

AYER Y HOY DE LA LÍNEA FERREA LINARES-ALMERÍA

Mario Fontán Antúnez

Asociación Sevillana de Amigos del Ferrocarril (ASAF)

INTRODUCCION.



Foto 1.- Altaria Madrid-Almería, tren n° 670, a su paso por Cabra del Santo Cristo en la fría mañana del 10 de enero de 2009, asegurado por una locomotora serie 334 apodadas como "Caracoles de Carreras", de reciente puesta en servicio en nuestra línea. Foto Mario Fontán Antúnez.

Al sur de la provincia de Jaén y bañada por el mar de olivos que hace de Sierra Mágina uno de los lugares más bellos de Andalucía, se alza la pequeña estación de Cabra del Santo Cristo y Alicún de Ortega. Su edificio, de aspecto sencillo –severo, si se quiere- delata la sobria elegancia afrancesada que le otorgaron sus arquitectos, al importar a nuestra tierra un patrón de diseño muy común para estas construcciones en el país vecino.

Ferrovariamente hablando, nuestra estación se encuentra situada en el Pk. 94,180 de la línea Linares-Baeza a Almería, y dentro de ésta, en su sección Linares-Moreda; tiene como estaciones colaterales las estaciones de Huesa, por el lado Linares y Huelma, por el lado Moreda. En cuanto a su altitud, no es nada despreciable: 1.023,50 metros respecto al nivel del mar. Pero no debemos intentar conocerla, comprenderla si queréis, como un punto aislado en una línea de ferrocarril, sino como un



Foto 2.- La denominada "Herradura de Larva" es un lugar de culto para todo aficionado que desee presenciar las locomotoras emplearse a su máxima potencia al negociar las fuertes pendientes de las proximidades de las estación de esa localidad. La imagen recoge el momento en que el Al-Andalus, hoy tristemente fuera de servicio, asciende penosamente a poca velocidad traccionado por dos 319-3 en mando múltiple con sus reguladores a fondo. ¡Todo un espectáculo para ver y oír! Servicio Linares-Granada. Mayo de 2003. Foto Mario Fontán Antúnez.

pedacito que conforma parte de un todo que es la línea Linares a Almería, cuyos orígenes fueron los Caminos de Hierro del Sur de España. Echemos, pues otro vistazo a su historia, pero con la venia de los que más saben de esta materia, que en Cabra del Santo Cristo los hay, y bien que lo sabemos.

En efecto, desde estas mismas páginas ya se ha hablado de nuestra estación: es obligado hacer referencia al artículo de Ramón López Rodríguez y Javier Berbel Silva "Cabra del Santo Cristo, 105 años de Ferrocarril" publicado en el nº 1 de "Contraluz", excelente compendio de la historia de esta línea desde sus inicios con la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España hasta nuestros días, ya operada por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), así como al trabajo de Javier Berbel Silva "Edificaciones de la línea férrea Linares-Baeza a Almería", publicado en el nº 4, elaborado artículo que nos explica las particularidades constructivas de las estaciones de Sur de España, así como de las dependencias anejas a las mismas. Por último, no podemos olvidar el artículo "Construcción del viaducto del Salado. Referencias en la prensa escrita de la época", obra de Casimiro Molina Cobos y publicado en el nº 5. No abundaremos, por tanto, en estos temas que ya se han tocado con anterioridad aunque sí conviene hacer referencias aunque sean someras

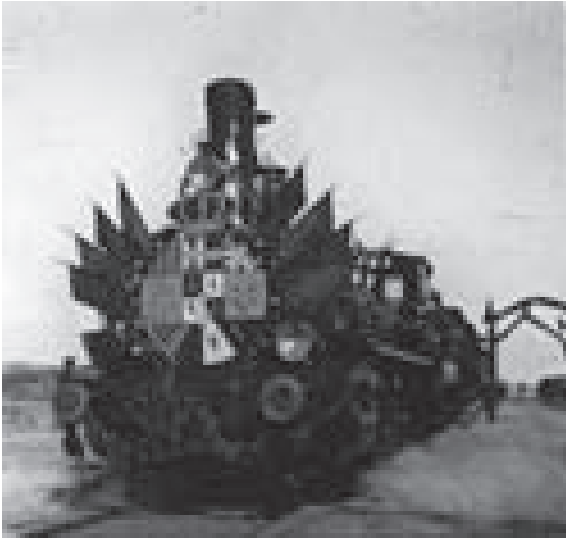


Foto 3.- Locomotora 030 n° 2 de Sur de España bautizada con el nombre de "Yvo Bosch" (RENFE 030-2493) bellamente engalanada a propósito de los fastos inaugurales del Viaducto del Salado, y preparada para formar parte de la Historia. Obsérvese en la topera las iniciales S. E. (Sur de España). 14/03/1.899. Foto: Arturo Cerdá y Rico.

relativas a la historia de esta línea y a la estación, y tocaremos con más amplitud otros aspectos como la seguridad, el material de tracción o las circulaciones. En suma, veamos un poco más el por qué de la estación de Cabra, levantada en una tierra noble, para servir a gente noble por el más noble de los medios de transporte: el Ferrocarril.

Vaya por delante mi agradecimiento a todos cuantos me han animado y apoyado en la realización de este trabajo: a mi compañero y amigo José Garzón del Peral, cabrileño amante de su tierra e interesado por estos temas de los carriles y las traviesas, a Juan José Romero Rioja, Miguel Cano López Luzatti, Antonio Gutiérrez Ruíz, Eloy Almeida Tocino, Jesús Carballo Fernández-Serrano y José Luís Fernández García, de la Asociación Sevillana Amigos del Ferrocarril, para los que el calificativo de

"aficionados a los trenes" se queda corto, muy corto, dado el basto nivel de conocimientos que sobre este medio atesoran, así como a Angeles Ritoré Castillo y Antonio García Portas por su valiosa aportación documental; por último, no podría olvidar a Javier Berbel y Ramón López, también cabrileños, a los que agradezco su eficaz y desinteresada ayuda porque sin ella este trabajo no hubiera alcanzado buen puerto. Confío que el artículo que ahora tenéis en vuestras manos, puramente recopilatorio (no sería exacto considerarme *autor* ya que la autoría de cualquier obra supone *creatividad e innovación*, circunstancias que, honestamente, aquí no se producen), os pueda aportar un poco más al conocimiento no sólo de la estación sino también de la línea en que se encuentra integrada; línea, por otra parte, de las más bellas y mayor personalidad de cuantas existen en nuestro país, en la que se marcó el hito de contar con la primera electrificación instalada para ferrocarril de ancho ibérico. Para nosotros, los aficionados al Ferrocarril, es sin lugar a dudas de obligada peregrinación: sus magnas obras, muy especialmente los soberbios viaductos del Hacho, Arroyo Salado, Anchurón, Huérchal y del Andarax, así como sus durísimos perfiles y las tierras que atraviesa, en un casi continuo subir y bajar desde las fértiles tierras de olivar en Jaén, pasando por la Hoya de Guadix a los pies de Sierra Nevada y cruzar el árido desierto de Almería hasta alcanzar las orillas del Mediterráneo, hacen de ella un referente absolutamente atractivo e inexcusable de visitar. En ella se puede contemplar y vivir el material de tracción emplearse a fondo en un marco único lleno de contrastes.

Por último, no quisiera concluir esta introducción sin expresar mi agradecimiento a la Asociación Cultural Arturo Cerdá por la oportunidad que me brinda de publicar este trabajo divulgativo a través de su revista *Contraluz*. Es mi deseo dar a conocer al lector un poco más esta línea tan vinculada a Cabra del Santo Cristo, a la vez que ruego su comprensión ante las deficiencias que pudiera encontrar.



Foto 3-b.- Viaducto del Salado recién construido. En el grupo de la izquierda contamos con la presencia de D. Yvo Bosch, personalidad clave para nuestra línea. 1.899. Foto: Arturo Cerdá y Rico.

UN VISTAZO A LA HISTORIA. BREVE SEMBLANZA DE LA QUE PRETENDIÓ SER GRAN COMPAÑÍA Y DE UNA GRAN LUCHA: COMUNICAR ALMERIA MEDIANTE EL CAMINO DE HIERRO.

Es prolija la bibliografía sobre los avatares de la construcción de esta línea férrea, siendo varios los artículos publicados en esta misma revista, algunos de los cuales ya hemos hecho referencia. Me centraré por tanto para este capítulo en la figura de D. **Yvo Bosch** –verdadero artífice de la construcción de este ferrocarril-, así como en las especiales características de la explotación ferroviaria de aquel momento y en el verdadero motivo por el que se construyó esta línea, el transporte de mineral.

No se entiende el ferrocarril a Almería sin obviar la lucha que supuso su consecución. El Plan General de Ferrocarriles de 1869 incluía la construcción del ferrocarril de Linares a Almería, pero era considerado de dudosa rentabilidad. Habrían de transcurrir, pues, treinta años para que se materializara esta vía de comunicación, que felizmente acaecería en 12 de marzo de 1899.

Fracasado intento de llevar el ferrocarril hasta la ciudad de Almería en la década de 1870 fue posible dos decenios después por el surgimiento de una actividad económica, la minería del hierro, intensiva en transporte que auguraba en ese momento suculentos beneficios a sus explotadores. En efecto, la subasta para la adjudicación de su concesión



Foto 4.- La dureza del trazado entre Larva, Huesa y Cabra del Santo Cristo se hace patente en esta imagen: doble tracción de las 319-313 y 319-310 asegurando al cargas nº 93335 que se contonea en curva y contra-curva, a la vez que desciende con sus frenos dinámicos activados al máximo para retener la composición. Obsérvese que la locomotora de cabeza luce una no muy vistosa decoración de lo que hoy se da en llamar “arte del graffiti” que por esa época empezaba a imponerse –nunca mejor dicho- en el material ferroviario. No tengo nada en contra de este denominado arte, pero jamás admitiré su imposición en lo público o privado, en un mal uso de las libertades. Mayo de 2003. Foto Mario Fontán Antúnez.

se ejecutaría el 14 de febrero de 1887¹, y a la que acudiría en solitario el Banco General de Madrid, al que le sería concedido; el acta de subasta sería aprobada en 20 de mayo de 1889². Por último, mediante R. O. de 1 de septiembre de 1889 se materializaría la transferencia de esta concesión por parte del Banco General de Madrid a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España³, entidad fundada muy poco antes, el 26 de junio de ese mismo año, con el fin de explotar la citada concesión.

Yvo Bosch i Puig (1852-1915) fue una persona clave para Sur de España y merecedor de nuestra atención aunque sea brevemente. Natural de Arenys de Mar, comenzó su vida dedicada a los negocios en Barcelona, a la temprana edad de 14 años, tras abandonar sus estudios, empleándose como modesto auxiliar de un corredor de Bolsa. Su aptitud para esta actividad le permitiría establecerse por su cuenta y ya en 1879 poseedor de una considerable fortuna se trasladó a París para dedicarse a la banca. Dotado de una gran intuición y facultades para los negocios aunadas a una notable ambición, intervino en la administración

1 Gaceta de Madrid, nº 1, 01/01/1877

2 Gaceta de Madrid, nº169, 18/06/1889

3 Gaceta de Madrid, nº 273, 30/09/1889

del antes citado Crédito Mobiliario, entidad que en 1880, momento de su ingreso, atravesaba una situación muy difícil y que gracias a su gestión logró invertir su trayectoria: de valorarse a 180 francos la acción pasó 500 francos al tercer año del comienzo de sus actuaciones. De igual modo, intervino en otras entidades que atravesaban un mal momento económico, pudiendo citarse a la Société Immobilière y L'Ancien Comptoir en las que evitó su ruina. Y no termina aquí la carrera de este hombre singular, pues alcanzó también

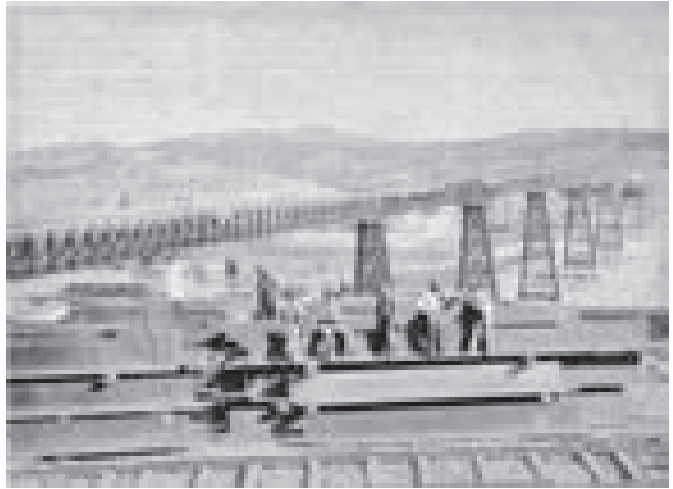


Foto 5.- Trabajos de construcción del Puente del Hacho. 1895. Foto Rafael Garzón. Archivo de Carlos Sánchez.

la vicepresidencia de la Compañía de Ferrocarriles de Puerto Rico, de Caminos de Hierro de Colombia; del Pacífico y Venezuela; de Arlés a St. Louis du Rhone; presidió la Sociedad de Teléfonos de Madrid, la sociedad Inmobiliaria de San Sebastián y la Compañía de Cables Submarinos. Todo ello pone de manifiesto sus singulares condiciones y aptitudes para el mundo empresarial, destacando el ser un verdadero experto en salvar negocios en quiebra. Finalicemos esta semblanza de su profusa actividad señalando su apuesta por la línea Linares-Almería, lo que haría que el 18 de mayo de 1883 el Banco General de Madrid, por él presidido, adquiriera su concesión. Su interés en la adquisición fue determinante, ya que siempre creyó en la rentabilidad de la empresa ferroviaria.



Foto 6.- Trabajos de lanzamiento de uno de los tramos del Viaducto del Salado. Foto López-Baeza.



Foto 7.- Otra imagen histórica. TALGO III asegurado por la locomotora "Virgen del Camino" serpenteando entre Larva y Huesa, a la altura de San Pedro. Tren n° 10670 Madrid-Granada/Almería. Mayo de 2003. Foto Mario Fontán Antúnez.

Cabe comentar que el negocio ferroviario en España se constituyó sobre la base de la gestión y explotación privada. Las compañías ferroviarias conseguían la concesión de determinada línea en subasta pública, por un tiempo estipulado normalmente de 99 años y que bajo la supervisión del Estado debían cumplir una serie de aspectos en su explotación ferroviaria, como la limitación de tarifas, el estado del material móvil, los puntos de parada en la línea, así como otras particularidades señaladas en el denominado Pliego de Condiciones. En el caso de nuestra línea se realizó una Ley adicional a la especial de su concesión, de 26 de diciembre de 1886⁴, muy explícita sobre los requisitos a cumplir por la compañía a la que se otorgara.

Para su financiación las compañías contaban, principalmente, con tres clases de recursos: La venta de acciones del capital social de la Compañía, la emisión de obligaciones o las subvenciones aportadas por el Estado, especialmente a aquellas líneas con especiales dificultades para su realización. En el caso de la Compañía de los Caminos de Hierro de Sur de España, al igual que ocurrió en el resto de las compañías ferroviarias españolas, los accionistas eran en su mayor parte de Francia y Bélgica, aunque existió un número relativamente importante de socios capitalistas catalanes relacionados con Yvo Bosch. También

4 Gaceta de Madrid, n° 1, 01/01/1877

acudieron pequeños inversores relacionados con el ámbito del sureste, como los diputados por Almería José Cárdenas o Antonio Navarro, la firma almeriense Spencer & Roda, la Diputación Provincial de Almería y el banquero local González Canet.

Caminos de Hierro del de Sur de España (en adelante Sur de España) contrató con la compañía Fives-Lille la construcción de la línea a un tanto alzado de 48.290.000 francos. Esta compañía constructora, especializada en el suministro de maquinaria a la industria del azúcar, también había diversificado su oferta a la construcción ferroviaria y a la producción de locomotoras de vapor, aparatos de vía diversos y otras estructuras relacionadas con el medio ferroviario. Antes de comenzar las



Foto 8.- Almería. El cable inglés en construcción. h. 1.903.
Foto Arturo Cerdá y Rico

obras, esta empresa planteó un nuevo trazado alternativo al propuesto por Trías-Herráiz que era demasiado largo, 305 Km, como se ha referido con anterioridad. No obstante, se respetaron las tres secciones en que se dividía la línea en el proyecto original. De este modo, se redujeron 60 km, pero a costa de tener que salvar mayores dificultades orográficas y que serían determinantes para la rentabilidad de la línea: entre Gergal y Almería se establecería una pendiente de 26 milésimas de hasta 20 Km, y entre Larva y Cabra del Santo Cristo se trabajaría con pendientes de 20 milésimas en un tramo de 23 Km. Perfiles muy duros, gran número de curvas, construcción de no todos los túneles que se hubieran requerido... en suma, un trazado que hipotecaría la rentabilidad de la línea en el futuro. Vale aquí aplicar una vieja máxima de los ingenieros de caminos: *“Lo que se ahorre en implantación, se gastará en explotación”*. El tiempo le daría razón.

El ferrocarril de Linares a Almería sería, pues, uno de los más costosos de los que se implantarían en España. Las enormes dificultades orográficas que había de salvar la construcción, propiciaron la realización de abundantes obras de fábrica y túneles en una cantidad hasta entonces inédita en muchas líneas españolas. Ejemplo de ello fueron sus imponentes viaductos, como el de Santa Fe sobre el río Andarax o el de Alamedilla que con sus 625 m. de longitud batió récords en la época. Pero sin duda el más famoso, sería el viaducto del arroyo Salado, en la provincia de Jaén, sublime obra de ingeniería que con sus tres tramos metálicos de 105 m. se elevaba más de cien metros sobre el lecho del arroyo. Las enormes dificultades técnicas de su construcción atrajeron a numerosos expertos de la época,

e incluso fue objeto de estudios y reportajes en la Revista de Obras Públicas de Madrid. Más todo ello no sería suficiente para solventar los problemas que planteaba una orografía tan adversa: para conseguir un perfil más “horizontal” y trazado no tan tortuoso en muchas de sus secciones habría sido necesaria la implantación de más obras para alcanzar ese objetivo; al final, volvemos a la vieja máxima de “implantación y explotación” antes aludida.

Como hemos tenido oportunidad de leer en los trabajos mencionados, las enormes dificultades que se tuvieron que sortear con Fives Lille (empresa adjudicataria del proyecto) retrasó sobremanera la obra, hasta el punto que fue la propia explotadora (Sur) la que tuvo que acometer los trabajos finales. Los diferentes tramos de nuestra línea se fueron abriendo al tráfico a medida que se terminaban y en el siguiente cuadro se expresan las fechas en las que se inauguraron esos tramos.

ENTRADA EN SERVICIO POR SECCIONES DE LA LINEA LINARES A ALMERÍA		
Fecha	Sección	Kilómetros
23/06/1895	Guadix a Almería	99,834
15/11/1895	Baeza Empalme a Quesada	53,215
22/10/1896	Moreda a Guadix	25,018
18/04/1897	Alamedilla y Guadahortuna a Moreda	21,27
22/03/1898	Huesa a Cabra y Alicún	22,063
05/08/1898	Larva a Huesa	11,985
15/03/1899	Quesada a Larva	8,699
26/12/1899	Ramal La Calahora a Alquife (minas)	11,308
15/10/1904	Linares San José a Baeza Emplame	8,632
20/09/1916	Ramal Huéneja-Dólar a Minas del Marquesado (minas)	14,404
	TOTAL	276,428

Fuente: Francisco Wais.

Almería quedaba de este modo comunicada con el resto de la red ferroviaria nacional, por una línea de perfil y trazado muy duro, concebida bajo los intereses de las explotaciones mineras como clientes principales, alejada de la mayoría de las poblaciones con lo que no vertebraría las comunicaciones entre ellas, circunstancia que a la postre marcaría su devenir. Las principales variaciones del proyecto de Fives Lille de 1893 condicionarían esta línea de tal modo que dejarían en Almería un trazado que eliminaba los pasos por puntos como el Alto Andarax, los pueblos del Marquesado de Zenete, Baza y sus inmediaciones en Granada, así como en Jaén las prósperas poblaciones de la Loma de Úbeda. En definitiva, el nuevo trazado atravesaría auténticos “desiertos humanos” –y geográficos también, sobre todo en la provincia de Almería-. Pero, según la prensa de la época, ya se evitaría en lo sucesivo la vergüenza (sic) de que al abrir el Diccionario Geográfico se encuentre en la palabra *Almería*: “Superficie 8.553 kilómetros cuadrados. **No hay ferrocarriles en esta provincia**”⁵. Más ilustrativo del ánimo imperante, imposible.

5 La ilustración artística. 27/03/1899

EL VERDADERO MOTIVO DE SU EXISTENCIA: LAS EXPLOTACIONES MINERAS.

La verdadera “razón de ser” de nuestra línea sería, pues, la minería, prevaleciendo los intereses de los futuros clientes sobre los posibles tráficos de viajeros o mercancías que la concesionaria estimaría como “una consideración secundaria”. Es lo que se conoció como “la tiranía del hierro”. En efecto, una vez que los primeros kilómetros de ferrocarril fueron una realidad las compañías mineras comienzan a interesarse por unir sus cotos a la línea general. La primera en concretar su conexión ferroviaria fue la empresa The Alquife Mines & Railway Company Limited que construyó un ramal desde sus yacimientos sitios en Alquife, a los pies de Sierra Nevada, hasta alcanzar a la línea general de Linares a Almería en la estación de La Calahorra y Ferreira. Este ramal, que sólo pudo ser de transporte de mercancías, se puso en explotación el 27 de diciembre de 1899 y mantuvo un tráfico constante de mineral de hierro hasta el año 1973, cuando la compañía minera decide abandonar la explotación de Alquife. Una vez que el mineral de hierro llegaba a Almería, era almacenado en muelles y andenes próximos a la estación de ferrocarril y al propio puerto de la capital, a la espera de ser embarcados para los altos hornos ingleses principalmente. El sistema de embarque, completamente manual, era lento y antieconómico: mediante espuertas, era transportado en carretas hasta el muelle de levante, en cuyo lateral se encontraban fondeados los barcos que lo recibían, y entonces se cargaba manualmente en sus bodegas. Otro sistema consistía en llevar el mineral a barcazas que se situaban al costado de espigones ligeros construidos para este propósito. El mineral era llevado en barcaza hasta el vapor, que esperaba fondeado cerca de la costa y se cargaba mediante pescantes improvisados en los laterales.

Estos motivos impulsaron a la compañía de Alquife a plantear y materializar un nuevo sistema de embarque que agilizase la carga y redujese el tiempo de atraque de los barcos. Con este fin se construye (1902-1904) un embarcadero metálico, conocido como “El Cable Inglés”, conectado mediante un ramal tendido sobre tramos metálicos y arcadas de fábrica a la estación de ferrocarril de Almería. Enclavado en el centro de la bahía de Almería, le cupo el honor de ser inaugurado por el rey de España Alfonso XIII, el 27 de abril de 1904 y mantuvo su actividad hasta el cierre de las minas en 1973, ya en manos de Agruminsa, filial de Altos Hornos de Vizcaya, desde 1953. Diseñado por el ingeniero Andrew Moche, se levantó un imponente muelle metálico al que accedían los trenes cargados por una rampa desde las vías de la estación de la capital y, por gravedad, depositaban su carga en unos depósitos a modo de silos que se encontraban en el interior del embarcadero. En los laterales se instalaron unos brazos metálicos a modo de vertederas, por las que el mineral de hierro pasaba del silo a las bodegas del barco atracado a su costado. Este espectacular embarcadero, afortunadamente conservado con el mejor de los criterios⁶, constituye un exponente muy valioso del patrimonio industrial español y un símbolo único del pasado

6 Declarado Bien de Interés Cultural por la Junta de Andalucía en 1.998

minero y ferroviario de Almería. Por último al respecto de esta compañía, significar que contó con cuatro locomotoras propias, que posteriormente vendería a Sur de España.

La segunda compañía de importancia dedicada a la explotación de cotos mineros productores de hierro se instala, a partir de 1905 en los llanos de Alquife, en tierras del Marquesado de Zenete: Bairds Mining Co. Ltd. En dura y feroz competencia con The Alquife Mines, se vio obligada a construir su propio ramal para enlazar con la línea general en la estación de Huéneja y Dólar ante la negativa de ésta a las pretensiones planteadas por Bairds de que fuera utilizado "su" ramal para dar salida a la producción de tan cercano competidor. Este ramal quedaría abierto a la circulación el 20 de septiembre de 1916. Partía de un punto muy cercano al origen del implantado por Alquife, contando con una longitud superior al de aquella: 14,4 km. Este nuevo ramal enrarecería aún más el ambiente entre ambas compañías, ya que Alquife se negó a que cruzara con sus vías, pero finalmente se llegó a un acuerdo gracias al cual se estableció un paso superior como medio de cruce. Al igual que su competidora años atrás, Bairds tuvo que construir un embarcadero para facilitar la carga de los barcos, y al que se accedía mediante un ramal que conectaba con la línea general en la estación de la capital⁷. El nuevo embarcadero, de diseño menos espectacular que el de su competidor, tuvo una importante y prolongada actividad y a mediados de los años setenta fue profundamente reformado, con un sistema de carga mucho menos molesta para la población. Su actividad se ha paralizado por el cierre de la explotación desde octubre de 1996.

Las minas del Marquesado estarían en poder de Bairds hasta 1.929, en que serían transferidas la Compañía Andaluza de Minas (C. A. M.) todos sus derechos y acciones⁸, entidad que en los años cuarenta del pasado siglo introduciría novedosos métodos de explotación a cielo abierto. La nueva propietaria las mantendría en explotación hasta su cierre, en el citado 1.996. Llegó a generar un importante movimiento de minerales entre Marquesado y Almería, circunstancia que sería determinante para acometer no sólo la *re-electrificación* de la sección Santa Fe-Gergal-Almería (de la que nos ocuparemos más adelante), sino a su implantación desde el mismo Marquesado, y por ende, para la modernización global de la línea. Pero antes de su entrada en servicio se pudieron presenciar, a partir de mediados de los años sesenta, las circulaciones posiblemente más espectaculares de cuantas haya habido en el país con largas composiciones puras de tolvas aseguradas por cuádruple tracción cabeza-cola de locomotoras Diésel serie 313 para afrontar las duras rampas de Nacimiento y Doña María.

Además de los ya reseñados, existieron numerosos puntos de la línea férrea que contaron con ramales o puntos de embarque de mineral extraído en cercanías del trazado ferroviario, aunque no entraremos en más detalles dado que se alargaría este artículo innecesariamente.

7 R. O. de 21/06/1915. Gaceta de los Caminos de Hierro. 16/08/1915

8 Gaceta de los Caminos de hierro. 20/04/1930

— 24 —

MADRID A ALMERIA-GRANADA-BAZA (Por Morale) En salidas diurnas.

En el momento de salir de Madrid, cuando se va de Madrid, Granada, Almería, Baza.

ANTONIO ARIAS MORALES

ESTACIONES			HORAS		MINUTOS		SEGUNDOS	
N.º	Nombre	Kilómetros	Salida	Arribo	Salida	Arribo	Salida	Arribo
LÍNEA DE MADRID A GRANADA								
1	MADRID	0	08:00					
2	ALCAZOVILLA	10		08:10				
3	ALCAZOVILLA	10			08:20			
4	ALCAZOVILLA	10				08:30		
5	ALCAZOVILLA	10					08:40	
6	ALCAZOVILLA	10						08:50
7	ALCAZOVILLA	10						
8	ALCAZOVILLA	10						
9	ALCAZOVILLA	10						
10	ALCAZOVILLA	10						
11	ALCAZOVILLA	10						
12	ALCAZOVILLA	10						
13	ALCAZOVILLA	10						
14	ALCAZOVILLA	10						
15	ALCAZOVILLA	10						
16	ALCAZOVILLA	10						
17	ALCAZOVILLA	10						
18	ALCAZOVILLA	10						
19	ALCAZOVILLA	10						
20	ALCAZOVILLA	10						
21	ALCAZOVILLA	10						
22	ALCAZOVILLA	10						
23	ALCAZOVILLA	10						
24	ALCAZOVILLA	10						
25	ALCAZOVILLA	10						
26	ALCAZOVILLA	10						
27	ALCAZOVILLA	10						
28	ALCAZOVILLA	10						
29	ALCAZOVILLA	10						
30	ALCAZOVILLA	10						
31	ALCAZOVILLA	10						
32	ALCAZOVILLA	10						
33	ALCAZOVILLA	10						
34	ALCAZOVILLA	10						
35	ALCAZOVILLA	10						
36	ALCAZOVILLA	10						
37	ALCAZOVILLA	10						
38	ALCAZOVILLA	10						
39	ALCAZOVILLA	10						
40	ALCAZOVILLA	10						
41	ALCAZOVILLA	10						
42	ALCAZOVILLA	10						
43	ALCAZOVILLA	10						
44	ALCAZOVILLA	10						
45	ALCAZOVILLA	10						
46	ALCAZOVILLA	10						
47	ALCAZOVILLA	10						
48	ALCAZOVILLA	10						
49	ALCAZOVILLA	10						
50	ALCAZOVILLA	10						
51	ALCAZOVILLA	10						
52	ALCAZOVILLA	10						
53	ALCAZOVILLA	10						
54	ALCAZOVILLA	10						
55	ALCAZOVILLA	10						
56	ALCAZOVILLA	10						
57	ALCAZOVILLA	10						
58	ALCAZOVILLA	10						
59	ALCAZOVILLA	10						
60	ALCAZOVILLA	10						
61	ALCAZOVILLA	10						
62	ALCAZOVILLA	10						
63	ALCAZOVILLA	10						
64	ALCAZOVILLA	10						
65	ALCAZOVILLA	10						
66	ALCAZOVILLA	10						
67	ALCAZOVILLA	10						
68	ALCAZOVILLA	10						
69	ALCAZOVILLA	10						
70	ALCAZOVILLA	10						
71	ALCAZOVILLA	10						
72	ALCAZOVILLA	10						
73	ALCAZOVILLA	10						
74	ALCAZOVILLA	10						
75	ALCAZOVILLA	10						
76	ALCAZOVILLA	10						
77	ALCAZOVILLA	10						
78	ALCAZOVILLA	10						
79	ALCAZOVILLA	10						
80	ALCAZOVILLA	10						
81	ALCAZOVILLA	10						
82	ALCAZOVILLA	10						
83	ALCAZOVILLA	10						
84	ALCAZOVILLA	10						
85	ALCAZOVILLA	10						
86	ALCAZOVILLA	10						
87	ALCAZOVILLA	10						
88	ALCAZOVILLA	10						
89	ALCAZOVILLA	10						
90	ALCAZOVILLA	10						
91	ALCAZOVILLA	10						
92	ALCAZOVILLA	10						
93	ALCAZOVILLA	10						
94	ALCAZOVILLA	10						
95	ALCAZOVILLA	10						
96	ALCAZOVILLA	10						
97	ALCAZOVILLA	10						
98	ALCAZOVILLA	10						
99	ALCAZOVILLA	10						
100	ALCAZOVILLA	10						

Horarios del año 1933 (Guía Excelsior de 1933). Colección particular de Mario Fontán Antúnez

No podemos cerrar este apartado sin hacer una mención, aunque sea breve, a las secciones Moreda Granada y Baza Guadix, que supusieron una expansión significativa de la línea explotada por Sur de España. Originariamente estas dos secciones se encontraban incluidas en la línea Murcia a Granada, en concesión a The Great Southern of Spain Railway Company Limited, que sería incapaz de finalizar las obras en ambas. La concesión pasaría a manos de otra entidad británica, The Granada Railway Company Limited⁹, bajo cuyo dominio se establecieron modificaciones en el trazado original¹⁰. Finalmente acabaría en manos de Sur de España, aunque aquella no perdería completamente su titularidad. Esta historia merece un trabajo específico, por lo que no vamos a abundar en ello ya que se aleja de los objetivos del presente artículo.

MALOS RESULTADOS DE EXPLOTACION. LA ABSORCION POR LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES ANDALUCES Y POSTERIOR ENCAUTACION POR EL ESTADO.

La explotación de nuestra línea nunca obtuvo los resultados esperados, empezó pobremente y los tráficos nunca se desarrollaron en la proporción prevista. Si bien hubo períodos de cierta bonanza, sobre todo en los primeros años, la mayor parte de su vida estaría marcada por la escasez y los problemas, con resultado francamente malos en 1.906 y 1.907. Por otra parte, la fuerte pendiente situada entre Santa Fe de Mondujar-Alhama de Almería y Gergal complicaba muchísimo las circulaciones, que eran lentas a través del verdadero estrangulamiento que suponía esa durísima rampa con un solo punto intermedio de cruce en Fuentesanta, impulsó a que se barajaran soluciones alternativas; a ello hay que sumar el problema endémico de la debilidad estructural de la vía y las carencias del material de tracción, incapaces de absorber los tráficos que se iban generando: era un nefasto círculo vicioso la falta de recursos que permitiera reinvertir en mejoras de diversa clase, no conseguida por la imposibilidad de absorber más tráficos que permitieran llevar a cabo esa reinversión. El asunto llegaría a pesar como una losa en Sur de España y condicionaría significativamente la marcha del negocio.

En 1.910 se obtendrían unos buenos resultados y regularización del servicio, con una tendencia al alza en los tráficos, pero que lamentablemente no se mantendría en los años siguientes: el mercado internacional del hierro iniciaría un período de crisis en 1.912¹¹, que provocaría una notable reducción en la demanda de materia prima, a lo que se debe unir las huelgas que se llevaban a cabo en Inglaterra, y que abocaron a una fuerte bajada en los precios del mineral; en consecuencia, se produciría un notable descenso en la actividad de las minas y, por consiguiente, en los tráficos que posibilitaban las salidas de ese material hasta alcanzar el puerto de Almería, con el lógico perjuicio sobre la explotación de Sur de

9 Gaceta de Madrid, nº 106. 16/04/1899

10 Gaceta de Madrid, nº 68. 09/03/1902

11 Juntas y Memorias de C. H del Sur de España. Gaceta de los Caminos de Hierro. 01/09/1912

España (recordemos que nuestra línea se encontraba sometida a aquello de “la tiranía del hierro”, y que los movimientos de mercancías y viajeros eran escasos, sobre todo entre Guadix y Almería). A esto tenemos que unir las distintas huelgas y conflictos laborales que se desarrollaron en este período.

El año 1914 puede calificarse de nefasto para Sur de España: con el estallido de la Primera Guerra Mundial se paraliza el tráfico de minerales casi totalmente, lo que penaliza una explotación tan dependiente del tráfico de minerales. La influencia de la Gran Guerra se dejó sentir en la navegación, que se hizo especialmente peligrosa. Por esta causa, la exportación de mineral se hizo poco menos que imposible; lo mismo sucedía con la importación del necesario carbón. Se llegó a una situación tan paupérrima que se temió la desaparición de Sur de España, y que su red pasaría a integrarse en Andaluces y Madrid-Zaragoza-alicante (MZA)¹². En los años sucesivos entraría en funcionamiento las minas de Bairds (Marquesado), como vimos anteriormente, lo que supondría un cierto alivio, pero peor momento que esta conflictiva época no pudo elegir Bairds para iniciar su actividad comercial.

En 1916 se produce el arriendo de Sur de España a Ferrocarriles Andaluces. Aquella pudo conservar su independencia administrativa, pero las gestiones de explotación eran llevadas por Ferrocarriles Andaluces, lo que implicó la sustitución de once de los principales administradores de Sur, constituyendo un efectivo golpe fuerza sin duda facilitado por la ausencia de su vicepresidente Ybo Bosch, fallecido un año antes, y que favorecería la toma de control por parte de la compañía arrendataria. No obstante de encontrarse el consejo de Administración de Sur en manos de personas afectas a F. Andaluces, se mantuvo una “doble administración” lo que provocaría no pocos conflictos entre ambas planas mayores. El curso de las actividades económicas no iría nada bien, hasta alcanzar el año 1.929 en que se produciría un hecho trascendental. La venta de Caminos de Hierro del Sur de España a Ferrocarriles Andaluces. De este modo, nuestra línea pasaría a integrarse en la red de F. Andaluces a todos los efectos, sancionándose mediante R. O. de 18 de julio de 1929¹³. El material motor y remolcado, así como todas las instalaciones afectas a la explotación figurarían ya como de esta compañía, que se obligaba a conservar todo el personal contratado por Sur de España, salvo en las excepciones legales y reglamentarias oportunas. La operación se concretó el 27 de junio de 1929 ascendiendo a 20.177.705,59 pesetas de la época.

12 Gaceta de los Caminos de Hierro. 16/06/1914

13 Gaceta de Madrid, nº 215. 03/08/1929



Foto 9.- Trabajos de sustitución de los tableros metálicos originales por otros nuevos de mayor resistencia realizados a base de soldadura. Foto Miguel Cano López Luzatti.

Pero F. Andaluces no se encontraba en un buen momento económico al hacerse con Sur. Además de tener que luchar con las dificultades propias de sus líneas tuvo que afrontar la explotación de nuestra línea, que le originaría cuantiosas pérdidas. A esto hay que añadir la situación a que se ve abocado el ferrocarril español al comenzar la década de los 30, muy delicada, debido a los problemas sociales y a la competencia del transporte por carretera, cada vez más en auge. Conforme avanza esta década la situación económica de F. Andaluces se va deteriorando hasta el punto de que en 1.935 el Estado decide incautar sus líneas. Para su explotación se elige la Compañía Nacional del Oeste, entidad creada en 1.928 con el fin de hacerse cargo de varias líneas del occidente español que se encontraban en pésimas condiciones económicas. Así, bajo la denominación de Oeste-Andaluces, la nueva empresa se haría cargo de la explotación por un breve intervalo de tiempo ya que en 1.936 se produciría el Alzamiento Nacional y las líneas serían nuevamente incautadas por el Comité Nacional de Ferrocarriles. Tras la Guerra Civil (1.936-1.939) que sucedió al Alzamiento se produciría la nacionalización en 1.941 de todas las antiguas compañías, que pasarían a integrarse en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, incorporada nuestra línea a la llamada "Zona Andaluces", que posteriormente sería la 3ª Zona.

A manos de RENFE llegaría, pues, unas vía e instalaciones absolutamente decrepitas, en un deplorable estado. En estos primeros años de la nueva empresa estatal sería imposible acometer cualquier tipo de mejora, no sólo aquí sino en todo el territorio nacional, por encontrarse el país sumido en una dura posguerra y sometido a un férreo bloqueo por parte de las potencias vencedoras en la Segunda Guerra Mundial sobrevenida tras nuestro

conflicto civil. Habría que esperar hasta 1.955 para que se acometieran pequeñas mejoras significativas y no sería hasta los años sesenta la época en que se abordara una intervención más profunda como necesaria, como se verá más adelante al referirnos a otro hecho trascendental tanto para Sur de España como para el ferrocarril español de ancho ibérico: la primera electrificación.

LA PRIMERA ELECTRIFICACION DE ESPAÑA: UN HITO CON LA MINERIA COMO TELON DE FONDO. BREVE HISTORIA DE DOS GRANDES ERRORES QUE MERECEN UNA REFLEXION.

Sur de España contó con el orgullo de ser la pionera en implantar la tracción eléctrica para vía de ancho ibérico en nuestro país, hecho producido en febrero de 1912, con la inauguración de lo que sería el primer tramo electrificado entre las estaciones almerienses de Santa Fe de Mondújar-Alhama de Almería y Gérgal. Como se citado anteriormente, a lo largo de los 21 Km que separaban dichas estaciones se encontraba la rampa más dura de la línea con una pendiente media que se aproximaba a las 27 milésimas, alcanzándose las 29 milésimas en algunos puntos concretos. Este perfil provocaba que las locomotoras de vapor fueran casi incapaces de asegurar la tracción a los trenes ascendentes, aunque circularan vacíos, desarrollándose velocidades que no superaban los 10 km/hora; en sentido inverso, esa misma pendiente también condicionaba las circulaciones, ahora a plena carga, que se debían realizar con suma precaución y a velocidades muy bajas a efectos de garantizar su frenado. Para solventar una situación que con el paso del tiempo se hacía cada vez más insostenible, Sur de España se planteó tres alternativas como posibles soluciones al problema:

1º Adquisición de locomotoras más potentes que permitiesen asegurar composiciones de mayor peso. Alternativa desechada de inmediato porque conllevaría una costosísima renovación en la infraestructura, sobre todo viaductos y carriles, que pudiera soportar un mayor peso por eje. No sabemos con certeza si se llegó a plantear la introducción de locomotoras articuladas (tipos Mallet, Meyer, Du Bousquet, Kitson-Meyer, o las más eficaces Garratt, por esta época en proceso de desarrollo, y que con tanto éxito serían empleadas dos décadas después por el Ferrocarril Central de Aragón), material que con un mayor número de ejes, hubiera redundado en un aligeramiento de la relación peso/eje por puro y simple reparto. Tal vez hubiera supuesto una alternativa razonable, aunque la endebles endémica de la infraestructura hubiera condicionado el tipo y por consiguiente la potencia a emplear, obligatoriamente ligera.

2º Implantación de doble vía en los tramos con perfil más duro. Fue también desechada de inmediato dado los elevados costes que implicaba, impensables para la economía de la concesionaria.

3º Implantación de la tracción eléctrica en el tramo más duro. Este sistema, inédito aún en la red de vía ancha de nuestro país, proporcionaría una significativa mejora en la

velocidad con una inversión menos gravosa que la doble vía. Fue la opción que Sur de España consideró más viable y se procedió al estudio de los diferentes sistemas que era posible instalar. Al efecto, personal de la concesionaria visitó diversas redes en Suiza y Estados Unidos con el fin de “tantear” el resultado de los distintos sistemas de electrificación que en ese momento se encontraban en explotación.

Se abrió un concurso de soluciones para el proyecto, al que se presentaron diversos constructores extranjeros, eligiéndose la aportada por Brown Boveri Company (BBC), de Suiza. Su proposición era la *corriente alterna trifásica de dos hilos conductores y retorno por el carril*.

El objetivo de esta mejora tecnológica era el optimizar el transporte de mineral, principal tráfico de la línea, para así mejorar tanto las velocidades como las cargas de cada composición, solventando de esta manera el peligro de estrangulamiento en esa dura sección, con el consiguiente perjuicio para las compañías mineras. El nuevo sistema de tracción sólo estuvo pensado para el transporte de mercancías, y el servicio de viajeros quedó marginado de esta mejora, manifestándose una vez más los verdaderos intereses de la concesionaria. Sería el primer gran error.

Cabe destacar que con la intención de mejorar las prestaciones de los trenes de viajeros, a finales de los cincuenta Renfe prolongó la electrificación hasta Almería, encargando a la casa suiza Sécheron 4 locomotoras, que conservando el régimen de funcionamiento de los tractores, pudieran doblar sus velocidades. Los resultados de las pruebas en 1963 fueron catastróficos. Al igual que aquellos, las Sécheron cesaron su actividad en 1966, con la “dieselización” de la línea, al llegar las locomotoras serie 1.300 ó 313, encargadas prácticamente ex – profeso para esta línea.

En una línea de perfil tan duro como el trazado de Linares a Almería, en los que el esfuerzo del material sobre la superestructura viaria es enorme por el trazado y perfil, es lógico pensar en el gran desgaste que sufren los elementos de la línea férrea: el deterioro de carriles y traviesas, además del mantenimiento de otros elementos de la infraestructura ferroviaria (puentes y viaductos), hizo que esta línea, con el paso de los años y la escasa reinversión antes referida, alcanzara un estado deplorable y muy deficiente dado el continuo “castigo” a que se encontraba sometida. La Guerra Civil (1936-1939) así como la situación de penuria que se sufrió durante las décadas posteriores a la misma, no hizo sino degradar su situación. Hubo que esperar, tras pequeñas y limitadas reformas, hasta los años setenta para que Renfe afrontara una renovación integral de la línea, en la que se incluía un cambio completo de traviesas, carriles y balasto. Así mismo, se sustituyeron los tramos metálicos más largos por modernos viaductos de hormigón en unos casos (Hacho y Andarax), o se renovaron con nuevos aceros en otros, sustituyendo los tableros originales en celosía en “Cruz de San Andrés” por otros de viga de alma llena, al objeto de permitir el paso de locomotoras más potentes y pesadas que mejoraran las relaciones de transporte en la línea. De igual manera se hicieron ligeras mejoras en el trazado, pero sólo afectando a algunos radios de curva que se vieron aumentados gracias a discretos rectificadores.

La última gran reforma de la línea se produjo en 1987, con la construcción de una variante de 7 Km entre las estaciones de Gérgal y D^a María-Ocaña, para así evitar el difícil paso por la estación de Nacimiento, la cual supuso una inversión superior a los 1.000 millones de pesetas. En la década de los ochenta, Renfe se planteó nuevamente el aplicar un sistema de tracción eléctrica para mejorar la relación de transporte de los trenes de mineral de hierro que ahora provenían exclusivamente de las instalaciones de CAM existentes en las Minas del Marquesado. Setenta años después volvía a repetirse la historia: se programaba una electrificación ferroviaria destinada únicamente al transporte de mineral y se creaba una “isla” de tracción eléctrica en la red almeriense sin comunicación con el resto del país, un auténtico sinsentido. Segundo gran error.

... Y CABRA DEL SANTO CRISTO-ALICUN DE ORTEGA. APUNTES SOBRE SU SEÑALIZACIÓN Y OTRAS INSTALACIONES, ASÍ COMO SU INCIERTO FUTURO EN EL MODELO DE EXPLOTACION ACTUAL.

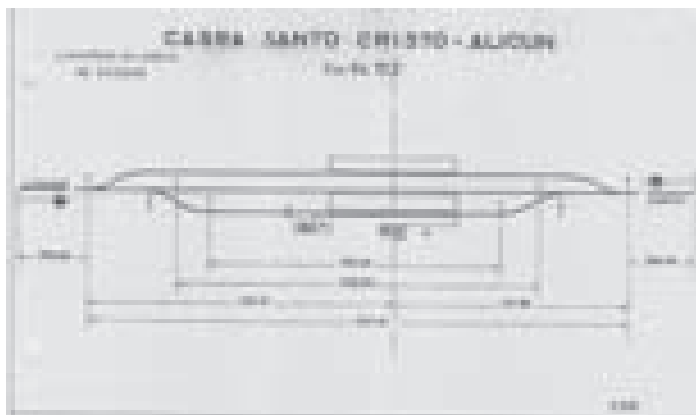


Foto 10.- Edificio de Cabra del Santo Cristo y Alicún en el estado en que se encontraba en Mayo de 2003. Foto Mario Fontán Antúnez.

Retomamos en este punto lo que a propósito de nuestra estación ya comentamos en la introducción. Originariamente era denominada como Cabra del Santo Cristo, ya que Alicún se encontraba asociado a la estación de Huesa. Su diseño se corresponde, en general, con el tipo básico o inferior implantado en la línea general: sencillo edificio de dos cuerpos cubierto a dos aguas provisto de tejas árabes, de sobrio y funcional aspecto con el único ornamento de las jambas y dinteles de puertas y ventanas en ladrillo visto marcando contraste con el enfoscado de sus muros. Como todas las que responde a esta tipología en

la línea general, no dispone de marquesina alguna para el abrigo de viajeros y personal, lo que sin duda enfatiza su sobriedad a la vez que marca una diferencia clara respecto a las implantadas en las secciones Baza -Guadix y Moreda-Granada absorbidas por Sur, en las que el tipo básico sí dispone de marquesina, de inconfundible procedencia británica en cuanto a su diseño, y muy similar a las de Great Sourthen of Spain (Loca a Baza y a Aguilas). Poco más podemos aportar sobre el edificio principal y sus construcciones anejas, ya minuciosamente descritas por Javier Berbel gracias al artículo de su autoría publicado en el nº 4 de Contraluz. Debe significarse que, como sucede con la gran mayoría de estaciones de la línea, Cabra se encuentra muy distanciada de la población que le presta su nombre, a más de 10 kilómetros. Ello evidencia por un lado la prevalencia de los tráficos de mineral –primero como salida a los producidos en Linares y después los de Granada y Almería– sobre la posible demanda de viajeros y, por otro, que el volumen de éste sería escaso, lo que a los ojos de la concesionaria sería valorada como una consideración secundaria. Parece quedar claro que su existencia responde, en realidad, más a las necesidades de bloqueo y cruce de trenes. He visitado esta y otras estaciones de la zona alta de la línea en diversas ocasiones y siempre he reflexionado sobre este asunto. ¿Qué hubiera sucedido si el trazado de Trías-Herraz se hubiera materializado? Hay una respuesta segura: posiblemente Cabra del Santo Cristo no hubiera podido prestar su nombre a ninguna estación. Tal vez hubiera quedado mejor articulada la comunicación entre Linares y Almería, beneficiando a las poblaciones que hubieran quedado bajo su área de influencia, pero ¿se hubieran alcanzado las expectativas y previsiones puestas en ese trazado original, dado la densidad demográfica así como la situación económica de la época?

La disposición de sus vías responde, igualmente, al tipo básico de cruce: dos vías de apartadero y una general distribuidos en un haz paralelo. Actualmente y lo mismo que en resto de la línea, se utiliza carril de 54 Kg/m en barras (cupones) de 18 metros sobre traviesas de hormigón tipo RS. Únicamente se emplea la tradicional traviesa de madera para los desvíos. No siempre fue así, ya que inicialmente se empleaba carril de 30,5 Kg/m en barras de 8,5 metros.



Dibujo 1.- Esquema de Cabra del Santo Cristo. Archivo Antonio García Portas.

Respecto a la seguridad, hay tres etapas claramente diferenciadas:

1º.- Época de Sur de España.

2º.- Época de influencia de Andaluces.

3º.- Época RENFE, con la unificación del Reglamento de Señales de 1.949 y la entrada en vigor del Reglamento de 1.954 hasta nuestros días.

La estación se encontraba protegida, como otras de su mismo tipo, por los correspondientes discos, suministrados por Fives-Lille, manteniéndose en servicio por un dilatadísimo espacio de tiempo, con las pertinentes modificaciones, hasta su sustitución por señales luminosas en 1.993. Aparatos de diseño único y exclusivo, cuyo modelo sólo se empleó en las líneas de Sur de España. Su columna o mástil se encontraba realizado mediante perfiles metálicos en "U" unidos por pletinas. En su extremo superior se situaba la pantalla circular de 90 cm de diámetro, lo que otorgaba al conjunto completo de la señal una altura de 5,46 m; ésta se encontraba pintada de rojo en su anverso y blanco en su reverso, disponiendo en ella de un orificio de 22 cm de diámetro a modo de foco, provisto de un vidrio rojo. Se afianzaba el disco al terreno mediante una sólida base acampanada de fundición, que quedaba enterrada. Sus indicaciones eran muy simples: por el día



Foto 11.- Disco tipo Sur de España en estado casi de origen, ya fuera de uso en el ramal de Minas de Alquífe. La foto nos permite observar el tipo de montaje que realizó Fives-Lille en estos aparatos. Junio de 2001. Foto

Mario Fontán Antúnez

señal cerrada, pantalla de cara a la marcha del tren a la vista del maquinista; señal abierta, pantalla girada 90° hasta quedar paralela a la vía, de canto a la vista del maquinista; en la noche, señal cerrada, luz roja y abierta, luz blanca. Su alumbrado era por petróleo, gracias a linternas instaladas al efecto provistas de dos focos simétricos (hacia la marcha del tren y opuesto a éste, hacia la estación a modo de testigo). La maniobra de estos aparatos de vía se realizaba por medio de palanca, del modelo denominado "de tubo", con contrapeso incorporado en una fosa o tubo que formaba parte de su estructura-soporte, asociada a transmisión funicular de un solo hilo. A pie de cada disco se situaba un contrapeso antagonista de seguridad, que situaba la señal en posición de cierre en caso de rotura del hilo transmisor.

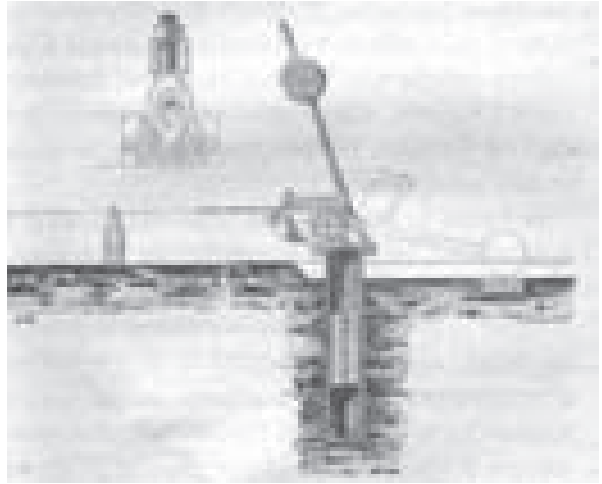
Su significado se ajustaba al Reglamento de Sur de España, que a su vez hacía lo propio respecto a la real Orden y Reglamento de Señales para Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, de 1.872. Con

la absorción por parte de Andaluces en 1.929 su significado se adaptaría a la reglamentación de ésta. Sus indicaciones diurnas se siguieron conservando así como las nocturnas, con la salvedad del foco testigo para conocer la posición de la señal desde el punto protegido (estación, apartadero, etc.) que pasó a emitir luz verde.

Andaluces tenía una curiosa forma de operar con los discos avanzados. Éstos, como señales avanzadas que anuncian *preparación al frenado*, habitualmente se consideraban como rebasables hasta alcanzar el punto de detención. Pues bien, en esta compañía los trenes

tenían la obligación de detenerse a la vista del disco hasta que la composición hubiera rebasado la señal; una vez completamente detenido se reanudaba la marcha hasta la estación o apartadero. Una forma de operar que, sin lugar a dudas, penalizaba las ya de por sí limitadas velocidades con que se realizaba la explotación en la época¹⁴.

Tras la unificación en RENFE se proyectó incrementar las distancias de las avanzadas en determinadas estaciones, alejándolas de las primeras agujas –de entrada– con el fin de incrementar los recorridos de frenado y así aumentar la seguridad en las circulaciones. La previsión fue modificar esas distancias en 16 avanzadas; los demás, entre las que se encontraba nuestra estación, no necesitaron dicha modificación¹⁵. En 1.949 entró en vigor el reglamento de señales que significó el primer paso hacia la unificación de la señalización en España. En nuestra línea no supuso ningún cambio en la significación de los discos, que continuaron conservando su aspecto. La mayor novedad fue la instalación de señales cuadradas de parada absoluta en las entradas de algunas estaciones. Cabra continuó durante este periodo únicamente con sus discos como señales avanzadas, con la salvedad de la sustitución de sus luces testigos, que pasaron a ser blancas en lugar de verde. En 1.954 entra en vigor el Reglamento Unificado de Señales, que se aplicaría en la Red de forma escalonada. Toda la señalización de la línea Linares a Almería queda asimilada al nuevo



Dibujo 2.- Palanca de maniobra para discos tipo “de tubo”, empleada por Sur de España. Archivo Mario Fontán Antúnez.

14 La unificación de las señales fijas de la vía. Estudio, informe y proyecto de unificación. Francisco Nogués. RENFE, 1.949

15 RENFE. Memoria de 11/10/1944. Proyecto de modificación de instalación de los discos avanzados en las estaciones de Torreblascopedro, Baeza-Bejijar, Garciez-Jimena, Jódar, Los Propios, Quesada, Larva, Huesa, Alamedilla y Moreda en la línea Linares a Almería

reglamento el 16 de mayo de 1.955 a partir de las 9,00 horas¹⁶. El cambio más significativo consistió en la implantación de la señal de Poste de Punto Protegido, así como la conversión de sus discos avanzados en señales combinadas al introducirse las pantallas triangulares de Anuncio de Precaución simultáneamente con aquellas, que ahora se denominarían de Parada Diferida/ Anuncio de Precaución.

A finales de los años ochenta se introdujeron sustanciales mejoras en la señalización de la línea general, a fin de aplicar las directrices marcadas en el plan de unificación. Se incrementó la distancia de frenado con el desplazamiento de las avanzadas y se sustituyeron los Postes de Punto Protegido por semáforos de entrada, de tres posiciones (luces roja, amarilla y verde para alto, precaución –anuncio de parada- y vía libre); también se instalaron semáforos de salida, de dos posiciones (luces roja y verde), y movimiento autorizado (autorización de rebase en maniobras, luces violeta y blanca). El accionamiento de las señales pasó a realizarse mediante tornos modelo unificado Henning y transmisión funicular a doble hilo, excéntricas de maniobra a pie de señal y compensadores de tensión de doble contrapesado y seguro de cremallera, sistema en conjunto más fiable y seguro que el de un solo hilo. Esta modernización supuso el desmontaje de las veteranas palancas “de tubo”, piezas de indudable valor histórico ya que su diseño se remonta a los inicios del ferrocarril y de las que no se ha conservado ni una en toda la línea.

Los antiguos equipos de alumbrado mediante petróleo serían sustituidos por pequeñas linternas eléctricas, más limpias y eficaces, provistas de lentes Fresnel para incrementar sus potencias luminosas y alimentadas por baterías suministradas por la firma Alstom. Estos equipos quedarían fuera de uso al entrar en vigor la instalación de plafones reflectantes en



Foto 12.- Disco Sur de España modificado y adaptado el Código Unificado para indicar anuncio de parada/anuncio de precaución (señal compuesta de dos pantallas). Observar que, no obstante se ha dotado de sobre-pantallas o plafones reflectantes, aún se encontraba instalado el alumbrado mediante linternas alimentadas por baterías. Avanzada de Jódar. Foto José Antonio Gómez Martínez.

16 RENFE. Circular General nº 29 de 20/03/1955. Cambio del Código de Señales

las pantallas de las señales¹⁷. Los enclavamientos tipo Bouré, primero a base de cerraduras sencillas y luego mediante cerradura centralizada, continuaron en uso mientras estuvo la señalización mecánica. Un dato muy a tener en cuenta es la coexistencia del sistema ASFA (Aviso de Señales y Frenado Automático) con señales mecánicas, algo excepcional en la Red Nacional.



Foto 13.- Semáforo absoluto de entrada en indicación de anuncio de parada –precaución- de la estación de Jódar. Foto José Vicente Coves Navarro.

Respecto a los desvíos, cabe destacar que Andaluces

implantó su tipo de indicador de posición de agujas, consistente en un sencillo mástil realizado mediante un perfil metálico en “T”, el cual sostenía a todo el largo de su altura un eje acoplado a la palanca de maniobra de la misma; en el extremo del eje se colocaba una pantalla romboidal pintada de azul, indicando de cara a la vista del maquinista que la aguja se encontraba en posición invertida, o vía desviada, y de canto posición normal o vía directa. El extremo de la pantalla disponía de un perno al efecto de recibir un farol para las indicaciones nocturnas. Tras la absorción por RENFE y con la entrada en vigor del Reglamento de 1.949 las pantallas de esta clase de señal adquirieron color verde, para pasar, definitivamente, al amarillo tras la entrada en vigor del Código Unificado de 1.954. Las mejoras introducidas en la señalización supuso la sustitución de el modelo Andaluces por el unificado RENFE, actualmente en uso.

La verdadera modernización en el apartado de señales vendría con la implantación de señales luminosas gobernadas mediante Control de Tráfico Centralizado (CTC) a partir de 1.991, con empleo de fibra óptica e instalaciones electrónicas digitales libres de relés, y dependientes del Puesto de Mando de Granada. Se implantaría en nuestra estación en 1.993. Se dejaría, de este modo, sin uso el antiguo bloqueo telefónico que durante tantos años prestó servicio. Su instalación conllevó la motorización de los desvíos. Pero no hay dicha completa, y este avance tan necesario conllevó el cierre de casi todas las estaciones intermedias de la línea, lo que implicó excedente de personal y el abandono de estas dependencias, cuando no su demolición como los casos de Huelma o Torreblascopedro, hoy anodinas e impersonales “paradas de autobuses”. Así, las que antes eran estaciones

17 RENFE. Aviso nº 79, de 15/12/1.980. Sustitución de todo tipo de alumbrado por láminas reflexivas

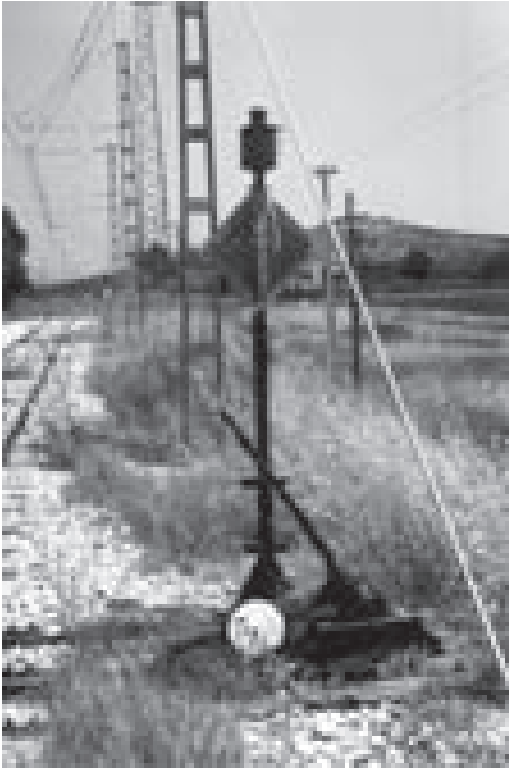


Foto 14.- Indicador de posición de agujas tipo Andaluces, similar a los que estuvieron instalados en nuestra línea, de pantalla romboidal. El de la imagen perteneció a la estación de Campo Real, hoy cerrada y levantadas sus vías de apartadero. Julio de 1986. Foto Mario Fontán Antúnez.

cuidadas con esmero por su personal han pasado a ser lugares solitarios y expuestos a un más que probable mal trato cuando no al vandalismo más exacerbado. Es una historia que se repite en muchos puntos de nuestra Red, lamentablemente. En los negocios, por desgracia, no hay cabida para el romanticismo: son dos conceptos que, nunca más a propósito, van por vías distintas. No obstante, en Cabra tiene parada el tren diurno García Lorca, con lo que Adif debe mantenerla y adecuarla a las necesidades actuales; es muy posible que sea destinado un factor a esta dependencia.

El suministro eléctrico no llegó a la estación hasta los años veinte del pasado siglo. Hasta entonces, el alumbrado se realizaba mediante quiqués de petróleo, sencillas lámparas realizadas en latón. En el exterior se instalaban dos farolas, conocidas en la jerga ferroviaria como “marquesas”, también alimentadas mediante petróleo. Estas eran de diseños únicos para Sur de España, muy sobrios y funcionales, en concordancia con la austeridad de los edificios, sin ninguna concesión decorativa y alejada de los modelos empleados por otras compañías, provistos de formas más elaboradas, más decorativas si se quiere, dentro de la funcionalidad características que estos aparatos poseen.

**HORARIO DE CIRCULACIONES POR CABRA DEL SANTO CRISTO-ALINCUN DE ORTEGA
ACTUALIZADA A JUNIO DE 2009**

Nº Tren	Servicio	Horario	Origen	Destino	Circulación	Observaciones
55304	Mercancías	5,20	Mengíbar	Gádor	Diario, excepto lunes y domingos	
10896	Larga distancia	5,51	Barcelona	Granada	Sólo fechas puntuales	
83300	Mercancías	6,53	Linares	Atarfe	Martes	
896	Larga distancia	7,10	Barcelona	Granada	Diario.	
271	Larga distancia	9,00	Almería	Madrid	Diario.	
495	Larga distancia	10,00	Almería	Linares	Miércoles, viernes y domingos	Efectúa parada
595	Larga distancia	10,06	Granada	Linares	Lunes, jueves y sábados.	Efectúa parada
670	Larga distancia	12,16	Madrid	Almería	Diario	
55303	Mercancías	14,19	Gádor	Mengíbar	Diario, excepto sábados y domingos.	
13091	Media distancia	14,54	Granada	Linares	Diario.	Efectúa parada
53309	Mercancías	15,11	Atarfe	Córdoba	Miércoles.	
671	Larga distancia	18,03	Almería	Madrid	Diario, excepto fechas puntuales.	
496	Larga distancia	18,05	Linares	Almería	Lunes, jueves y sábados.	Efectúa parada
596	Larga distancia	18,05	Linares	Granada	Miércoles, viernes y domingos	Efectúa parada
13090	Media distancia	18,48	Linares	Granada	Diario.	Efectúa parada
270	Larga distancia	19,39	Madrid	Almería	Diario, excepto fechas puntuales.	
895	Larga distancia	23,22	Granada	Barcelona	Diario	
10795	Larga distancia	23,22	Granada	Barcelona	Sólo fechas puntuales	
Sin determinar	Militar	Facultativo	San Gregorio	Huércal- Viator/ Benahadux- Pechina	Sólo en campañas. Facultativa.	Aplicable a circulación inversa

Recopilación documental RENFE.



Foto 15.- Señal luminosa absoluta de salida en nacela sobre pórtico de celosía instalada en Cabra del Santo Cristo. Enero de 2009. Foto Mario Fontán Antúnez

granajes a las agujas de la esfera exterior, situada en la fachada al andén. Esta se encontraba realizada en labor cerámica, con numeración romana, y enmarcada por una sólida moldura de hierro fundido. También en este aspecto se evidenciaba la economía con que Sur trabajaba, no montando los habituales y más decorativos relojes “cuña” de doble esfera, tan habituales en muchas estaciones, pero más costosos. Relojes robustos, sobrios pero con encanto, y muy ferroviarios, fueron sustituidos por los más exactos de funcionamiento eléctrico suministrados por Unión Relojera Suiza de Madrid, más simples e impersonales. En la actualidad nuestra estación, al igual que otras de la línea, no dispone de reloj alguno.

A la conclusión del presente trabajo, junio de 2.009, nuestra estación languidece en su soledad, como otras de su misma categoría en la línea. Hay una cierta esperanza de que vuelva a tener personal, pero en el momento de escribir la presente recopilación no se ha materializado nada en este sentido. La construcción del nuevo corredor para Alta Velocidad que conectará en el futuro Levante con Andalucía Oriental se cierne, de alguna manera, como un oscuro nubarrón sobre la estación de Cabra así como otras en su misma situación en la sección

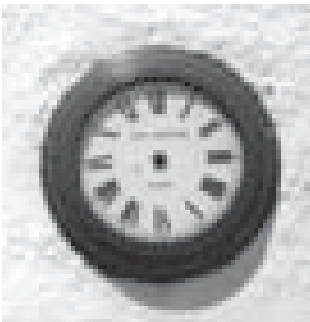


Foto 16.- En Huesa se encontraba uno de los pocos relojes originales que había sobrevivido a la “fiebre modernizadora” que propició su sustitución por los modernos de mecanismo eléctrico. Lamentablemente sus agujas, que no hacían mal a nadie, habían sido arrancadas para disfrute del vándalo de turno. Otra pieza que hubiera merecido mejor destino. Mayo de 2003.

Foto Mario Fontán Antúnez.

norte. Esperamos y deseamos que esta nueva vertebración, que sin duda mejorará las comunicaciones y el progreso en esta parte tan olvidada por “quien corresponda” de nuestra Andalucía,

no sea sinónimo de desesperanza y ostracismo –cuando no su cierre definitivo- para esta nuestra querida estación. Mientras, soñaremos con la ansiada electrificación que, de una vez por todas, conecte las secciones norte y sur de la línea general para que los grandes errores del “islote eléctrico” formen parte de la Historia y sean historia, porque el Progreso, con mayúsculas, no debería considerarse una entelequia o, ni mucho menos, una utopía.

BIBLIOGRAFIA.

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

Cien años del ferrocarril en Almería. Diputación Provincial de Almería. Antonio Aguilera Cantón y Domingo Cuellar Villar.

A propósito de los cien años del Ferrocarril en Almería. Domingo Cuellar Villar, María Dolores Jiménez Martínez y Pedro Martínez Gómez.

La línea de Ferrocarril Linares a Almería y sus hitos patrimoniales en la arquitectura e ingeniería civiles del siglo XIX. Rafael Castro Quesada. Sumuntán, revista del Colectivo de Investigación de Sierra Mágina.

Recuerdo del vapor en RENFE. Lawrence G. Marshall.

Historia y evolución de la señalización ferroviaria en España. Vicente R. Ferrer Hermenegildo.

La señalización mecánica en la vía ancha española. Monografía Maquetrén. Mario Fontán Antúnez.

Cabra del Santo Cristo. 105 años del ferrocarril Javier Berbel Silva y Ramón López Rodríguez. Contraluz, revista de la Asociación Asociación Cultural Arturo Cerdá y Rico.

Edificaciones de la línea férrea Linares/Baeza-Almería. Javier Berbel Silva. Contraluz, revista de la Asociación Cultural Arturo Cerdá y Rico.

150 años de ferrocarril en Andalucía. Diversos autores. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes.

RENFE. Tracción diésel. Series 319.2-3-4. Juan José Romero Rioja y Antonio Gutiérrez Ruíz. Reserva Anticipada Ediciones.

La unificación de las señales fijas de la vía. RENFE. F. Nogués.

SITIOS WEB CONSULTADOS:

ASAFAL

Diputación Provincial de Almería.

Hemeroteca Digital. Biblioteca Nacional de España.

Revista de Obras Públicas Digital

Boletín Oficial del Estado.