”, influyendo en la mejora de los hábitos alimenticios hasta entonces monótonos y restringidos. Surgen pequeñas industrias tales como fábricas de jabón, de chocolates, de piedras de afilar para abastecer las fábricas de hoces de La Solana, cordelería, la fábrica de medias que creó Manuel Garrido; se establece la Estafeta de Correos, almacenes de cereales y abonos en la Estación, etc.

De la importancia que tuvo en su día es muestra el hecho de que incluso en América, un periódico de edición dominical de Buenos Aires, “El Correo de España”, que tenía como corresponsales en nuestro país nada menos que a D. Juan Valera, D. Emilio Castelar, De Novoa y otros, siguió paso a paso en sus páginas el proceso de construcción de dicha vía férrea.

Gracias a un amigo rioplatense llegó a mis manos una colección de números de dicho periódico, de los años 1895 al 1899, en los que tuvieron lugar hechos tan relevantes como la Guerra de Cuba, la Rebelión de Filipinas y otros de parecida importancia; junto a estas

noticias, casi en cada número, se ocupaba de la marcha de las obras del ferrocarril Linares-Almería.

Fue en el año 1870 cuando el Gobierno autorizó la construcción de esta línea de ferrocarril. La convocatoria, aun ofreciendo en la misma una subvención para atraer a los inversores, quedó desierta hasta 1889 en cuyo año abstuvo la concesión el Banco General de Madrid, del que era preeminente banquero D. Ibo Bosch, persona de gran experiencia en estos menesteres por haber sido concesionario con anterioridad del ferrocarril de Puerto Rico; éste a su vez la transfirió a la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España.

Se empezó a materializar el proyecto, pensando que con esta línea se favorecería a las Compañías mineras. Se modificó el trazado inicial creándose un ferrocarril de tipo colonial, que sirviera para el traslado de mineral de la sierra al puerto de Almería, no teniendo demasiado en cuenta las necesidades sociales de las poblaciones de la región. Fue contratada para su construcción la Cia francesa Fives-Lille, tanto para las infraestructuras como para el material rodante. La Fives-Lille, que había construido para todo el mundo obras de gran importancia, entre ellas los ascensores de la Torre Eiffel.

El 12 de julio de 1895 comenzó a operar en la sección sur entre Guadix y Almería. El 15 de noviembre del mismo año, se inició la explotación de la sección norte entre Baeza y Quesada. Por fin el 14 de marzo d 1899 fueron unidos ambos sectores.

Veamos, cómo el periódico bonaerense siguió este proceso:



Aspecto del puente del Salado el día de su inauguración
Foto: Colección Cerdá y Rico

El día 15 de marzo de 1896 daba la noticia de la llegada del ex ministro Sr. Navarro Rodrigo a Almería en compañía de su hijo P. Antonio, exdiputado a Cortes, que tendría que enfrentarse a su candidatura en las próximas elecciones con D. Ibo Bosch, concesionario del ferrocarril Linares-Almería, al que se esperaba votaran muchos liberales.

Por aquella fecha los trabajos en Moreda seguían con gran impulso y muy pronto quedaría terminado el movimiento de tierras; ya estaban próximas a concluir las obras de fábrica. Se mezclaban estas noticias con otras del momento como la gran epidemia de "trancazo" que afectaba a la nación, si

bien era benigna; había sarampión, fiebre tifoidea etc. Se había inaugurado en Jaén el gabinete antirrábico por el Presidente de la Diputación Sr Torres Ortega; fallecía el Marqués de Blanco Hermoso y se daban numerosas noticias de la guerra de Cuba. En la península reinaba una gran sequía que producía un estado lastimoso de los campos de Jaén (¡cuando no!).

Había llegado por aquellos días al puerto de Almería un barco con 84 cajones de mercancías para el ferrocarril; con este material y las ocho locomotoras que se construían en aquellas fechas, quedaría la línea dotada de todos los elementos necesarios para el importante tráfico que venía desarrollando.

En el número de 14 de Junio de 1896 se comentaba la noticia, de que en la línea del ferrocarril de Linares a Almería, en el puente del Anchurón, se había concluido el quinto y último tramo del mismo de 250 metros, más cuatro arcos de la parte de Linares, que resultarían de 100 metros, dando pues en total 350. La altura de las pilas en su máximo era de 43 m. y con el puente de unos 52 a 53 metros. Pronto se iba a empezar la construcción sobre el Arroyo Salado de un soberbio puente que sería el más importante de cuantos existen en España, ya que tendría una altura de 105 metros por 400 de longitud.

Se esperaban en el puerto de Almería la llegada de varios vapores entre ellos el "Balboa" que traían ocho locomotoras y 160 vagones con destino al ferrocarril. Se anunciaba una gran fiesta en el Anchurón el día 20 de mayo y se esperaba que muchas familias de este pueblo y de los cercanos, lo pasarían en el campo para ver pasar la locomotora; noticia que recogían del "Defensor de Granada".

El 5 de julio de 1896 decía, que la locomotora que traía los materiales para la construcción del ferrocarril había llegado a la estación de Moreda y existía el propósito de inaugurar el servicio público desde Guadix a Moreda, para mediados de aquel mes de julio.

En el del 4 de Octubre del mismo año se comentaba que la balastera (máquina para la colocación de las capas de grava que sujetaban las traviesas) llegaba ya al pueblo de



Estación de Guadix
Foto: Colección Cerdá y Rico



El puente Hacho

Foto: Colección Cerdá y Rico

las Laborcillas. En Gobernador se estaban haciendo dificultosos los trabajos por la curva intensa que debía adoptar la vía, siendo necesario el uso de aparatos especiales de difícil y entretenida colocación. Se estaban haciendo los movimientos de tierras con toda celeridad y no tardarían mucho tiempo en tender por allí la vía del ferrocarril. El puente del Hacho, decía el corresponsal del periódico, con sus 600 metros de longitud y sus gradas de hierro sería uno de los más hermosos de la línea y seguramente de España.

En uno de los números de entonces, concretamente el del día 18 del mismo mes, se daba la noticia de que en Granada se iba a instalar el alumbrado eléctrico.

En muchos pueblos y ciudades se usaba el acetileno (carburo).

El 20 del citado mes de octubre aparecía la llegada a Almería de un buque cargado de traviesas para el trayecto de Moreda a Guadahortuna. El 8 de noviembre, recogiendo la noticia de "Crónica Meridional", decía el Correo de España bonaerense, quedaban pocos días para la apertura del trozo de ferrocarril entre Guadix y Moreda. Se abrirían las estaciones de Benadux, Fonelas, Huelago y Moreda. Faltaban en toda la línea por concluir solo siete estaciones, incluida la de Linares.

En esta fecha estaban terminadas 24 de las 31 que constituían todas las del nuevo trazado. Se anunciaba que al abrir el trozo de Moreda a Guadix se haría el viaje por tren discrecional n° 13 que era el que salía antes de Guadix a las 2,50 de la tarde. El tren saldría de Moreda a las una y llegaría a Guadix a las 2,30 y a Almería a las 8,10. Habría también un tren mixto n° 17 entre Moreda y Guadix que saliendo de Moreda a las 6,15 de la madrugada llegaría a Guadix a las 7,20. Entre Guadix y Almería prestaba servicio el tercer correo n° 11 que salía de Guadix a las 7 de la mañana y llegaba a las 11 a Almería; el discrecional n° 15 salía a las 7,35 de la mañana.

Se daban otras noticias de Jaén, como la de que en Santisteban del Puerto se quejaban de la gran abundancia de lobos.

El periódico del 6 de diciembre de 1896 comentaba la apertura de la explotación de la línea de Guadix a Moreda, en cuya inauguración estuvo el banquero D. Ibo Bosch. La compañía del Sur de España pensaba abrir a mediados del mes los otros diez kilómetros que mediaban entre Moreda y Pedro Martínez.

Antes de finalizar el año, lo harían con otros doce kilómetros entre Pedro Martínez y Alamedilla, con lo cuales la Compañía del Sur de España tendría en explotación a partir de primero de Enero gran parte de sus 205 Km.

D. Ibo Bosch se proponía estudiar la manera de poner en comunicación lo más directamente posible Madrid con Almería, sin necesidad de pasar por Granada ni por Baza y con esta finalidad la Compañía del Sur de España estaba organizando un servicio de carruajes entre Jódar y Moreda, con objeto de que el viaje entre Almería y Madrid pudiese hacerse en 26 horas, mientras se construía el puente de Arroyo Salado cuya construcción duraría dos años.

Comentaba el corresponsal del Correo de España, que el Sr, Ibo Bosch había hecho el viaje desde Madrid a Almería en solo 25 horas por lo cual se podía decir que era la primera vez y el primer viajero que había hecho tal trayecto en tan poco tiempo.

En el numero 136 del 3 de enero de 1897 se dice que con los 26 kilómetros de la nueva sección, serían 179 los que estaban en explotación de los 250 que componen toda la línea desde Linares al puerto de Almería; 100 comprendían la sección de Guadix que fue la primera en inaugurarse; 53 desde Baeza-Linares a Quesada , que fue más tarde puesta en explotación;26 Km. la actual, restando solo 71 Km. por terminar ,que están en gran parte hechos; la locomotora avanza ya desde Moreda a Pedro Martínez y a finales de Diciembre se esperaba llegase a Alamedilla y Guadahortuna , pudiéndose inaugurar este trozo de 20 Km.



Anden de la estación de Baeza

Foto: Colección Cerdá y Rico

El 17 de enero de 1897 recogía la noticia de que por Real Orden y en virtud de la petición hecha por la Compañía concesionaria, se habían concedido a dicha entidad dos años de prórroga sin posibilidad de ampliación; además se había acordado abonar a dicha Compañía la subvención correspondiente y parte de la misma no satisfecha, perteneciente al año económico 93 y 94, con arreglo a lo consignado en dicho año. Mal andaría el Tesoro Público; eran los años de Maceo, de la instalación del teléfono entre Madrid y Sevilla y de las guerras coloniales. Por aquellos días se hacía eco la prensa del homenaje que se había dado en Jaén al poeta Almendros Aguilar, natural de Jódar.

El numero 142 de 14 de febrero de 1897, recoge de "Época de Madrid" el comentario de como la línea Linares -Almería ofrecía un gran interés para muchas regiones de España y dado las grandes ventajas que habría que reportar, justificaban el sacrificio económico que la Nación se había impuesto subvencionando con 30.800.000 pesetas esta obra. La importancia del mismo se fundaba en que daría comunicación más breve y directa a una amplia región, cuyo centro se encontraba en la industrial Linares con el mar, del cual distaba dicha ciudad 250 Km. hasta Almería y no los 280 a Sevilla o los 297 a Málaga.

Ofrecería a ciudades como Granada y a su rica comarca un camino directo acortando a 181 Km. la distancia que separa Baeza de dicha capital, si se sigue la línea de Jaén y en

200 Km. la distancia que habría yendo por Córdoba; comunicaría también Granada con un puerto con las excelentes condiciones del de Almería, acortando a dicho puerto en 40 a 100 Km. la distancia de las minas de mineral de hierro que existían a ambos lados de la vía.

Por estas fechas se encontraban en explotación dos secciones, la primera de 53 Km. arrancaba de la Estación Linares-Baeza en la línea de Madrid-Córdoba y llegaba a la estación de Quesada, remontando el valle del Guadalquivir



Apeadero del puente del Salado

Foto: Colección Cerdá y Rico

y siguiendo después su afluente el río Jandulilla, para contornear el macizo montañoso de Huelma.

Habían hechos 5 kilómetros más, pero sin ningún interés para el tráfico entonces, ya que tenían como objeto llegar a la cortadura del Arroyo Salado, dónde se construía un gran viaducto de 315 kilómetros de longitud, con una altura de 100 metros sobre el fondo del Arroyo Salado. Se salva este importante vacío por medio de hierros de 105 metros de longitud, sostenidos por tres pilares de fábrica de unos 80 metros de altura.

Bastarían estas indicaciones -dice el corresponsal del periódico- para comprender la magnitud del problema, que tan detenidos estudios previos ha necesitado.

El material de hierro ya se encontraba en estas fechas en España y las obras debían estar terminadas en un plazo de 15 a 20 meses, tiempo necesario para la construcción del túnel que se ubicaría después del puente, siendo estas ya las dos únicas cosas que detenían por esta parte la continuidad total del ferrocarril.

Por la parte de Almería, las obras encuentran el obstáculo del río Guadahortuna, ya que para salvar la hondonada que forma el mismo, se necesita un viaducto que esta en construcción y muy adelantado de 670 metros, de los cuales 480 metros se salvan con tramos de 61 metros de luz y el resto con tramos de 34,5 metros, en basamentos de fábrica, que mantienen un tablero a una altura de 56 metros sobre la parte central del valle.

Esta magnífica obra debía terminarse en menos de un año y en cuanto ambos viaductos permitan lanzar los trenes a través de esos enormes socavones del Salado y del río Guadahortuna, será posible llegar a Granada antes de las diez de la mañana, saliendo de Madrid por el expreso a las seis de la tarde y estar en Almería antes de las doce por el mismo tren, suponiendo para este caso que se construya el ramal de ferrocarril de Moreda a Granada de 58 Km., cuyo concesionario era una compañía inglesa.

Se hacía eco el periódico de la muerte en Jaén del alcalde Sr. Roldán y Marín.

En Diciembre pasado, decía el semanal Correo de España, se había establecido un servicio de tartanas de Granada a Jaén y viceversa que hacía la travesía en diez horas; los coches salían de la Posada del Sol en Granada, a las siete de la mañana y llegaban a Jaén a las siete de la tarde. De Jaén salían de la posada de Gámez a las seis y llegaban a Granada a las cuatro. El precio de los asientos era de 5 pesetas uno; la empresa, de Campillo de Arenas.

En Jaén se construía por aquellos días, una presa para producir electricidad para la ciudad.

El 28 de marzo de 1897 aparecía la noticia, de que el 28 de Enero había tenido lugar una reunión en París bajo la Presidencia de D. Ibo Bosch, de la asamblea general de obligacionistas de la compañía de Caminos de Hierro del Sur de España. Después de la asamblea algunos preguntaron por el estado en que se encontraban las relaciones de la

Compañía con el Estado Español, que siempre había mostrado la mejor acogida y deseo de facilitar la misión de la misma. Algunos retrasos ha habido en los pagos al principio de la empresa —se respondió—, como consecuencia de un error en la redacción de la ley, pero desde entonces y a pesar de las dificultades por las que atravesaba el Gobierno, que tenía que hacer frente a los grandes gastos de las guerras de Cuba y Filipinas, los pagos se hacían con regularidad, hasta el punto que de los 30.790.000 de pesetas pagaderas a medida que los trabajos se fuesen efectuando, la Compañía había recibido ya 23.513.000 pesetas.

En el numero de 5 de septiembre de 1897 decía, que se continuaba trabajando con gran actividad en la obras del gran viaducto sobre el río Guadahortuna. Ya se había corrido otro nuevo tramo metálico, habiéndose aumentado el numero de braceros que había empleados en esta magna y hermosa obra de arquitectura que llamaría la atención de los que a su tiempo recorrieran la línea. En el próximo otoño se terminaría por completo, teniendo el proyecto la casa Fives-Lille, de solemnizar la entrega de esta magna obra a la Compañía del Sur de España.

También estaban muy adelantados los trabajos en el puente del Salado , no siendo aventurado afirmar que solo restaría un año para que la locomotora saliendo del puerto de Almería cruzando la provincia de la misma ,las de Granada y Jaén llegase a las puertas de Linares. Estaban subiendo las cotizaciones de bolsa de la Compañía del Sur.

Es la época del asesinato de Canovas por Agiolillo.

En el número 180 de 16 de enero de 1898 de la “Crónica de España” de Buenos Aires, se publica la siguiente noticia:

“Desde Cabra del Santo Cristo, provincia de Jaén nos escriben una interesante carta en la que se nos da cuenta de la llegada a aquella estación del primer tren de la línea Linares-Almería, después de inaugurado el magnífico puente sobre el río Guadahortuna el día 30 de Noviembre de 1997. Los principales párrafos de la carta que verán con gusto nuestros lectores, dicen:

El día de anteayer fue de verdadero júbilo para este pueblo y los limítrofes de Huelma, Alamedilla, Guadahortuna y de otros de la provincia de Granada; a las dos de la tarde llegó aquí por primera vez una locomotora atravesando antes de llegar a esta estación el viaducto colosal de Guadahortuna.

No quedó nadie en el pueblo, dirigiéndose en masa a la Estación a dónde acudió también la banda de música que contribuía a dar animación a la fiesta. El puente de Guadahortuna estaba adornado en sus extremos con arcadas de follaje levantadas por el ingeniero contratista y decorados con carteles en los que se leía ¡Viva España!, con banderas españolas y francesas entrelazadas. La Estación presentaba el aspecto de un hermoso jardín. La llegada del tren produjo un indescriptible entusiasmo, fraternizando todos los vecinos del pueblo con los obreros de la vía, así como con las autoridades y vecinos de las localidades próximas que habían venido a presenciar el solemne acto.”

La vía del tren avanzaba ya cuatro kilómetros desde la estación de Cabra y se esperaba que el día 25 diciembre este concluida hasta Alicún (hoy Huesa, ya que al principio fue Huesa y Alicún. Después con el tiempo sería Cabra del Sto Cristo y Alicún,) entregándose el 15 de enero el trozo que comprende las estaciones de Huelma, Cabra y Alicún (la hoy, Huesa), las cuales quedarían en las indicadas fechas abiertas al servicio público.

El día 16 de enero de 1898 se publica la noticia de que se iba a solicitar el oportuno permiso por la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España, para abrir la explotación de una nueva sección de la línea

Linares-Almería, el trayecto de Alamedilla (hasta cuya estación se explotaba hasta la fecha) a Alicún (la actual Huesa). Poco después se abriría el sector de Alicún a Larva, con lo cual solo quedaría el trayecto de Larva a Quesada, dónde se encuentra el grandioso puente del Salado.

Desde primeros de año que se encontraba abierta la sección que se cita, resultaba ya extraordinariamente reducido el tiempo para los viajeros porque entre la salida de trenes desde Cabra, Alicún y Quesada, había tiempo bastante para que los de un tren pudieran tomar el otro muy pronto; saliendo de Almería a las cinco de la mañana se estaría en Madrid a las seis de la mañana del día siguiente. Se estaban preparando locomotoras para que en unión de una que había en Guadix se procediera a las pruebas del puente sobre el río Guadahortuna.

¡Cuantas vicisitudes y cuantas dificultades hubo que superar en aquellos tiempos no demasiado lejanos!

Por eso da pena que este ferrocarril lo tenga en cuarentena la administración y que ocurra lo que en el puente metálico del Hacho, diseñado por los ingenieros Duval y Boitilea, ambos discípulos de Eiffel, que con sus 625 metros, era el más largo y bello de



Una diligencia en el patio de carruajes de la estación de Baeza

Foto: Colección Cerdá y Rico

España; prodigio de la ingeniería sin un solo tornillo, solo con remaches. Hoy está jubilado al haberse construido uno paralelo de hormigón que lo ha dejado sin servicio. Para mayor oprobio fue vendida su estructura en 1979, a un chatarrero de Madrid por un millón y medio de pesetas; gracias a la movilización popular de toda la comarca se consiguió impedir su desguace. ¡Qué hubiera dicho de esto el que desde 1889 fuera ingeniero de caminos supervisor de las obras de este ferrocarril, el insigne don Rogelio Inchaurreandieta y Páez, granadino de nacimiento que mereció la gran cruz de Isabel la Católica.

Vivencias del Tren.

Para nuestra generación fue el tren el principal medio de comunicación y transporte, en especial para desplazarnos a cursar nuestros estudios; fue una fuente de recuerdos y vivencias, el factor común denominador de nuestra vida estudiantil. El desplazamiento de Cabra a la estación era siempre problemático; en un tiempo lejano, se hacía en caballería o en uno de aquellos “locos cacharros” que tuvo en Cabra un pionero del automóvil, personaje que se apodaba “Maltrota”.

Después serían otros; Andrés Bedmar (“Chaparro”) con un carro tirado por varias mulas, con una tartana y una especie de doble fondo basculante, que pendía de unos ramales. Los once kilómetros de lo que llamábamos carretera de la estación, eran una auténtica epopeya; luchando contra la inestabilidad, el espacio, los bultos de todo tipo; por música de fondo el restallido del látigo y los frecuentes ¡aarreee generala! o algún que otro altisonante voto a los acémilas. Si algún día no había carro, teníamos que ir o venir al pueblo andando o en burro por el camino de los Romerales.

Luego sería Blas Hermoso, “Carrillotes” o Martín. Más tarde Frasquito “Chaparro” tan simpático, siempre de bromas, con las manos en el cinturón y el cigarro pendiendo del labio; iba con una “carriola” que le llamaban “La Pepa”; otras veces fueron sus hermanos. No era infrecuente que el coche estuviera “escacharrao”. En otro tiempo fue Adolfo, todo con certera exactitud y formalidad; tenía también el servicio a Jaén con la “Perona”, con aquel buen chofer y mejor persona que era Paco Hermoso.

La estación por la noche sin luz eléctrica, solo con las titilantes y mortecinas llamas de faroles de petróleo o de un quinqué. En la sala de espera una estufa de leña, único remedio para mitigar el frío y la nieve de los crudos inviernos de Cabra; a su alrededor, como figuras tenebrosas, los eternos personajes que pululaban por las estaciones, cuyos rostros se adivinaban solo cuando alguien destapaba la estufa para encender un cigarro, recebar o atizarla, saliendo entonces un momentáneo fulgor rojizo como de fragua.

Permanecíamos atentos a las llamadas que mediante un teléfono de manivela, produciendo al hacerlo un crujiente y característico sonido, el jefe de estación, usando un lenguaje casi cabalístico, hablaba sobre si había salido o no había salido, si llegaba o no

llegaba la 315 o la quinientas tantos. Respirábamos tranquilos cuando se nos decía que había plazas libres y nos libraríamos de la ceremonia que ocurría en ese caso en el tren, del revisor escribiendo en una libretilla y pagar el doble o que el retraso era nada más que de una hora. Entonces se empezaban a mover los guardagujas portando un farol, que les hacía semejarse a luciérnagas fantasmagóricas.

Tras la llegada del altisonante tren, el trajín de mujeres con cántaros y vasijas de todo tipo, que corrían para recoger lo que llamaban la aguada. Unos golpes tintineantes de un martillo en las ruedas, rompían la oscuridad de la noche; un silbido como si fuera un agudo gemido, tras el cual el tren partía bufando vapor en ondulante movimiento y chirreando con su “chacachá”.

Ir en tercera era lo habitual, ya que corrían malos tiempos y las familias tenían que ahorrar” por si acaso... “incluso con billete de

familia numerosa si se podía; nos acomodábamos según se pudiese, porque iba repleto de trajinantes, quintos de permiso con maletas de madera atadas con cuerdas, estraperlistas con sacos, pollos y gallinas, paquetes, latas de aceite etc. que iban repartiendo y metiéndolos para ocultarlos debajo de cualquier viajero o en la batea que había para los equipajes, dando lugar a veces a que la lata goteara durante el camino en la cabeza o el sombrero de un irritado viajero. Iban los cosarios de los pueblos, figura esta que tanto apreciábamos los estudiantes; tenían la misión de traer y llevar encargos a la ciudad o las talegas con la ropa en las que nuestras madres trataban de paliar los efectos de aquellos “años del hambre,” mandándonos algo de las sustanciosas y añoradas cosas del pueblo; en Cabra era cosario de Granada, en un principio “El Cuco”, luego mucho tiempo Amando que en los días libres hacía de portero en el cine mudo de los Hermosos, en el Salón Prim.

No faltaba nunca a la cita del tren, el tío que rifaba una enorme cayada de caramelo, mediante la venta de unas cartas de una baraja; era un avezado en sortear todos aquellos



¡Oiga!, el vagón de tercera es el siguiente...

Dibujo del autor

obstáculos y personas; en un tiempo exacto, hacía la rifa cortando una mano inocente y bajaba el la próxima. En medio de aquellos apretujes, había que comer; algunos sacaban una ritual cesta de mimbre y tras “vengasté a comer” o “¿ustedes gustan?,” sacaban los dos huevos duros de rigor, un pequeño lío de papel de periódico con sal, una naranja y pan, al que antes de partirlo le hacían la cruz con la navaja cabriterá; los más avezados, una bota de vino con la que volvía a invitar a su degustación al personal del departamento, no siendo raro que algunos aceptaran regar el gañote.

Siempre iba en cualquier departamento el “enterao” sabelotodo que iba adelantando el nombre de cada próxima estación y de carretilla las siguientes del trayecto, adobando su exhibición con historias generalmente de la guerra civil, sucedidos o dimes y diretes de los parajes que pasaban.

Los viajeros de primera clase, más circunspectos, viajaban con un guardapolvo caqui, un sempiterno maletín y el paraguas.

Se contaba, que en la estación de Cabra, solía tomar el tren un famoso cirujano y ex-alcalde de Granada, D. Miguel Vega Rabanillo, que tenía un cortijo en Alicún; cierto día venía ataviado como tenía costumbre para ir a sus su posesiones ,con un traje de pana con calzones a “tuerca”,unas alforjas de colores con borlas en los picos, repletas de melones, lechugas, frutas y otros productos hortícolas y de corral, completando su atuendo un rústico y grueso cayado blanco; al llegar el tren ,se dirigió a montarse en el vagón de primera clase y el revisor que venía en el estribo de dicho vagón ,le dijo cuando iniciaba el acceso a) mismo: “!Oiga, el vagón de tercera es el siguiente.!”; provocando el enfado de D. Miguel que emitió toda clase de improperios hacia e) celoso empleado del tren, con el “¡Usted quién se ha creído que soy yo...!” y algún otro.

A veces iban también “pardillos”; cuentan de cierto viajero que al llegar un policía, cosa relativamente frecuente en aquéllas épocas, al presentarse volviendo la solapa y enseñar la placa, se abalanzó a la misma a darle repetidos y sonados besos, creyendo que era la milagrosa y dar señal de que no era ningún facineroso. Una escena que se repetía en cada viaje, era la de que alguien abriera la ventanilla para tirar las cáscaras de la comida o los curiosos sacar demasiado la cabeza por la misma, sufriera la indefectible entrada de carbonilla en los ojos, estableciéndose entre los viajeros un pugilato para sacarla del ojo del afectado; unos con fuertes resoplidos u otros sacando un pañuelo de los mocos nada más que blanquecino con rayas azules de los de entonces o con una hoja del librito Indio Rosa de papel de fumar, con los que haciendo un pico de ellos le rastreaban la conjuntiva, generalmente sin conseguir su fin ,pero sí el que aquel hombre llegara a su destino con el ojo como un tomate. Todo se apaciguaba sacando alguien la petaca con un paquete de aquellos cuarterones de “mataquintos” que se había obtenido por racionamiento o del Cubanito de estraperlo y liaban un cigarro que encendían pasándose los “chisques de moquetazo” de amarilla yesca que terminaba en un sinuoso nudo.

Continuaba el tren a su destino, trepidando, hacia el próximo trasbordo y siguiendo, como poetizara Gabriel y Galán: "...un horizonte a otro horizonte/ y una estación a otra estación sucede/Corría el tren con tal premura que el monte abandonó por la ladera,/ la colina dejó por la llanura;/ y la llanura en fin por la ribera;/ al descender a un llano,/ sitio infeliz de la estación postrera."

Llegando a nuestro destino numerosos mozos de cuerda, llamados así porque la llevaban terciada al hombro o los de los carritos de mano, esperaban ansiosos que les encargáramos llevar nuestro bagaje, que era a veces pesado, sobre todo a primeros de curso. Después la fonda, las chinchas, y a la mañana al colegio los que estudiábamos, dónde nos dejaban nuestros padres, no sin antes decirle a los superiores ¡"Apriétele Vd. "¡ Y vaya si nos apretaban.

Tratábamos de conservar el agradable recuerdo, con el deseo de su pronta repetición en las próximas, el olor a tren y el sabor de los "tallos de Romanones", de los desayunos en las vacaciones.

¡Cuánto ha cambiado todo! No es un tópico.

MARÍA DE LAS NIEVES DE BRAGANZA, SU PASO DE INCÓGNITO POR TIERRAS GIENNENSES EN 1892.

Juan Antonio López Cordero y Enrique Escobedo Molinos.

1. Introducción.

El territorio giennense ha sido siempre tierra de paso, donde se abre el camino que conduce desde la Meseta al valle del Guadalquivir a través de Despeñaperros, vía que se bifurca en dos direcciones: una, hacia la Baja Andalucía, siguiendo el curso de este río; y otra, atravesando el valle del Guadalquivir de Norte a Sur y penetrando en la Subbética por el curso del río Guadalbullón en dirección a Granada, Málaga o Almería. En las crónicas medievales hay continuas referencias a estos pasos en las incursiones cristianas en el territorio del reino musulmán de Granada. Las referencias escritas a incursiones militares son sustituidas en la Edad Moderna por las de viajeros, que describen lugares y gentes de esta tierra, como Francisco Bertaut¹ en el siglo XVII y, sobre todo, los viajeros románticos del XIX, que quedaron impresionados por la belleza del territorio: Prosper Mérimée,² Théophile Gautier,³ Richard Ford,⁴ Charles Davillier⁵...

Hasta la segunda mitad siglo XIX el viajar conllevaba inseguridad. El endémico bandolerismo, favorecido por los grandes despoblados en los itinerarios, era la causa principal de ello; a lo que se unía el mal estado de los caminos. A mediados del siglo XIX, la seguridad en el campo vino especialmente del recién fundado cuerpo de la Guardia Civil, cuyas primeras compañías cubrieron la seguridad de los caminos, estableciendo cuarteles junto a los mismos lugares de tránsito. Las mejoras de las vías de comunicación y el desarrollo del ferrocarril contribuyeron a hacer más atractivo el viajar y que la mujer

1 Nacido en 1621, era hijo de un gentilhombre de la cámara del rey Luis XIII de Francia y de una señora emparentada con una familia noble española. Acompañó al mariscal de Gramont cuando estuvo en Madrid para gestionar el matrimonio de María Teresa de Austria con Luis XIV. Fruto de esta estancia en España (1659-1660) es su *Relation d'un voyage d'Espagne*. Où est exactement décrit l'Etat de la Cour de ce Royaume, & de son gouvernement (Paris, Claude Barbin, 1664).

2 *Lettres sur l'Espagne* (Paris, H. Fournier, 1833).

3 *Voyage en Espagne*, Paris, Victor Magen, 1843.

4 *Manual para viajeros por Andalucía y lectores en casa*. Reino de Granada. Madrid, Turner, 1980.

5 *L'Espagne* (1879): *Viaje por España*. Edic. de Arturo del Hoyo, Madrid, Castilla, 1949.