



CRONICA DE CORDOBA Y SUS PUEBLOS II



ASOCIACION PROVINCIAL CORDOBESA DE CRONISTAS OFICIALES
EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE CORDOBA

Córdoba 1991

**CRONICA
DE
CORDOBA
Y SUS
PUEBLOS
II**

ASOCIACION PROVINCIAL CORDOBESA DE CRONISTAS OFICIALES

EXCMA. DIPUTACION PROVINCIAL DE CORDOBA

Córdoba 1991

Dep Legal: CO-462/1989

Imprime: Adisur, S A
Pgno Industrial, s/n
Tfno 671 422 Fax 670 016
Baena (Córdoba)

LOS FERROCARRILES ANDALUCES

Juan PEÑALTA CASTRO

Buscando antecedentes para un trabajo sobre EL FERROCARRIL DE LA SIERRA CORDOBESA, del que hace unos días el Diario CORDOBA ha publicado una parte, he localizado otros datos de la historia de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces y de la línea de Puente Genil a Linares, a los que dedicaré este breve trabajo, en atención a la hospitalaria villa de Moriles, que formó parte de la citada línea férrea, suprimida en parte

Realidades del presente

El presupuesto extraordinario que España dedicará a la mejora de las comunicaciones, es el mayor de nuestra historia, al superar en principio los dos billones de pesetas, del que Andalucía, con la reforma de la línea de Madrid a Córdoba, Sevilla y Cádiz, será una de las regiones más beneficiadas

Concretamente en un tramo de 30 km entre la Estación de Guadajoz, situada a unos 40 km de Sevilla, y la de Majarabique, preparada para la bifurcación del tráfico de Sevilla, a la nueva Estación de Santa Justa, entre la Rinconada y San Jerónimo (que será en el futuro la Gran Estación Sevillana, sustituyendo a las de San Bernardo y Plaza de Armas), RENFE invertirá 2 300 millones de pesetas de su aportación, en la renovación total del carril, levantamiento y sustitución de traviesas y balastro, y explanación a un ancho de 13 metros, aparte de otras obras de fábrica

Estas y otras importantes y extraordinarias obras situarán a la línea de Madrid a Cádiz como la primera de España, en cuanto a trenes cómodos de grandes velocidades y será además una de las principales de Europa

Pero esto no es suficiente, porque existen en el Sur otras líneas de menor importancia que necesitan una especial atención, tanto por lo que respecta a la rectificación de algunos tramos de sus antiguos trazados, como a la renovación de carriles y trenes

Las grandes líneas son importantes y necesarias en mayor grado, pero sin olvidar y dejar a un lado a las más humildes, a las que hay que adecuar sus servicios a la era en que vivimos

Concretamente en esta provincia tenemos el ferrocarril de la sierra, de Córdoba-Almorchón, con el servicio de viajeros suprimido, del que nos hemos ocupado en otras ocasiones. Es uno de los más antiguos de España, su primera concesión data del año 1854. Los importantes pueblos de su recorrido confían conseguir algún día su reapertura, al continuar circulando con normalidad los trenes de mercancías (desgraciadamente muy lentos en varios tramos de su recorrido por falta de algunos retoques en el trazado de la línea) de la que no se ocupan desde hace varias décadas.

Línea de Puente Genil a Linares

El primer tramo construido de esta línea fue el de Linares, Espeluy, Mengibar, Artichuela, Villagordo, Grañena y Jaén, de 32 km en el año 1881, proporcionando comunicación directa a esta capital con el norte de España. El día 18 de junio de 1891 fue inaugurado el de Puente Genil a Cabra de 32 km con las Estaciones de Campo Real, Moriles-Horcajo, Lucena y Cabra, y el de esta estación a Jaén de 88 km con las de Doña Mencía, Zuheros, Luque, Collado de las Arcas, Alcaudete, Fuente de Urbe, Vadojaén, Martos, Torredonjimeno, Torredelcampo, Moraleduro, Gordillo y Jaén, el 22 de enero de 1893.

La variante de Luque a Baena se inauguró el 1º de julio de 1918.

Compañía de los FF.CC. Andaluces

Esta Sociedad que obtuvo la explotación, nació el día 30 de mayo de 1877, con un capital inicial de diez millones de pesetas, ampliado a 18 millones. Este mismo año adquieren su primera concesión, la de Utrera a Morón y Osuna a los señores Loring y de La Gándara, siguiendo después la compra de las de Sevilla a Jerez y Cádiz, Osuna-La Roda de Andalucía y Jerez-Bonanza. Más tarde, Marchena-Ecija-Córdoba, Sevilla-Carmona, Bobadilla-Algeciras, Puerto de Santa María-Sanlúcar, Linares-Almería, Córdoba-Málaga, Campo Real-Linares, Bobadilla-Granada, Moreda-Granada y Córdoba-Belmez. Como dato curioso diremos que los documentos iniciales de las compras de los ferrocarriles de Córdoba-Málaga y Córdoba-Belmez se firmaron concretamente en París.

En la ampliación de capital de esta Compañía intervinieron famosas personalidades francesas como el Conde de Camondo y monsieur Duclerc y por parte española destacaron el Marqués de La Gándara, el Conde de Casa Loring, D Francisco Silvela, D Adelardo López Ayala, D Antonio Cánovas del Castillo y D Juan Valera, éste último de Cabra, como todos conocemos.

En el año 1884 la Compañía Andaluces estudió una variante de la línea de Marchena a Ecija que debería prolongarse hasta Montilla, aunque en los últimos momentos decidieron variar el plan primitivo para ir a Valchillón, cerca de Córdoba.

Otro dato curioso sobre esta Compañía fue la crisis económica que tuvo a finales de siglo, cuando sus inversiones no podían ser absorbidas por los ingresos, recuperándose en 1898 al producirse la Guerra de Cuba y tener un mayor movimiento de trenes por el transporte de tropas y mercancías desde y hasta los puertos del sur

Posteriormente tuvo otras crisis económicas como consecuencia de sus ambiciosos proyectos de adquisición de nuevas líneas, compra de modernas locomotoras y construcción de Estaciones, que obliga en 1890 a la venta de sus minas de Belmez, que llevaba en explotación, a la Sociedad Minera de Peñarroya en la cantidad de 13 millones de pesetas. Le siguen otras crisis en los años 1918 y 1930 hasta que al nacionalizarse los ferrocarriles españoles pasa a formar parte de la Red Nacional

Supresión de varias líneas

La línea llamada de Puente Genil a Linares, por donde circulaba el conocido "tren del aceite", era en realidad desde Campo Real y fue suprimido en su primer tramo desde esta Estación a Jaén, a los 90 años de su existencia, por estimar RENFE que se trataba de una línea deficitaria, como años antes lo había hecho con otras. Esto ocurría a las cero horas del día 1 de enero de 1985. Asimismo fue suprimido el tramo de 7 km de Luque a Baena

También desaparecieron en Andalucía, entre otros, los ramales de Sevilla-Carmona, Jerez-Bonanza del Puerto a Sanlúcar, Guadix-Almendricos, Marchena-Valchillón, Gibrleón-Ayamonte y Zafra-Jerez de los Caballeros

El ferrocarril, un servicio público

A este respecto hay que aclarar una vez más que ningún ferrocarril del mundo es rentable. Lo consideran un servicio público más que subvenciona el Estado, y España no es una excepción. De aplicarse el mismo criterio de falta de rentabilidad a otros servicios quedarían muchos pueblos sin carretera, reparto de correspondencia, teléfono y luz, entre otros, al no cubrir el gasto de su sostenimiento

De todas formas para determinar la no rentabilidad de una línea férrea, hay que llegar a conocer sus causas, concretando el porqué de la baja progresiva de viajeros. Según todos los indicios se produjo en buena parte por el deterioro en el servicio durante muchos años, como falta de puntualidad en sus horarios y la utilización de trenes muy antiguos, sin comodidad y de reducida velocidad, que obligó poco a poco a sus usuarios a buscar otros medios de transporte

Crear líneas en vez de suprimirlas

El ferrocarril sigue siendo el medio de transporte más popular y el que ejerce un papel más preponderante en los pueblos y naciones con aspiraciones de expansión industrial. No debería suprimirse ningún ferrocarril, sino rectificar sus trazados para hacerlos rápidos y competitivos, independientemente de la implantación de las nuevas tecnologías que se están llevando a cabo con el Plan de modernización de RENFE.

En las carreteras van desapareciendo las innumerables curvas peligrosas que existían, para obtener más seguridad, mayores velocidades y más comodidad, mientras los ferrocarriles siguen con el mismo trazado de hace un siglo, salvo algunas excepciones. Las carreteras son desviadas de las ciudades porque entorpecen la circulación interior, y por el contrario los ferrocarriles siguen lejos de los pueblos y han estado y están faltos de una política realista de permanentes inversiones que modificarán poco a poco sus vías, acercando las Estaciones a las ciudades, en la medida y en los casos que sea factible.

Se hacen grandes esfuerzos para conseguir un tráfico más fluido por carretera y puede que una de las soluciones la tengamos en la creación de nuevas líneas ferroviarias, que a su vez generarían nuevos puestos de trabajo, como en las grandes ciudades en la prolongación de sus Metros y donde no existan éstos en estudiar la posibilidad de construirlos.

Para Don Antonio Machado el ferrocarril representó el instrumento inspirador para componer sus mejores poemas, de él dijo que sin este medio de transporte que utilizaba los fines de semana, no los hubiera podido componer.

Tren turístico

Volviendo al tema de la línea suprimida de Puente Genil a Jaén, existen intentos de poner en marcha una parte de este tramo, creando un tren de tipo turístico. No se han divulgado suficientemente los detalles del proyecto, ni la necesidad, interés y beneficios que este tipo de tren representaría para la comarca, aunque es muy posible que estas primeras gestiones puedan culminar en la reapertura de la línea en su total recorrido, con sus respectivos enlaces, aunque siempre tendría que producirse sobre la base de nuevos trenes confortables, con velocidades adecuadas al tiempo presente, para que resultaran interesantes. Volver con parecidos trenes a los que existían sería un total fracaso.

Conseguir la reapertura de esta línea ferroviaria para el transporte de viajeros y mercancías representaría un beneficio para todos los pueblos de su recorrido, entre ellos a este de Moniles que tiene solera de tan exquisitos vinos, catalogados en primera línea, a la altura de los mejores caldos españoles.

