

Número 1
Primer semestre - 2005
ISSN: 1885-0510 Dep. legal: AL-244-2004

Asociación de Amigos del
Ferrocarril de Almería

Editorial	ASAFAL.COM (segunda época) , por Jesús Martínez Capel, Presidente de ASAFAL
Opinión	1.- Sube al tren de ASAFAL , por Antonio López Romero
Artículos	1.- El tranvía Aguadulce-Roquetas: una propuesta de futuro , por Mario López Martínez 2.- El cable Inglés, (1904-2004): un legado minero y ferroviario singular , por Domingo Cuéllar Villar 3.- iSilencio, se rueda, .. un tren! , por Javier Marcos Zamora
Reportajes	1.- Los tranvías de Granada y su vega: un acercamiento al desarrollo e importancia de la Compañía Tranvías Eléctricos de Granada , por Carlos Peña Aguilera

Hace ahora algo más de seis años, tres aficionados que habíamos visto nuestros nombres y teléfonos en la sección "mercadillo" de algunas revistas especializadas, decidimos ponernos en contacto para cambiar impresiones y, mediante el "boca a boca" a quienes sabíamos que compartirían nuestra afinidad por el mundo del tren y gracias a la colaboración de los medios locales que difundieron nuestras inquietudes, llegamos a reunirnos diecisiete "locos" que, inmediatamente, fundamos ASAFAL.

La Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería nació con una ilusión y una pujanza que, desde el comienzo de su andadura, no ha parado de crecer.

Como un goteo, pausado pero constante, el número de socios se ha ido engrandando hasta los más de 80 que somos actualmente.

Difícilmente una asociación de cualquier índole puede, en tan corto espacio de tiempo, ofrecer un "currículum" tan repleto de actividades que abarcan toda la diversidad del caleidoscopio que es la cultura ferroviaria.

El elemento humano de nuestra asociación, agrupa a profesionales de las más diversas materias, estudiantes, jubilados, no faltando la cantera de jóvenes y niños, aglutinados todos por el común vínculo del amor al tren.

Viajes, exposiciones, publicaciones, certámenes, proyecciones, filatelia, reuniones, modelismo, maquetismo, conmemoraciones, ciclos de cine, restauración de material antiguo, etc., son algunas de



las múltiples actividades que desarrollamos a lo largo del año, con un sentido aperturista y participativo, dándoles publicidad e invitando a participar a nuestros conciudadanos.

Uno de nuestros mayores "activos" y del que nos sentimos especialmente orgullosos, es nuestra página web. Desde asafal.com y, especialmente, a través de nuestro periódico digital El Ferro-Carril, ofrecemos la posibilidad de buscar en la historia de los ferrocarriles, en los que nuestra provincia fue tan prolífica, escarbar en nuestra hemeroteca de noticias sobre el ferrocarril en la prensa local o estar al día en las actividades de nuestra asociación.

Joaquín Alcaraz, socio numerario y Vocal de Internet, es el artifice desde "casi recién nacida" Asafal, de nuestra visitadísima página.

Con paciencia y tesón, y a base de quitarle tiempo al ocio o a la noche, este autodidacta de la informática ha hecho posible esta magnífica realidad. No hay medida para expresar nuestra deuda de gratitud a Joaquín.

Con el paso del tiempo, se van suman-

do socios que, con conocimientos informáticos profesionales, quieren colaborar en el desarrollo y actualización de nuestra web. Con un nuevo diseño y una operatividad y accesibilidad al alcance de todos, inauguramos esta nueva etapa o época, como se dice de los medios impresos. Queremos que nuestra página sea una ventana abierta por la que entre y salga el aire fresco de una participación realmente activa. Nuestro espacio digital va a ser un escaparate, un tablón

de anuncios, en los que se expongan e intercambien cuantas ideas, imágenes o trabajos de investigación quieran ofrecer nuestros socios y nuestros amigos de este variopinto mundo ferroviario.

Y para terminar, quiero aprovechar el comienzo de esta nueva época para llamar, una vez más, la atención a nuestros políticos, locales, autonómicos y nacionales, sobre las urgentes e inaplazables necesidades ferroviarias de nuestra provincia, tan manejadas por unos y por otros como bandera política, que no ondea mas que cuando se acercan las elecciones. El resto del tiempo, durante años, permanece arriada. Reclamo de nuestra paisana andaluza oriental, la Ministra de Fomento, que satisfaga, en justicia, a Almería, de tantas promesas incumplidas. Que de verdad colabore en que Almería deje de ser la "cenicienta" de siempre y un desierto ferroviario.

Felicidades y ¡mucho tren!

elferrocarril@asafal.com

OPINIÓN:**1.- SUBE AL TREN DE ASAFAL****Antonio López Romero**

El mundo anglosajón ha contemplado desde el siglo XIX la existencia de grupos organizados que de manera legítima hacen valer sus peticiones e intereses ante los poderes públicos.

El "lobby" es el término inglés exacto empleado para designar a estas organizaciones de ciudadanos que tratan de influenciar de manera decidida y ejercen una "presión inteligente" sobre los políticos que, elegidos democráticamente, están abiertos al diálogo con estos gestores de intereses.

Cuanto más vertebrada está una sociedad o una colectividad, mayor influencia tienen estos grupos organizados y mayor poder negociador ante el Ejecutivo y el Legislativo, para acelerar inversiones o propiciar la promulgación de normas favorables para un territorio en cuestión.

El común denominador de la actuación del "lobby" o de los "lobbies" en plural es que antes de pronunciar una declaración altisonante ante los medios de comunicación para denunciar una situación determinada, agotan hasta el límite la vía de la negociación silenciosa y la de los despachos.

La "presión inteligente" es aquella que se realiza con argumentos contundentes, con datos y documentos novedosos que tal vez el político al que se visita desconozca o tenga solo información parcial e incompleta al respecto. La estrategia del visitante es conseguir en ese momento que el político o el alto funcionario administrativo haga suyo nuestro informe y ponga firmes a los asesores que no han sido capaces de hacerle llegar un documento tan completo y definitivo.

Nuestra querida Almería no entiende aún de lobbies, vive feliz en su mundo de abundancia, de milagro económico y de pasividad. A los pocos que protestan o

solicitan cambios estructurales para poder progresar en las ideas y crear el necesario debate social se les llama locos, envidiosos o visionarios de tertulia.

Y cuando el temporal arrecia, nada mejor que crear una de esas comisiones por las infraestructuras en las que por estar acaba sumándose hasta el político local miembro del partido que gobierna, que a su vez ha aparcado todo diálogo al respecto.

Luego, un golpe de efecto, una visita a Almería, un brindis al sol y aquí no ha pasado nada. Esta insoportable rueda de pasividad social debe tocar a su fin.

Hay colectivos que sin tener esta prioridad entre sus cometidos, se están convirtiendo poco a poco en grupos de presión.

Llamo la atención del lector al trabajo serio, riguroso y honrado de la Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería (ASAFAL). Un colectivo apolítico, heterogéneo, que cuenta entre sus filas con personas con las ideas muy claras que pueden asesorar a cualquier institución u organización de cómo se trabaja en pro del desarrollo de la provincia.

Sería muy interesante y educativo, que nuestros representantes electos y los que integran las distintas administraciones públicas con sede en nuestro territorio, navegaran por la web www.asafal.com, que ahora inicia una segunda etapa, y comprobaran que muchas de las soluciones que se ofrecen tienen más valor como ideas, que como el coste económico que representa su ejecución.

Hace unos días charlaba con unos compañeros de trabajo y les comentaba que una vez que la comunicación ferroviaria Bobadilla-Granada iba a transformarse en un futuro en comunicación de alta velocidad, el reto de la sociedad almeriense es hacer ver al Estado y a la

Junta de Andalucía que los 180 kilómetros que separan por ferrocarril Granada de Almería deberán correr la misma suerte, si queremos vertebrar de una vez toda Andalucía, a la que Almería aporta importantes recursos económicos.

Alguno de mis contertulios me comentó en términos mercantilistas que esa nueva vía doble electrificada Almería-Granada supondría también que el precio del billete de ese futuro servicio se incrementará notablemente sobre las tarifas actuales.

Mi respuesta fue tajante: el problema de Almería no es el dinero, sino la poca influencia que tiene la sociedad más rica de toda Andalucía, que no sabe emplear estos recursos para reivindicar inversiones en infraestructuras para un territorio que ha demostrado que ya es rentable sin inversión alguna.

Las propuestas de ASAFAL son tan locas, descabelladas e irreales, como las de aquellos políticos locos e irresponsables (Carlos Navarro Rodrigo, Juan Lirola Gómez, Arcadio Roda Rivas...), que lograron hacer "lobby" desde Almería para que el ferrocarril llegase en 1895. Sin estos políticos, locos y soñadores, la sociedad almeriense hubiese seguido viajando unos cuantos decenios más en barco a Cartagena para desde allí coger el tren a Madrid.

Es hora de que una nueva hornada de políticos, surgidos desde la clase empresarial almeriense tomen el testigo de aquellos empresarios y políticos del siglo XIX y se suban al tren del conocimiento de ASAFAL.

Antonio López Romero

ARTÍCULOS**1.- EL TRANVÍA AGUADUCLERO-ROQUETAS: UNA PROPUESTA DE FUTURO****Mario López Martínez****Un territorio en expansión**

El Poniente almeriense, y en especial la aglomeración urbana subcomarcal Aguadulce-El Parador-Roquetas-Vícar, viene experimentando en los últimos años un auge demográfico y económico sin precedentes, configurándose como uno de los enclaves más dinámicos de toda España. Para los próximos

años las perspectivas de desarrollo no pueden ser más halagüeñas, amparadas en las peculiares características geográficas (condiciones climáticas, litoralidad) y socio-económicas (juventud, mentalidad emprendedora, etc...)

Según el censo oficial de población del Instituto Nacional de Estadística (I.N.E.) al 1 de enero de 2003, el municipio de Roquetas de Mar contaba con 53.815 habitantes de derecho. Sin embargo,

habida cuenta de las elevadas tasas de crecimiento demográfico, las proyecciones futuras apuntan a que en los próximos 5 años se alcancen los 75.000 habitantes, y en apenas 20 años se llegue a los 100.000.

El carácter tardío de la puesta en valor de todo este espacio, frente a lo ocurrido en otros puntos del Mediterráneo (Costa del Sol, Benidorm...) nos puede permitir soslayar los aspectos negativos en que

estos han incurrido, sobre todo en el sector turístico, como la masificación, agresiones medio-ambientales y pérdida de señas de identidad.

Para no cometer los mismos errores, y poder garantizar la viabilidad futura del modelo de desarrollo, se hace imprescindible una planificación a medio y largo plazo, diagnosticando los potenciales puntos débiles y contemplando las necesidades futuras en materias urbanísticas, de equipamientos y de transportes.

Centrándonos en este último aspecto, la situación actual plantea graves deficiencias, con dependencia exclusiva del transporte por carretera, y dentro de este, con preponderancia del vehículo particular. El servicio público de autobuses en el municipio de Roquetas de Mar ha atravesado por distintas vicisitudes, con el denominador común de no haber sido capaz de responder a las demandas de los ciudadanos, teniendo su punto débil en la lentitud y la irregularidad de frecuencias.

En estas circunstancias, pese a la construcción a medio plazo de nuevas infraestructuras, como la futura autovía que enlazará la A-7 (Autovía del Mediterráneo) con la Urbanización de Roquetas, evitando atravesar El Parador, el crecimiento del parque automovilístico conduce inexorablemente a un colapso de la trama urbana, especialmente durante el período estival.

Vía libre a la modernidad

Con el ánimo de contribuir al progreso ordenado de nuestro entorno, el presente trabajo elabora una propuesta ambiciosa, innovadora y sugerente, llena de sentido común, con efectos beneficiosos en la articulación del territorio, mejora de la calidad de los ciudadanos y respeto al medio ambiente, reforzando además la imagen vanguardista de la comarca: el Tranvía Aguadulce-Roquetas de Mar.

¿Por qué el tranvía? Siguiendo el riguroso estudio de los expertos Antonio Aguilera Cantón y Domingo Cuéllar Villar "Tranvías en la ciudad: Una solución eficiente al transporte público en Almería", publicado el 25 de marzo de 2001 en La Voz de Almería, podemos citar algunas de sus innumerables ventajas frente al tráfico rodado, a las que nosotros podríamos añadir su innegable carácter de reclamo turístico:

El moderno tranvía o metro ligero de superficie es un vehículo modular que circula sobre raíles integrados en el pavimento, fácilmente adaptable a la tipología urbana e interurbana, no contaminante y de gran capacidad de transporte.

Su infraestructura: Plataforma reservada para la circulación independiente del tráfico de automóviles. Es un elemento

que mejora sensiblemente el cambio del paisaje urbano, se integra perfectamente en la ciudad, favorece la rehabilitación de espacios degradados y crea en el ciudadano una sensación de permanencia.

El vehículo: Permite transportar entre 1.500 y 15.000 personas por hora y sentido. Así, un tranvía puede llegar a sustituir entre 180 y 200 automóviles. Desarrolla velocidades de hasta 80 km/h en zonas extrurbanas y los 50 km/h en la ciudad: al circular por plataforma reservada, la velocidad comercial y la puntualidad es muy superior a la de un autobús convencional. Gran aceleración, lo que favorece el aumento de paradas y reducción del tiempo de viaje. Accesibilidad a todo tipo de personas de movilidad reducida, ya que su nivel bajo de suelo permite un amplio y cómodo acceso. El rápido desarrollo que está teniendo el moderno tranvía tanto en España como en Europa ha propiciado que el mercado ofrezca una gran variedad de tipos de vehículos adaptables a cualquier necesidad.

Contaminación cero: Su alimentación, por tendido eléctrico, no genera emisiones de gases contaminantes y ayuda a tener una ciudad más pura y limpia. También más silenciosa, pues su nivel de ruido no supera los 76 db(A) y el uso de nuevos materiales en ruedas y carriles reduce considerablemente la contaminación acústica.

Beneficios económicos: La Unión Europea está especialmente interesada en reducir el impacto negativo que el tráfico de automóviles genera, siendo una prioridad la potenciación del transporte público. Por tal motivo, los fondos europeos para proyectos de transporte urbano son una fuente de financiación para facilitar la implantación del tranvía en Almería.

Orgullo del ciudadano: Está comprobado que una ciudad en donde están implantados los tranvías, sus ciudadanos sienten un orgullo especial por poseer un medio de transporte singular, eficiente y respetuoso con el medio ambiente, que se traduce en una mejor calidad de vida.

Todas estas ventajas, que podríamos calificar de generales para cualquier otro territorio, crecen exponencialmente en el caso de nuestro municipio, en función de las especiales circunstancias de este. Considerado en su conjunto, el rasgo distintivo de Roquetas de Mar, además de la espectacular expectativa de crecimiento, no es otro que la invertebración territorial. El rápido crecimiento urbanístico experimentado, partiendo prácticamente de la nada, ha configurado poblaciones que carecen de "centro histórico", dispersándose la población y careciendo de "núcleos de atracción", o de áreas comerciales/industriales/de servicios bien delimitadas. El tranvía se convertiría en un elemento aglutinador de primera magnitud, foco de sinergias económicas en el sector turístico y el comercio, y rasgo distintivo dentro del entorno próximo.

Si a todo esto se une una política comercial de precios claros y económicos, que favorezcan la utilización de los nuevos y ágiles medios de pago o se emplee el billete único para tranvía y autobús en los transbordos, entre otras acciones a llevar a cabo, el éxito estaría asegurado. A este más que previsible éxito contribuiría el emplazamiento de aparcamientos disuasorios para automóviles en puntos estratégicos, facilitando la intermodalidad.

Un primer paso, de cara a conocer la aceptación de este novedoso modo de transporte sería, como ya se ha hecho en otras ciudades, la construcción de un tramo de pruebas que sirva posteriormente, para que circulen vehículos de distintos fabricantes y el ciudadano pueda dar su opinión acerca de los mismos y del servicio en sí. A partir de la experiencia se iría ampliando el proyecto en la dirección que se estime más conveniente.

Los fondos europeos para proyectos de transporte urbano son una fuente de financiación primordial que está facilitando la implantación del tranvía en muchas ciudades españolas y europeas, pues la Unión Europea está especialmente interesada en reducir el impacto negativo que el tráfico de automóviles genera y, ante ello, la potenciación del transporte público es una prioridad. Además, como ya ha quedado referido, la participación de las administraciones estatal y autonómica, junto a la ineludible aportación municipal, daría visos de viabilidad a un proyecto que debe ser propuesto como irrenunciable para los próximos años.

El tranvía está de moda. El ejemplo de Vélez-Málaga

Valencia fue el primer municipio que reintrodujo el tranvía en su red de transportes públicos en el año 1994, obteniendo unos resultados altamente satisfactorios (incrementos anuales de un 25 % en el número de viajeros) y ampliando la red posteriormente. Alicante (Combino), Barcelona (Trambaix), Bilbao y La Coruña han apostado decididamente por su recuperación, optando, según las necesidades particulares, por un modelo de metro ligero (moderna denominación de tranvía) distinto en cada una de ellas; otras poblaciones, tales como Granada, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Oviedo, Vigo o Vitoria están desarrollando sus propios proyectos y tienen al tranvía dentro de sus prioridades para el diseño ideal de sus ciudades.

Sin embargo, el ejemplo más próximo a las peculiaridades del municipio de Roquetas de Mar es el tranvía de Vélez Málaga a Torre del Mar, el primero de Andalucía, que en la actualidad se encuentra próximo a su finalización. Con un coste de 18 millones de euros, la obra



La Coruña



Valencia



Alicante

se ha financiado en su totalidad con fondos finalistas dedicados exclusivamente a este tipo de planes que permiten la implantación del tranvía en ciudades tanto españolas como del resto de Europa, correspondiendo la ejecución a la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía. La implantación, explotación y gestión del servicio será realizada por una empresa mixta compuesta por la empresa adjudicataria, la UTE ACS – Vías, y el Ayuntamiento de Vélez-Málaga.

El proyecto consta de dos fases, y una vez que entre en funcionamiento la primera, su recorrido tendrá un total de 4,6 kilómetros, y será cubierto por dos tranvías de 200 plazas cada uno, que desarrollarán una velocidad media de entre 50 y 70 kilómetros hora, incluyendo paradas. La frecuencia media de viaje será de 18 minutos. El número de usuarios se calcula en 1.200.000 cuando esté funcionando a pleno rendimiento.

Las similitudes entre los municipios de Vélez-Málaga y Roquetas de Mar resultan sorprendentes, y la viabilidad del proyecto es fácilmente extrapolable de uno a otro caso. Vélez Málaga se encuentra situada en la Costa del Sol Oriental, comarca con unas buenas perspectivas de desarrollo, a la que no ha llegado la masificación de la parte Occidental de la costa malagueña. Torre del Mar es una pedanía situada en pleno litoral, a 7 kilómetros del núcleo principal, con una larga tradición de reivindicaciones en demanda de un Ayuntamiento propio.

A continuación se acompaña una tabla comparativa de algunos datos económicos y de población de ambos núcleos y pedanías, extraídos del anteriormente citado censo del INE:

	ROQUETAS DE MAR	VÉLEZ MÁLAGA
Población total del municipio (2003)	53.815	60.197
Población núcleo principal	24.665	31.267
Población pedanías	Aguadulce 16.072 Campillo del Moro 5.409 El Parador 3.875	Torre del Mar.....15.791 Caleta de Vélez.....2.247
Distancia de núcleo principal a pedanías (en kilómetros)	Aguadulce 10,2 Campillo del Moro7,3 El Parador5,7	Torre del Mar.....4,7 Caleta de Vélez.....7,6
Tramo Renta familiar disponible (2001)	Entre 9.700 y 10.650 Euros	Entre 7.300 y 8.225 Euros

Ya desde el principio, el tranvía de Vélez Málaga nace como el embrión de una futura red de metro ligero que abarcará toda la Costa del Sol Oriental, según se contempla en el documento "Corredor de Transporte de la Costa del Sol", de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Habiendo estudiado otras alternativas, como un ferrocarril de media/larga distancia, o una red mixta metro ligero / ferrocarril de cercanías, en dicho documento de trabajo finalmente se optó por utilizar la plataforma de la antigua Carretera Nacional 340 para un tranvía o metro ligero, que partiendo de El Palo enlace con el tranvía de Torre del Mar a Vélez Málaga. Las paradas se situarían cada kilómetro. Las poblaciones más importantes contarían con estaciones de intercambio intermodal. En El Palo, a su vez, conectaría con el Metro de Málaga, cuya Línea 3 se encuentra actualmente en fase de redacción de proyecto. Esta línea comenzará

en la Estación de la Malagueta, lugar de inicio también de las líneas 1 y 2, y terminará en El Palo. Su trazado previsto es subterráneo con una longitud de 5,47 kilómetros y con estaciones en Sancha, Sorolla, Baños del Carmen, Pedregalejo, Mercado y El Palo. No obstante, será en la fase de redacción del proyecto donde se decida el trazado definitivo de la línea y sus características.

El tranvía Aguadulce-Roquetas: la red propuesta

El eje viario básico que canaliza el grueso del tráfico rodado en el municipio de Roquetas de Mar podría configurarse mediante el trayecto Urbanización Playa Serena II, Urbanización de Roquetas-Avda. del Sabinal-Travesía de Roquetas-Ctra. De Alicún-El Parador-Avda. Carlos III-Aguadulce. Una red tranviaria ideal se ceñiría, en una primera fase, a este recorrido, articulando el territorio en torno a los principales núcleos urbanos, y permitiendo la intermodalidad, al discurrir paralelo a las líneas de autobuses.

Dentro de este mismo eje, o muy próximos a él, quedarían conectados los puntos más dinámicos del municipio, formando una secuencia que podría quedar de la siguiente forma:



	PUNTOS DE INTERÉS
Subtramo de Aguadulce	Puerto Deportivo
	Correos y Telégrafos
	Oficinas Municipales
	Centro de Usos Múltiples
	Consultorio
	Parque Municipal
	Futuro aparcamiento subterráneo
	Cuartel Guardia Civil
	Campos de fútbol rambla "el Pillico"
	Pabellón de Deportes "Máximo Cuervo"
	Rambla de San Antonio
	Rotonda acceso Centro de Exposiciones
	Institutos de Aguadulce
	Colegio Blas Infante
Pabellón deportivo de La Gloria	
Subtramo de El Parador	Campo de fútbol "Los Eucaliptos"
	Nudo rotonda de El Parador
	Iglesia de El Parador
	Centro municipal de Usos Múltiples
	Colegio Villaespesa
	Escuela de Música y Danza
	I.E.S. El Parador
Piscina Cubierta	
Subtramo de Roquetas	Parque Acuático
	Futuro Acuario
	Centro Comercial Gran Plaza
	Teatro Auditorio
	Pabellón Deportivo "Infanta Cristina"
	Futura Estación de Autobuses
	Mercado de Abastos
	Ayuntamiento – Casa de la Cultura
	Centro de Salud
	Policía Municipal
	Juzgados
	Colegios
	Registro de la Propiedad
	Institutos
	Estadio "Antonio Peroles"
	Futura Ciudad Deportiva
	Puerto de Roquetas
	Castillo de Santa Ana - Anfiteatro
	Futuro Hospital de Roquetas
Urbanización Roquetas de Mar	
Urbanización Playa Serena y Playa Serena II	
Campo de golf	
Paraje Natural Punta Entinas	

En un futuro, este eje principal podría y debería ser complementado con otros ejes secundarios que faciliten el acceso a otros puntos importantes, así como a nuevos enclaves de interés que pudieran ir surgiendo. El primero en acometerse debería ser el eje costero, que discurriría

paralelo al Paseo Marítimo uniendo todo el litoral, desde el límite con el Paraje Natural de Punta Entinas hasta el Puerto Deportivo de Aguadulce, cerrando así el gran triángulo que apuntaba el eje principal. Será dentro de estos límites donde tendrá lugar el grueso del desarrollo urba-

nístico del término municipal, teniendo como centro geométrico la zona de las antiguas Salinas de San Rafael.

Un proyecto como este debe ser ambicioso, y su desarrollo natural debería conducir a que rompiera los límites del municipio y adquiriese una dimensión comarcal. En primer lugar, cabría plantearse una red de cercanías que conectara con Vúcar y El Ejido a través de la antigua carretera nacional 340, y que soporta unos flujos de viajeros muy elevados, que garantizarían su viabilidad. El coste de realización sería muy reducido.

De hecho, aunque de forma tímida, el Plan de Ordenación del Territorio del Poniente de Almería, aprobado mediante Decreto 222/2002 de 30 de julio del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, establece como uno de los objetivos dentro de la Memoria de Ordenación el de "adecuar la oferta de transporte público a la demanda", para lo cual fija entre sus propuestas las de "determinar un corredor ferroviario y los intercambiadores y puntos de transbordo de transporte público". Incluso la propuesta contempla la reserva de suelo para el futuro corredor ferroviario Málaga-Almería, siguiendo los criterios establecidos en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (PDIA).

Dentro del mismo P.O.T., en el apartado de Estructura Territorial y Funcional, concreta algo más la propuesta de actuación, señalando un corredor con disposición paralela a la Autovía del Mediterráneo, en el piedemonte de la Sierra de Gádor, reconociendo que la ejecución de este proyecto supondría una modificación radical de los sistemas de transporte en la provincia, especialmente en lo que podría ser "una incipiente red de ferrocarril de cercanías".

Tampoco debería descartarse una ampliación en dirección al Este. Desde la propia Junta de Andalucía ya se ha comenzado a barajar la idea de proyectar una red metropolitana de ferrocarril ligero en la ciudad de Almería, que podría extenderse a los municipios vecinos del Poniente. Sin entrar en las posibles soluciones técnicas que pudieran utilizarse para salvar el gran obstáculo geográfico que suponen los acantilados del Cañarete, sí existe la certeza de que el coste no sería tan elevado como en el caso de un ferrocarril tradicional de vía ancha.

Conclusiones

Un desarrollo económico sostenido a medio y largo plazo no puede fundamentarse únicamente en la existencia de unos recursos naturales o condicionantes geográficos positivos. La propia dinámica del crecimiento puede engullir sistemas que pudieran parecer inagotables o eternos.

En un entorno cambiante y competitivo los territorios (municipios, comarcas...), del mismo modo que las empresas, han de preocuparse por mantener y reforzar sus ventajas competitivas, adelantándose a los cambios de tendencias y las demandas de los ciudadanos. La planificación del crecimiento resulta vital, reconduciéndolo a parámetros de orden y racionalidad.

El transporte es un elemento de excepcional relevancia, con repercusiones directas sobre el desarrollo económico y sobre la calidad de vida de los ciudadanos. De su mal funcionamiento pueden derivarse cuellos de botella y fuentes de ineficiencias (colapso circulatorio, mala vertebración del territorio, aumento de costes, huida de inversiones...), mientras que, por el contrario, su buena configuración puede convertirlo en agente de desarrollo urbanístico, económico y comercial.

La ciudad moderna será la ciudad del tranvía, el modo de transporte urbano racional, eficiente, económico y respetuoso con el medio ambiente por antonomasia. Un municipio con ambiciones de crecimiento y desarrollo como Roquetas de Mar no puede darle la espalda al futuro, que en materia de transporte urbano se presenta sobre raíles. Aquí se dan todos los condicionantes para acoger con éxito

esta propuesta tan innovadora como sensata, en un momento clave, en el que aún resulta posible planificar ordenadamente. El ejemplo del tranvía de Vélez-Málaga a Torre del Mar confirma que no se trata de algo utópico, sino perfectamente realizable.

Los efectos beneficiosos podrían ser extrapolados en un futuro a municipios vecinos, e incluso configurar una red de ámbito comarcal, pero el grueso del bene-

ficio iría a parar a quien tenga el valor suficiente de romper el hielo, y ser el primero en apostar por el proyecto. Antes de que otros municipios de Almería se adelanten, Roquetas de Mar debe aprovechar la oportunidad que se presenta. Los ciudadanos actuales y los futuros lo agradecerán.

Mario López Martínez

Para ampliar información

<http://www.juntadeandalucia.es/obraspublicasytransportes>
Consejería de Obras Públicas y Transportes

<http://www.asafal.com>
Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería

<http://www.alicante-ayto.es/trafico/transportes-tranvia.html>
Ayuntamiento de Alicante

<http://www.lacoruna.es/biente/sectores/movilidades/tranvia.htm>
Ayuntamiento de La Coruña

<http://www.euskotren.es/euskotran/html/castellano>
Tranvía de Bilbao

<http://www.ffe.es>
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

ARTÍCULOS

2.- EL CABLE INGLÉS (1904-2004): UN LEGADO MINERO Y FERROVIARIO SINGULAR

Domingo Cuéllar Villar



Imágenes relativas a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España. La construcción del puente de Santa Fe (Almería), Acción de Sur de España y fotografía de Ivo Bosch, promotor de la empresa ferroviaria. Archivo ASAFAL.

La tardía llegada del ferrocarril a Almería y su impronta minera

La línea ferroviaria de Linares a Almería se proyectó entre 1870 y 1875 bajo el impulso de la Diputación Provincial de Almería. Su presidente, Alfonso M. Cano, había asumido los primeros estudios del proyecto iniciado por la 4ª División de Ferrocarriles con sede en Sevilla. Sin embargo, diferentes circunstancias entre las que se encontraban su elevado coste, la falta de inversores interesados en la línea y una cierta apatía institucional, demoraron su realización hasta la década

final del siglo XIX. En ese momento, y tras una importante modificación en su trazado original, que eliminó el paso por las comarcas de La Loma de Úbeda, la Hoya de Baza y el Alto y Medio Andarax, un grupo capitalista francés, Credit Mobilier, liderado por el catalán Ivo Bosch se interesó por el proyecto. El cambio en el interés de los inversores estaba motivado por la coyuntura internacional de los mercados internacionales del hierro que demandaban grandes cantidades de mineral de hierro bajo en fósforo necesario para las siderurgias británicas, el cual se encontraba en abundancia en las sierras del sureste español.

De este modo, el 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.

La inauguración del tramo de Guadix a Almería se hizo el día 25 de julio de 1895, en medio de una sensación general de alivio y de éxito. Almería, junto a las capitales de Soria y Teruel, eran, en el último decenio del siglo ferroviario por excelencia, las únicas que no poseían aún este medio de transporte. Las expectativas

generadas no llegaron a cumplirse en toda su extensión, pero sí se pudo remediar una injusticia histórica mediante la construcción de una línea ferroviaria que, eso sí, diseñó su trazado siguiendo los intereses mineros: esto es, acortando su longitud y aproximándose a los yacimientos mineros de Sierra Nevada y Sierra de los Filabres, y obviando el paso por ciudades como Baeza, Úbeda, Baza, Laujar de Andarax o Alhama de Almería. En sucesivas fechas, se inaugurarían los tramos de Baeza Empalme a Guadix y de Minas de Alquife a La Calahorra (1899), el ramal de Gérgal Pueblo a su estación (1901), el tramo de Linares a Baeza Empalme (1904) y el ramal de Minas del Marquesado a Huéneja-Dólar (1916), todos de vía ancha. Además, otros cables aéreos para el transporte de mineral se instalaron en las estaciones de Nacimiento (1895), Doña María (1904) y Fuentesanta (1912).

La construcción del Cable Inglés

Ya desde el primer momento de puesta en explotación de la línea de ferrocarril de Linares a Almería, y dado el crecimiento que experimentaban los envíos de mineral de hierro hasta el puerto de Almería, se consideró la necesidad de desarrollar un sistema de embarque que redujera los tiempos y los costes que ocasionaban las operaciones de carga y descarga en la rada almeriense. Estas operaciones se hacían sin apenas mecanización, ya que el mineral era depositado desde los vagones de ferrocarril en los muelles de la estación. Desde allí, mediante espuelas, 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.

La automatización de un sistema de transbordo del mineral de hierro desde el ferrocarril hasta los barcos llegaría mediante la construcción de un embarcadero en la playa de las Almadribillas. Los primeros proyectos contemplaron la posibilidad de que este embarcadero se hiciera de madera y con unas dimensiones más modestas. Sin embargo, y siguiendo los modelos de otros embarcaderos similares en las costas españolas, se optó por levantar un imponente muelle metálico al que accedían los trenes cargados por una rampa desde las vías de la estación de ferrocarril y, por gravedad, depositaban el contenido en unos depósitos que se encontraban en el interior del embarcadero.

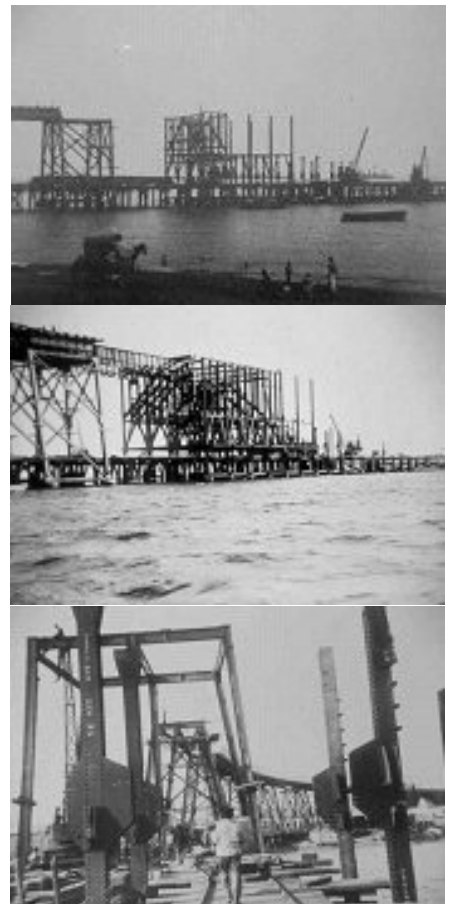
ro. Desde el embarcadero, en los laterales se instalaron unos brazos metálicos, a modo de troneras, por las que el mineral de hierro llegaba directamente a las bodegas del barco fondeado en su costado.

La concesión para la construcción del embarcadero se hizo con fecha 30 de octubre de 1901 a nombre de la sociedad minera The Alquife Mines Railway Company Limited, propietaria de las minas granadinas del mismo nombre. El proyecto fue realizado por el ingeniero Andrés Monche, que como se ha dicho propuso inicialmente una estructura de madera que se sustituyó por el uso del acero, más estable y duradero. En su construcción se utilizaron 3.824 toneladas de acero fundido en Motherwell (Escocia), 8.000 metros cuadrados de madera de entablado para el revestimiento de la cabeza del muelle, 1.152 metros cúbicos de hormigón hidráulico y 1.056 metros lineales de vía de ferrocarril, entre otros materiales. El coste total de la obra se valoraba en 3,2 millones de pesetas (Archivo Histórico Ferroviario, A-0090-13 y Archivo General de la Administración, OP, Caja 28.346).

La obras se realizaron bajo la supervisión del ingeniero británico Boyle y los contratistas fueron Alexander Findlay and Company Limited, de Motherwell. Su inicio se verificó en otoño de 1902 y se prolongaron hasta 1904. El primer barco que realizó su carga lo hizo el 12 de junio de 1904. Unos días antes, el día 20 de abril, el rey Alfonso XIII realizaría la inauguración oficial, aprovechando una visita a la zona en la que también inauguraría el tramo ferroviario de Albolote a Granada con el que la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España completaba su red principal en el sureste andaluz.

100 Años de historia y un legado único

La instalación comenzaría a funcionar a pleno rendimiento desde el primer momento, reduciendo consiguientemente los costes derivados de las operaciones de carga y descarga y el tiempo que se utilizaba en el proceso de



Diferentes vistas de la construcción del Cable Inglés realizada entre 1902 y 1904. Archivo de la Diputación Provincial de Almería.

trasvase del mineral de hierro desde el ferrocarril hasta los barcos. Por el sistema antiguo, un barco con una capacidad de 8.000 toneladas debía estar fondeado un mínimo de 8 días, a razón de sendas jornadas de 10 horas, mediante el empleo de 350 hombres y 90 carretas. Con el nuevo embarcadero sólo era necesaria una jornada de 10 horas para completar la carga de un buque de ese tonelaje.

Se iniciaba a partir de ese momento un periodo de intensa actividad de tráfico minero en la línea ferroviaria que será durante decenios su elemento identificador. La Compañía de los Caminos de

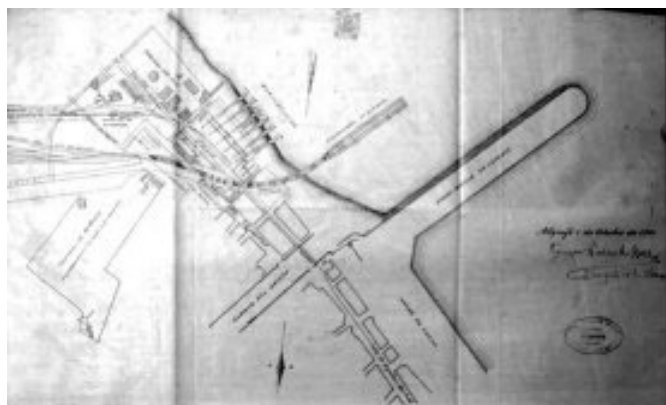
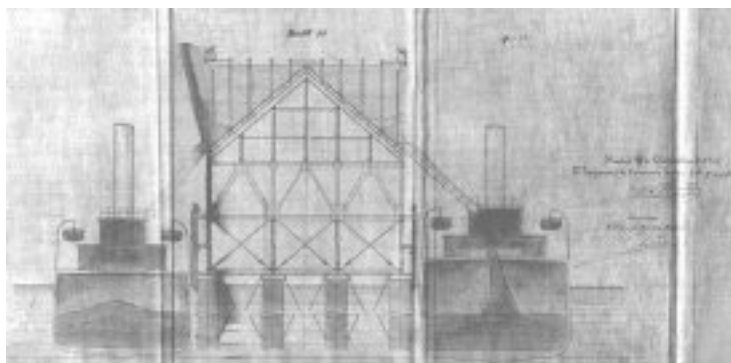


Imagen de las instalaciones mineras ubicadas junto al dique de levante del puerto de Almería en 1915. Archivo Histórico Provincial de Almería.

Hierro del Sur de España, propietaria de la concesión ferroviaria, iniciará importantes esfuerzos en la remodelación y mejora de las infraestructuras del ferrocarril tendientes a transportar el mayor número de toneladas posible de mineral de hierro. El mejor ejemplo lo constituirá a partir de 1912 la puesta en marcha del primer tramo electrificado de los ferrocarriles españoles entre Santa Fe-Alhama y Gérgal, posteriormente ampliado hasta Nacimiento y Almería.

Sin embargo, ya en la década de 1920 se inicia un largo conflicto tarifario entre la empresa minera y la ferroviaria que llegará a casi paralizar la actividad. Además, desde 1916 operaba también en la línea la poderosa Bairds Minings que poseía el importante coto de Minas del Marquesado (posteriormente Compañía Andaluza de Minas), también en la comarca de Alquife. En el puerto de Almería, y a levante del embarcadero de Alquife, había construido otro de similares características, aunque no tan espectacular, para el embarque de sus minerales.

El cambio de la coyuntura internacional y las corrientes nacionalizadoras que se generalizan en España después de 1939 lleva a la venta, en 1953, de las instalaciones mineras por parte de los británicos a Agruminsa, sociedad filial de Altos Hornos de Vizcaya. Desde este momento, la producción minera se orientó de un modo casi exclusivo al mercado nacional y los minerales utilizaron cada vez con mayor frecuencia una ruta interior puramente ferroviaria desde Alquife hasta Bilbao, vía Linares-Baeza. El embarcadero de Alquife tenía un uso cada vez menor y dejaría finalmente de prestar servicio en 1973 con el cierre definitivo del yacimiento minero de Alquife.



Plano frontal del Cable Inglés en el que se muestran las operaciones de carga de los buques situados en su lateral, 1904. Archivo Histórico Ferroviario, A-90-13.



Imágenes del Cable Inglés en la actualidad. Archivo ASAFAL.

Cien años después, el embarcadero de mineral de Almería, conocido como 'El Cable Inglés', constituye un legado singular y valioso del patrimonio industrial español. Su singularidad se refuerza por la propia magnitud de la instalación. Levantado en el centro de la bahía de Almería, el muelle se alza unos 17 metros sobre el nivel del mar, con más de 100 metros de largo, disponiéndose en su parte superior cuatro vías para realizar las operaciones de descarga de los trenes. Aquí llegaban mediante una vía de enlace de 500 metros que transcurría en eleva-

ción desde la estación de ferrocarril, para ello se construyó una gran arquería de piedra y un extenso tramo metálico de gran plasticidad. Hoy en día el Cable Inglés constituye, sin duda, el símbolo más relevante de un pasado minero y ferroviario en la provincia de Almería.

Domingo Cuéllar Villar

ARTÍCULOS

3.- ¡SILENCIO, SE RUEDA, ... UN TREN!

Javier Marcos Zamora

A finales de 2003 se cumplieron los cien años de la primera película del Oeste y, para satisfacción de muchos, está relacionada con el ferrocarril. 'El gran asalto al tren' de Edwin Porter fue el inicio de una larga relación entre este medio de transporte y el género del Western que ha tenido, a partir de los años sesenta, un especial vínculo con el sureste español. Con tal motivo y en reconocimiento a aquellos profesionales ferroviarios que participaron en el rodaje de películas, caben estas líneas.

Los 'extras' ferroviarios de las provincias de Granada y Almería tuvieron ocasión de intervenir en numerosas películas

en un entorno singular que sirvió, tanto para recrear escenas sobre Méjico, como para mostrar el Oeste norteamericano.

Un personaje llamado Benito, guardaguijas en una de estas películas, podría representar algunas singularidades de aquellos ferroviarios que han participado en el rodaje de numerosas escenas en las que el ferrocarril tuvo un espacio en el cine y que significó para ellos vivir una experiencia única e irrepetible. Sírvase un homenaje a todos los Benitos maquinistas, factores, guardaguijas....

El ferrocarril de Sergio Leone

Sergio Leone, director de cine, llegó a Almería para rodar en 1966 'El bueno, el feo y el malo' con Clint Eastwood (el bueno) que iba a representar a un vaquero parco en palabras y sobrado en la buena puntería, acompañado de Lee Van Cleef (el malo) que interpretaría a un personaje de maldad inimaginable que no dudaría en pasar por encima del cadáver de cualquiera para conseguir sus propósitos y Eli Wallach (el feo), que interpreta a Tuco, un personaje sin escrúpulos, mal hablado y sucio.

Las localizaciones se centraron en la provincia de Almería -Tabernas, Campos de Níjar y dunas de Cabo de Gata - y en la provincia de Granada, los Llanos de la Calahorra, próximos a Guadix (Granada), fueron el escenario donde se rodaron las escenas ferroviarias que el guión exigía.

A Benito le tocó trabajar la mañana de un quince de mayo de 1968, ese día le llegó su hora. El tren Expreso de Madrid llegó a Almería transportando a su actriz preferida, Claudia Cardinale. No olvidaría ese momento en el que, para llevarla al hotel, un Rolls-Royce, matrícula de Roma, estaba estacionado en la puerta de la estación de Renfe. Pero habría más sorpresas y ese mismo día llegaron a Almería los actores Henry Fonda, Charles Bronson y Jason Robarts para realizar con la actriz la nueva película de Sergio Leone: 'Érase una vez el Oeste' que, finalmente, pasaría a llamarse 'Hasta que llegó su hora'.

El protagonismo del ferrocarril no quedó sólo en transportar a su actriz preferida sino que también tuvo su espacio en la película que se iba a rodar. Ésta trata de un empresario Morton (Gabriele Ferzetti), que contrata a un grupo de malhechores liderados por Frank (Henry Fonda) con el propósito de eliminar la resistencia de determinados granjeros como Brett McBain (Frank Wolf), a poseer los terrenos necesarios para unir, a través del ferrocarril, la costa Este con la Oeste de los Estados Unidos. La llegada de la segunda esposa de Brett McBain y Jill (Claudia Cardinale), ayudada por Harmonica (Charles Bronson) y Cheyenne (Jason Robards) pondrá en dificultades la misión de Frank.

Para ello se hacía necesario secuencias ferroviarias que tuvieron dos escenarios diferentes: Uno en el actual Rancho Leone, donde se construyó una vía férrea de, aproximadamente, un kilómetro de longitud sobre la que circularía un tren y el otro en el poblado Leone construido por aquella época y situado en la estación de Renfe de La Calahorra-Ferreira y del que actualmente sólo quedan unas pequeñas ruinas.

'La India en llamas'

Parte del rodaje de 'La India en llamas' (1959), transcurre en las provincias de Almería y Granada, y representa otra ocasión para que Benito pueda lucirse como extra y presenciar la voladura simulada del puente sobre el Río Anchurón, en la línea de Linares-Baeza a Almería.

La película fue dirigida por J. Lee Thompson tuvo como actores Kenneth More, Lauren Bacall, Herbert Lom, I. S. Johar, Ursula Jeans, Herbert Lom e I. S. Johar y trata sobre la India de primeros de siglo, donde sublevación musulmana contra el maharajá de la provincia del norte

que es ayudado y alejado del peligro por Inglaterra.

'Cien rifles'

En junio de 1969, Raquel Welch, Burt Reynolds, Jim Brown y Fernando Lamas participan en el rodaje de 'Cien rifles' en los parajes del Sureste español. Las vacaciones de Benito estaban a punto de llegar, pero no iba a tener descanso puesto que él iba a estar presente cuando se rodaran las imágenes ferroviarias del Guadix mexicano, en una película donde el indio Jaqui Joe roba un banco con el fin de comprar armas para su pueblo y conoce al sheriff Jim Brown, al que se alía, en la lucha por la dignidad de los indios. La película comenzó a rodarse en la provincia de Almería mientras que en las escenas ferroviarias estuvieron presentes, además de la comarca de Guadix, Madrid.

Ese mismo año, Giuliano Gemma, protagonista 'El precio del poder'. Inició su rodaje en el Rancho Leone por espacio de un mes por el municipio de Tabernas. Después los equipos se trasladaron a Guadix para rodar en la estación de Renfe de La Calahorra-Ferreira por espacio de otro mes, aprovechando el magnífico poblado existente junto a ésta. Se trataba de una producción hispanoitaliana de films Montana de Madrid y Patrick Films de Roma. Además de Giuliano Gemma, el equipo artístico estaba formado por Warren Wanders, María Cuadra, Fernando Rey, José Suárez, Manolo Zarzo y Van Johnson.

'Vente a ligar al oeste'

Por fin, Benito era protagonista de su película, podía haber sido la historia de uno más de los figurantes que eran solicitados en las numerosas escenas rodadas en Almería o como el director español Pedro Lazaga imaginó, al dirigir en 1971 una comedia ambientada en los sobresaltos cinematográficos que vivía la ciudad andaluza en aquellos momentos.

La película 'Vente a ligar al Oeste' se centraba en la historia de un guardagujas, Benito, que viendo pasar por la estación a los protagonistas de un mundo tan ajeno y deseado a él, decide estar junto a los actores de cine y se lanza al rodaje de películas del Oeste. Estuvo interpretada por Alfredo Landa, Tina Sainz, José Sacristán y Antonio Ferrandis. Se filmaron escenas en la ciudad de Almería, cabo de Gata y Tabernas. En contra de lo que uno podía imaginar, los exteriores del poblado del Oeste se rodaron en Colmenar Viejo (poblado de Lasa y Michelena).

Posteriormente, otra película, 'Dos granujas en el oeste' (1980), iba a estar relacionada con el ferrocarril en esta zona andaluza.

Indiana Jones y la cruzada ferroviaria

No podía faltar Benito, supo qué días se iban a destinar al rodaje de 'Indiana Jones y la última Cruzada' y llegó a la estación de Guadix para hacer de figurante, le dieron vestimenta árabe y se puso a recorrer el andén de la estación turca de Iskenderum (Guadix). La película mostró escenas ferroviarias rodadas en esta misma estación y en sus cercanías.

El rodaje, además, se hizo en Almería y su provincia: Tabernas, Las Salinillas, Mojácar, Turre, Rodalquilar, playa de Mónsul y alrededores.

En Indiana Jones y la última cruzada, un millonario norteamericano encarga al protagonista la búsqueda del Santo Grial con el oculto fin de hallar la inmortalidad, aunque Indiana aceptará el encargo sólo para encontrar a su padre, tendrá ahora que luchar contra un enemigo que quiere apoderarse de la sacra fuente de vida y juventud, el dictador alemán Adolf Hitler. Al final el Dr. Jones encuentra el Grial y a su padre, mientras Walter Donovan (el millonario), muere en el intento de alcanzar la inmortalidad.

Acompañaron a Harrison Ford, Sean Connery, Delhom Elliot, Alison Doody y por supuesto, Benito.

'Esos locos cuatros'

Esos locos cuatros, estaba protagonizada por un todavía desconocido Tom Berenguer -intérprete de películas como "Platoon" o "La sombra del testigo"- y por Patrick Wayne -hijo del gran John y que interpretara películas rodadas en Almería como "La quebrada del diablo" y "Simbad y el ojo del tigre"- Junto a ellos otros dos actores de categoría que bordaron su papel de malos poco inteligentes: Fernando Rey y Andy Griffith.

La mayor parte del rodaje se centró en el entorno de Tabernas (Almería): poblado Texas en su parte americana y el rancho Leone. Además se rodaron escenas en Madrid y las tomas ferroviarias aprovecharon el entorno del Oeste norteamericano de la estación granadina de La Calahorra-Ferreira.

Lawrence de Arabia y el asalto al tren

Pero no sólo películas ambientadas en el continente americano estuvieron relacionadas con el ferrocarril en esta área geográfica. Un claro ejemplo y más importante fue 'Lawrence de Arabia' (1962) de David Lean que contó con la construcción de un tramo ferroviario únicamente para el rodaje del asalto al tren.

Esta película, recompensada con 7 oscars (mejor película, mejor director,



mejor fotografía, mejores decorados en color, mejor montaje, mejor banda sonora y mejor sonido) de los 10 propuestos, tiene un espacio para el ferrocarril que fue posible por la colaboración de Renfe quien aportó el material ferroviario necesario para realizar las escenas del asalto al tren turco (trenes, traviesas, carril, etc.) rodadas en las dunas del cabo de Gata en la provincia de Almería.

Un tramo ferroviario de 2'5 Kilómetros de longitud en el que Benito no tendría trabajo porque no había agujas que guardar, pero sí el deseo de participar, como varios de sus amigos, en el asalto al tren como figurantes. Aunque no pudo experimentar la sensación de ser un soldado a las órdenes de Peter O'Toole, no iba a perder ocasión, y su empeño en seguir el desarrollo de la película le llevó a presenciar la llegada de camiones que transportaron dos trenes traídos desde las estaciones de Almería y Alhama - Santa Fe, situadas en la línea férrea de Linares - Baeza a Almería. Una máquina belga y otra alemana, construidas en 1890, fueron transportadas en camiones para remolcar los trenes que protagonizaron las escenas de descarrilamiento y posterior ataque de los árabes.

Sobre las escenas del asalto es ilustrativo el siguiente texto extraído del libro 'Almería, un mundo de película' de José Enrique Martínez: 'El primer tren volado estaba compuesto por nueve unidades de pasajeros. La máquina quedó partida en dos envuelta en humo al producirse la explosión. Se empleó una pequeña carga explosiva de 10 libras para que la máquina descarrilara por una rampa construida para tal efecto, y que debido a su peso se hundió en las dunas. El tren formado por ocho vagones de pasajeros un vagón (de soldados) de cola se balanceó amontonándose unos sobre otros. El maquinista de tan arriesgada escena fue Emilio Gómez Noriega, que después de colocar la máquina a toda velocidad saltó segundos antes del descarrilamiento. La escena fue cubierta por cinco cámaras Panavisión, tres de las cuales estaban colocadas en un refugio ocultado con sacos de arena y las otras estaban colocadas a pocos metros de distancia del ataque. David Lean manifestó su alegría por el desarrollo de ambos ataques, pues hubiese sido imposible repetir las escenas por lo complicado de las mismas. no hubo fallos, y el lugar elegido por el director artístico John Box fue ideal, que acon-

dicionado por más de 60 trabajadores, movieron más de 13.000 metros cúbicos de arena par poder construir tan importante tramo ferroviario donde se invirtieron 132 toneladas de carril'.

Con esta película Peter O'Toole, convertido en un joven oficial británico a favor de Arabia en lucha con Turquía, fue nominado como mejor actor principal y aunque no consiguió el oscar en esta ocasión, sí ha tenido el reconocimiento posterior a toda su carrera al recibir el oscar el año 2003.

El Caso Almería

Una de las localizaciones de esta película se realiza en la estación de ferrocarril de Santa Fé-Alhama, situada en la línea de Linares-Baeza a Almería para filmar las escenas relacionadas con el entorno de la residencia del abogado de la acusación, Darío Fernández, representado por el actor Agustín González. En la película intervinieron, además, Fernando Guillén, Antonio Banderas, Raúl Fraire, Juan Echanove, Iñaki Miramón, Margarita Calahorra y Manuel Alexandre, entre otros.

'El caso Almería' se basa en los hechos ocurridos en mayo de 1981, cuando, Juan Mañas, un joven de Pechina (Almería), asiste a la Primera Comunión de un hermano acompañado de dos amigos. Fueron confundidos con miembros de la banda terrorista ETA y tras su detención por la Guardia Civil fueron torturados y asesinados en una carretera.

Trama: Un maquinista en la revolución mexicana

Andrés Lupiáñez Expósito, maquinista jubilado, es testigo de aquella época en la que algunos ferroviarios participaron en las numerosas películas que se rodaban en esta zona andaluza.

En 1967 un aire revolucionario quiso que el destino del joven Andrés Lupiáñez se cruzara con el de Damiano Damiani, director de cine que eligió la estación de Guadix y la de Almería, además del trayecto ferroviario entre la primera y Doña María-Ocaña (línea Linares-Baeza a Almería) para rodar la película '¡Quién sabe! - yo soy la Revolución'.

Las tomas ferroviarias tuvieron como protagonista un tren remolcado por la Baldwin, la máquina de vapor conducida por Andrés Lupiáñez y que, actualmente restaurada, se encuentra en la estación de Guadix.

La película italo-española se recrea en la revolución mexicana de principios de siglo en la que una banda liderada por 'El Chucho' asalta el tren de Andrés Lupiáñez quien recibe un disparo de un

pasajero norteamericano que se une a los asaltantes. El propósito de éstos era hacerse con el armamento que transportaba y venderlo a los revolucionarios de 'El General'. Tras la ayuda del gringo, se establece una extraña amistad entre éste y 'El Chucho'.

Cuenta Andrés Lupiáñez que se tomaron escenas del tren saliendo de la estación de Guadix en las que él aparece en la parte izquierda de la máquina. Sobre esta toma recuerda que él no se percató y nadie le advirtió de que llevaba un reloj de pulsera dorado en su muñeca, algo que no encajaba con los años en que se situaba la película, lo que obligó a repetir la escena.

En los primeros días del rodaje, en la estación de Doña María-Ocaña, Andrés Lupiáñez tenía que aparecer con la cara y los brazos manchados de aceite y cisco que produce la caja de humo para dar un mayor realismo. El esfuerzo que suponía desprenderse de este particular maquillaje se lo comunicó a Damiano Damiani quien decidió, más tarde, su paso por las manos de los maquilladores.

Javier Marcos Zamora

REPORTAJE

1.- LOS TRANVÍAS DE GRANADA Y SU VEGA: UN ACERCAMIENTO AL DESARROLLO E IMPORTANCIA DE LA COMPAÑÍA TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE GRANADA

Carlos Peña Aguilera

El 1 de Noviembre de 1971 la empresa Tranvías Eléctricos de Granada S.A. (en adelante TEGSA) se convertía en concesionaria de transporte público por carretera, tras acordar el Consejo de Administración el abandono definitivo de la explotación tranviaria a partir de 1º de Agosto de ese año, y solicitar la transformación de las dos líneas con carácter de tranvía interurbano, Granada-Armillá-Churriana de la Vega-Gabía la Grande y Granada-Maracena-Albolote-Atarfe, en líneas de autobuses.

Era el comienzo de un nuevo negocio y a la vez el final de una gran empresa que movilizó la mayor parte de los viajeros y las mercancías de Granada capital, su vega, el Valle de Lecrín y el puerto de Motril, y que fue durante largos años el símbolo de la modernidad y la riqueza en la provincia de Granada.

En el año del centenario de su inauguración y del treinta aniversario de su desaparición del paisaje granadino, sirva este artículo para recordar brevemente la historia de los tranvías granadinos, lo que supuso para los pueblos que los vieron pasar, señalar el desarrollo, importancia y singularidad de su red y para reivindicar la vuelta de este medio de transporte no contaminante como alternativa de comunicación para la Aglomeración Urbana de Granada.

El 24 de Diciembre de 1903 se constituyó en Zaragoza la sociedad anónima "Tranvías Eléctricos de Granada", al comprar D. J. Nicolás de Escoriaza y Fabro (un industrial y financiero zaragozano vinculado a los negocios ferroviarios (entre ellos la conocida fábrica Carde y Escoriaza, de donde salieron la mayoría de los tranvías granadinos)) a la "Tramways Electriques de Murcie et de Grenade, Socyete Anonyme", la concesión otorgada a D. Emilio Esteban Casares el 25 de Agosto de 1896 y cedida a la "Compañía Anónima de Tranvías de Granada", la cual había sido vendida previamente al empresario Edmond Faye y que luego la transfirió a la sociedad belga representada en Granada por Antonio Comyn.

El 7 de Julio de 1904 fueron inauguradas las dos primeras líneas de la red urbana (Línea de Cocheras o Estaciones (Puerta Real-San Lázaro) y Línea de la Bomba (Plaza Nueva-Bomba)), así como las 'especiales' a las estaciones de ferrocarril de Andaluces y del Sur y a los toros, entrando en servicio las dos restantes de la concesión inicial a lo largo de ese año (Línea de Santa Juliana (Humilladero-Azucarera de Santa Juliana (28-08-

1904)) y Línea de San Antón (Puerta Real- Fábrica del Gas Lebón (final de San Antón) (14-11-1904)). Ya desde el 23 de Diciembre de 1904 los tranvías de todas las líneas llegaron hasta Plaza Nueva.

Concebida como una empresa para el transporte de viajeros y mercancías (este servicio fue inaugurado el 31-01-1905) de la capital granadina, muy pronto se presentó la necesidad de completar la red urbana con nuevas líneas y de extender la red tranviaria con objeto de movilizar un mayor volumen de viajeros y mercancías. En este contexto, la floreciente industria azucarera (con varios ingenios funcionando en la Vega) y las penosas comunicaciones de los pueblos cercanos a Granada crearon la coyuntura ideal para que la empresa de tranvías se decidiera a iniciar una serie de planes de expansión que finalizaron 24 años después, convirtiéndola en el principal referente de la economía granadina y en una de las más importantes de su tipo en España.

La red urbana se fue completando con la prolongación de la línea de La Bomba hasta el Ventorrillo de La Pulga (final de la Avda. de Cervantes (18-06-1905)); la construcción de la línea al bosque de la Alhambra (22-12-1907), pasando por la estrecha calle de la Colcha, el populoso barrio del Realejo y Las Vistillas de Los Ángeles (tramo inaugurado el 25-12-1905), y siguiendo por el Caidero y la Antequeruela en donde la vía era de cremallera tipo Riggerbach para poder salvar las fuertes rampas de hasta el 13% (siendo el único caso de tranvía de cremallera en España); la línea de la Gran Vía en vía doble (09-06-1914), que formaba parte de la línea interurbana a Maracena y Atarfe, y mejoraba considerablemente el trazado por Alhóndiga y San

Juan de Dios; varios apartaderos para industrias; y la realización de pequeñas obras (cruces, raquetas, etc.) que facilitarían los servicios tranviarios, disponiendo en 1922 de un total de 17.658,84 metros.

Del mismo modo, en 1907 se inaugura la central hidroeléctrica de Monachil, propiedad de la Compañía, concedida a perpetuidad y que le garantiza sobradamente el suministro de su red, siendo una de las pocas empresas de su ramo que disponen de producción propia.

A la vez fueron iniciándose dos líneas interurbanas a partir de la prolongación las líneas urbanas de Santa Juliana y Cocheras, llegando a Armilla (02-04-1910), Churriana de la Vega y Gabía La Grande (23-11-1912), y a Maracena (22-03-1914), Albolote y Atarfe (24-12-1917) respectivamente.

El interés de Escoriaza, por entonces, era el de promover nuevos negocios en otros lugares y que aumentara a su vez la cartera de clientes de la factoría Carde y Escoriaza, por lo que a partir de Agosto de 1908 la dirección de la Compañía fue encomendada a D. Alfredo Velasco Sotillos, ingeniero militar de reconocida reputación, y se fueron dando los pasos para ceder el control a un nuevo Consejo de Administración compuesto de capital granadino y un grupo inversor suizo vinculado a la sociedad del acumulador Tudor. Para 1912, estaba completado el relevo y se trasladó el domicilio social a Granada.

A partir de aquí, la Compañía de Tranvías inició un programa de expansión comarcal con objeto facilitar el movimiento de viajeros y poner al servicio de las industrias un medio eficaz de transporte. Tras inaugurar las dos primeras líneas con carácter de tranvía interurbano, se optó por un nuevo modelo constructivo de

Tabla 1.- INVENTARIO DE MATERIAL MÓVIL (1904-20)

TIPO VEHÍCULO	UNIDADES	NUMERACIÓN	FABR. CAJAS	FABR.MECÁNICA
Tranvías ejes (abiertos)	14	1-14	Carde y Escoriaza	Thomson-Houston
Tranvías ejes (cremallera)	2	15-16	Carde y Escoriaza	SLM Winterthur
Tranvías ejes (cerrados)	5	17-21	Carde y Escoriaza	Thomson-Houston
Tranvías bogies	8	22-29	Carde y Escoriaza	Thomson-Houston
Remolques (2 modelos)	23	20-adelante	Carde y Escoriaza	-
Vagones (2 modelos)	66	-	Carde y Escoriaza	-

Fuente: elaboración propia a partir de anuarios, memorias y datos de hemeroteca, varios años.

líneas que resultó ser muy ventajoso: concesiones con carácter de Ferrocarril Secundario, es decir, un híbrido de ferrocarril explotado con material tranviario. Este aspecto tenía una serie de importantes ventajas: se alargaba el período concesional, permitía la construcción de las líneas en explanación propia, reducía considerablemente el coste fijo de la instalación y era muy ventajoso en cuanto a explotación se refiere por su eficacia y rapidez de transporte.

Del mismo modo se realizó el correspondiente pedido de material móvil (vagones de mercancías, tranvías de ejes tipo cerrado y tranvías de bogies) con el que afrontar las nuevas necesidades que se presentaban. Hasta aproximadamente finales de la década de los 20, TEGSA dispuso del material móvil que se indica en la tabla 1.

Así, la expansión comarcal iniciada con las líneas interurbanas antes mencionadas, se va completando con la llegada en 1914 (19-09) a Santafé, continuando cinco años más tarde hasta El Jau y Chauchina (29-01-1919). La línea interurbana de Atarfe continuó por el importante eje fabril situado junto a Sierra Elvira (04-08-1918) hasta la entrada de Pinos Puente (20-10-1918) (la estación de Pinos y el enlace con la Azucarera del Rosario se efectuó algunos años después.

Para principios de 1919, Tranvías Eléctricos de Granada ya tenía casi conformada su red de líneas en la Vega de Granada, a la que se unieron dos nuevas líneas: la de Alhendín (partiendo de Armilla) y La Zubia (partiendo de Granada y pasando por Huétor Vega y Cájar), inauguradas el 16-02-1921 y el 30-04-1921 respectivamente.

No obstante, las pretensiones de la Compañía trascienden los límites de Granada y su Vega, y las miras se instalan rápidamente en Motril, en los tráficos que se puedan captar a través de su puerto, su fértil vega y la industria azucarera de caña, así como en la producción agrícola y minera del Valle de Lecrín, La Alpujarra y la Sierra de Lújar. En Junio de 1920 se aprueba en Junta General Extraordinaria el proyecto de Fc. Secundario a Dúrcal. En la memoria realizada por Alfredo Velasco y presentada a los accionistas, se destaca lo siguiente:

"Está a punto de terminar el programa que esta Sociedad trazó en el año 1916, pues de todas las líneas proyectadas en la vega sólo resta poner en servicio las de La Zubia y Alhendín, que se inaugurarán en muy breve plazo, entendiéndose, por lo tanto, que ha llegado el momento de extender nuestra red hacia la costa y a ser posible sin interrumpir ya los trabajos hasta llegar a Motril, en cuyo momento habremos realizado, sin duda alguna, la obra de mayor utilidad para la región".

A partir de aquí, se inicia un segundo plan de expansión en el que se observa

un interés desmedido por el tráfico de mercancías y la producción industrial. Dicha expansión coincide con la entrada en el Consejo de Administración de personajes vinculados a las altas finanzas de la España de entonces: Banco Herrero, Hispano-Americano, Vizcaya y Urquijo, además del Hispano Suizo. La composición del mismo se hizo pública en 1924, aunque años atrás se observan movimientos en esa nueva línea, como la constitución de dos nuevas sociedades hermanas y estrechamente vinculadas a los proyectos de TEGSA: Fuerzas Motrices del Valle de Lecrín (FMVL en adelante), en 1921 para la producción de energía hidroeléctrica en las centrales de Dúrcal e Izbor, y Dipor Transportes Directos, en 1922 y que ofrece transporte de mercancías entre Granada y las principales ciudades del levante español a través de líneas marítimas con el puerto de Motril y servicios puerta a puerta combinando el ferrocarril a Dúrcal (en pocos años a Motril según sus previsiones) y el transporte por carretera.

La pretensión de llevar el tranvía a Motril se vio envuelta en una serie de circunstancias que no permitió la tan ansiada conexión ferroviaria con el litoral granadino. El primer tramo hasta Dúrcal fue inaugurado en 1924 (18-07) y puso en

tarios que hicieran frente a la creciente demanda en el tráfico de mercancías y viajeros. Tal es el caso del aumento de material móvil (tanto de mercancías como de viajeros), la electrificación de la línea a una tensión acorde a la distancia a salvar (1200 V); la preparación y dotación de los elementos necesarios en la subestación de El Padul, en particular la sala de baterías de acumuladores, siendo en su momento la subestación más moderna de España; la construcción de nuevas cocheras, frente a las anteriores, que alberguen además las oficinas y el archivo de la Compañía así como la estación de mercancías. El hablar en este período de mercancías, siempre en primer lugar, y luego de viajeros, no es casual. Se observa un interés, que ahora podemos decir, desmedido por el tráfico que se genere en el eje Lecrín-Alpujarra-Costa granadina, lo que se va a traducir en una serie de decisiones que van a marcar el curso de los acontecimientos en el devenir de esta Compañía.

Respecto al material móvil, en el intervalo de la década de los 20 se produce un incremento orientado a dotar convenientemente la línea de Dúrcal y afrontar los tráficos de mercancías en toda la red comarcal, como se anota en el siguiente cuadro:

TIPO VEHÍCULO	UNIDADES	NUMERACIÓN	FABR. CAJAS	FABR.MECÁNIA
Tranvías ejes (abiertos)	14	1-14	Carde y Escoriaza	Thomson-Houston
Tranvías ejes (cremallera)	2	15-16	Carde y Escoriaza	SLM Winterthur
Tranvías ejes (cerrados)	5	17-21	Carde y Escoriaza	Thomson-Houston
Tranvías bogies	8+3	22-32	Carde y Escoriaza	Thomson-Houston
Remolques (cerrados)	23	20-adelante	Carde y Escoriaza	-
Tractores bogies (merc.)	4	101-104	TEGSA	Bergische-Stalh
Tractores ejes (merc.)	7(10)	105-114(?)	TEGSA	Bergische-Stalh
Vagones (2 modelos)	66+140	-	Carde y Escoriaza	-

Fuentes y notas: elaboración propia a partir de anuarios, memorias y datos de hemeroteca, varios años. En *negrita el incremento de material móvil en el período señalado.*

comunicación a los pueblos de Otura, Padul (10-02-1923) y Marchena (10-03-1924), tras modificar el trazado y ser sustituidos dos túneles y un puente de hormigón por el impresionante viaducto de estructura metálica sistema cantilever desmontado en la línea del Ferrocarril Baza-Guadix por deslizamiento del terreno en el Barranco de Gor. El puente, sin contar los estribos, tiene una longitud de 188,23 metros.

El proyecto de expansión a Motril llevaba asociado otros proyectos complemen-

A la vez que se trabaja en la finalización del tramo Alhendín-Dúrcal, se realiza estudio y replanteo previo del tramo Dúrcal- Puerto de Motril por Lanjarón y Orgiva, solicitándose concesión del tramo Vélez de Benaudalla- Puerto de Motril. Además, se aprueba en Juntas General Extraordinaria de Accionistas de 1º de Abril de 1923, la construcción de dos nuevas líneas, complementando a las ya construidas de Santafé y La Zubia, por un lado, desde Chauchina a Fuente Vaqueros y por otro, de Huétor Vega a

Monachil.

En el intervalo de tiempo desde la inauguración del tramo completo a Dúrcal (18-07-1924), a la que asistió el subsecretario de Fomento, Gral. Vives, hasta la celebración de una nueva Junta General Extraordinaria de Accionistas en 18 de Diciembre de ese año, hubo una serie de movimientos y replanteos de situación que culminaron en un cambio de rumbo sobre la conexión a Motril. En dicha Junta se acordaron los siguientes puntos:

- Modificación de los Estatutos de la Sociedad para poder acudir a la subasta de las obras para la finalización del Puerto de Motril.

- Aumento del número de consejeros de la Sociedad.

- Emisión de 4.200.000 ptas. en acciones y 4.000.000 ptas. en obligaciones de la Sociedad.

- Construcción de un cable aéreo de Dúrcal a Motril y Orgiva y línea férrea de Chauchina a Láchar, así como la adquisición y construcción del material móvil y demás instalaciones propuestas (construcción de nuevos muelles, apartaderos y vías en la red actual y aumento de instalación eléctrica en algunas secciones de la primitiva red, en relación con las futuras necesidades de tráfico).

Según parece, el elevado coste de llevar el FC a Motril fue una razón de peso, aunque es necesario destacar que la visita del General Vives fue de alguna determinante. Testimonios de antiguos empleados, hablan de luchas comerciales con el Puerto de Málaga. Si a ello unimos que la etapa de Gobierno de Primo de Rivera, que, aunque muy expansiva, no favoreció la construcción de nuevas líneas de vía estrecha y el hecho de que el ministro de Fomento (D. Diego Benjumea y Burín, Conde de Guadalhorce, impulsor del famoso Plan Guadalhorce de Obras Públicas), fuera malagueño, llevaron a TEGSA a optar por una solución más viable económicamente y que entroncaba muy bien con su política expansiva hacia el transporte creciente de mercancías. En una conferencia ofrecida en Motril por el ingeniero de TEGSA, D. Antonio Bastos, el diario El Defensor de Granada recoge lo siguiente: "Como es natural, se pensó en el ferrocarril, pero éste depende de la concesión del Estado, que no puede comprometer sus fondos en una obra tan costosa. Teniendo, pues, en cuenta estas dificultades, y como la Sociedad General de Tranvías no tenía capitales suficientes para la realización de este fc., y caso de haberlos tenido no podía comprometerlos en esa obra, se pensó en la construcción de un cable aéreo desde Dúrcal a Motril, que resolviera todos estos inconvenientes, siendo a la vez la solución más rápida del actual problema de comunicaciones."

Seguidamente, se inicia la construcción

del cable, cuya maquinaria es contratada a la casa italiana Ceretti y Tanfani, se siguen las obras de las líneas aprobadas, se finaliza definitivamente la línea de Pinos Puente (estación de viajeros, muelles y empalme con la Azucarera Nueva del Rosario), se inauguran las nuevas cocheras y estación de mercancías y se finalmente otorga la concesión de un ferrocarril solicitado en la primera etapa expansiva, conocido como de circunvalación, que conectaría la línea de Gabia con la de Santafé a través de Purchil y la Azucarera del Puente de los Vados, y ésta a su vez con la de Pinos Puente a la altura de la estación de ferrocarril de Atarfe.

El cable aéreo es inaugurado el 17 de abril de 1927, contando con la asistencia de los ministros de Fomento (Sr. Conde de Guadalhorce) y de Gracia y Justicia (Sr. Galo Ponte). El ramal a Orgiva fue inaugurado en 1929, contando con una longitud total de 33,156 kilómetros. También en ese año, se unifica la tensión en la línea de Dúrcal a 600 V. En los dos siguientes años a la inauguración del cable, se observa un alza constante en las mercancías transportadas, y el Consejo de Administración de TEGSA, en su afán de expansión industrial y de búsqueda de nuevos tráficos (convenio con la

Mientras, las quejas de los usuarios eran continuadas por la desorganización del servicio, la prioridad prestada al tráfico de mercancías y el mal estado del material móvil de viajeros. El Defensor de Granada lo expresaba así: "Recogiendo el sentir popular, nosotros tenemos que decir de un modo claro y terminante que se impone una rectificación por parte de la Empresa de Tranvías. Hay que renovar sin pérdida de tiempo el material, retirando de la circulación los coches viejos e inservibles. Hay que fijar horarios exactos para no perjudicar ni molestar al público. Hay que servir las distintas líneas interurbanas en condiciones que satisfagan las necesidades de los pueblos interesados. Hay que guardar al viajero las consideraciones que merece, atendiendo sus reclamaciones y velando por su comodidad. En una palabra, hay que hacer todo lo que hoy no se hace."

En 1930 se realiza un encargo de nuevas cajas para tranvías a la fábrica Carde y Escoriaza para sustituir los tranvías urbanos de peor estado. La sustitución supone en la práctica una reenumeración del material móvil, que unido a la posterior adquisición en 1939 de 6 tranvías interurbanos también a Carde y Escoriaza deja el inventario conformado como sigue a continuación:

Tabla 3.- INVENTARIO DE MATERIAL MÓVIL (1930-1940)				
TIPO VEHÍCULO	UNIDADES	NUMERACIÓN	FABR. CAJAS	FABR.MECÁNIA
Tranvías ejes (1930)	12	1-12	Carde y Escoriaza	General Electric
Tranvías ejes (cremallera)	2	15-16	Carde y Escoriaza	SLM Winterthur
Tranvías ejes (cerrados)	5+2	13-14, 17-19,24-25	Carde y Escoriaza	General Electric
Tranvías bogies	12+6	20-23, 26-39	Carde y Escoriaza	General Electric
Remolques (cerrados)	18	20-adelante	Carde y Escoriaza	-
Tractores bogies (merc.)	4	101-104	TEGSA	Bergische-Stalh
Tractores ejes (merc.)	7(10)	105-114(?)	TEGSA	Bergische-Stalh
Vagones (2 modelos)	206	-	Carde y Escoriaza	-

Fuentes y notas: elaboración propia a partir de anuarios, memorias y datos de hemeroteca, varios años. En negrita el incremento de material móvil en el periodo señalado.

Azucarera del Genil para la fabricación de azúcar y establecimiento de bases para el transporte de mineral desde las minas del Cerro del Conjuero en Busquístar), decide embarcarse en la creación de sendas industrias azucareras y de superfosfatos con las que obtener beneficios por transporte y por producción industrial. El acuerdo fue ratificado en Asamblea Extraordinaria de 14 de Marzo de 1929, acordándose una ampliación de capital de 5.670.000 ptas.

Sin embargo, la crisis mundial de 1929, la inestabilidad política que desemboca en la proclamación de la Segunda República el 14 de Abril de 1931 y la cada vez menor importancia del cultivo de la remolacha y de la producción azucarera en la Vega de Granada, jugaron negativamente en las pretensiones de TEGSA, que no obtuvo una sola peseta de beneficio y los tráficos de mercancías cayeron en picado. El déficit acumulado en 1931 y

1932 es muy importante, por lo que se acuerda la suspensión de pago de los cupones de las obligaciones hipotecarias, se negocian nuevos créditos con los que hacer frente a los acreedores y se procede a la enajenación de los activos relacionados con la producción industrial. Se presenta un convenio a los obligacionistas, pero éste es rechazado por el Juzgado, ya que no todas las series en circulación obtuvieron la mayoría de adhesiones. Mientras se apelaba contra dicho fallo, un pequeño grupo de obligacionistas instó la suspensión de pagos que fue aprobada el 30 de Octubre de 1933.

A pesar de los intentos subsiguientes para conseguir un acuerdo que normalizara la situación, el Alzamiento Nacional y la posterior Guerra Civil se interpusieron, impidiendo cualquier tipo de mejora en la crisis en la que estaba sumida TEGSA. Esta situación supuso además la retirada de los principales inversores en el Consejo de Administración y la dimisión del Director General, Alfredo Velasco.

Ya en 1940 se consiguió un acuerdo en el que los acreedores asumían la gestión de la Sociedad como accionistas preferentes, y cuyos títulos serían amortizados gradualmente. Los antiguos propietarios recibían acciones ordinarias y no asumirían el control de la gestión hasta que no se hubieran amortizado todas las acciones preferentes. El acuerdo fue ratificado por el Juzgado en 1943, y la nueva situación, considerada como transitoria, se alargó

ininterrumpidamente hasta el final de la Sociedad como empresa tranviaria.

La situación de profunda crisis en la que estaba inmersa TEGSA, no permitió completar las concesiones de líneas pendientes de construcción, ni afrontar en lo sucesivo nuevos proyectos acordes con la expansión de la ciudad de Granada (tal es el caso de la urbanización del Camino de Ronda que preveía el tendido de doble vía para la circulación tranviaria). Únicamente se consiguió llevar el tranvía hasta Fuente Vaqueros el 09-08-1939, línea que estaba prácticamente terminada desde aproximadamente 1930.

Los años 40 y 50 fueron los años dorados de los tranvías en Granada. Se observa una creciente demanda de viajeros tanto en las líneas urbanas como en las interurbanas, manteniéndose en cifras anuales en torno a los 20 millones de viajeros. La Compañía hace frente a esta situación adquiriendo en 1942 a precio de saldo 20 tranvías urbanos retirados del servicio por la Sociedad Madrileña de Tranvías, y reformándolos por completo en los talleres de la Sociedad TEGSA. A su vez, en los años siguientes, y hasta 1957 se inicia un programa de remozamiento del material móvil consistente en la puesta a punto de todos los motores, el conveniente entretenimiento de las cajas y la construcción de nuevas series a partir de cajas metálicas de nuevo diseño preparadas en los propios talleres de TEGSA. El inventario de material móvil quedó finalmente así (Tabla 4):

Fuentes y notas: elaboración propia a partir de Automotores Españoles (1992), Tranvías de Granada (2000), memorias, datos de hemeroteca, documentos de empresa y testimonios de empleados, varios años. A partir de la supresión del servicio urbano en 1959, se fueron dando de baja progresivamente los tranvías dedicados a este servicio. Entre paréntesis las unidades en servicio al traspasar el material a FEVE.

Las mercancías, sufrieron un importante descenso situándose en cifras en torno a las 10-15.000 tm. anuales. Se invirtieron nuevos esfuerzos en mejorar el funcionamiento y capacidad del cable aéreo, pero los gastos de explotación superaban un año tras otro a los ingresos. La Compañía mantuvo contactos con la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera para arbitrar algún tipo de fórmula que permitiera el mantenimiento del servicio. Nada se consiguió y la dificultad para obtener recambios y materiales debido al bloqueo internacional al que estaba sometido el país, así como las constantes averías, forzaron a la empresa a tramitar el expediente de caducidad de la concesión y paralizar definitivamente el servicio en Julio de 1948 a raíz de una importante avería. No obstante, no se autoriza el final de la concesión hasta 1953, tras numerosos trámites burocráticos y constantes requerimientos para reanudar la actividad.

Esta fue la tónica general de TEGSA en los años 40 y 50, atados de pies y manos

Tabla 4.- INVENTARIO DE MATERIAL MÓVIL (1940-1971)				
TIPO VEHÍCULO	UNIDADES	NUMERACIÓN	FABR. CAJAS	FABR.MECÁNIA
Tranvías ejes (serie e)	12(6)	1-12	Carde y Escoriaza	General Electric
Tranvías ejes (serie e1)	2(0)	40-60	TEGSA	Siemens-Schuckert
Tranvías ejes (cremallera)	2(0)	15-16	Carde y Escoriaza	SLM Winterthur
Tranvías ejes (cerrados)	7	13-14, 17-19, 24-25	Carde y Escoriaza	General Electric
Tranvías tipo 19 (serie f)	4+1(4)	13,17,19 y 25	TEGSA	General Electric
Tranvías bogies	18	20-23, 26-39	Carde y Escoriaza	General Electric
Tranvías bogies (serie d)	9(9)	21,27,29,33-37,39	Carde y E./TEG.	General Electric
Tranvías bogies (serie .1)	6(6)	28,31,38	TEGSA	General Electric
Tranvías bogies (serie d.2)	3(6)	20,22,23,26,30,32	TEGSA	General Electric
Remolques (serie g)	18(20)	20-adelante	Carde y Escoriaza	-
Tractores bogies (serie a.)	1(1)	101	TEGSA	Bergische-Stalh
Tractores ejes (serie b)	7(3)	106-114	TEGSA	Bergische-Stalh
Vagones (serie c)	206(80)	-	Carde y Escoriaza	-

Fuentes y notas: elaboración propia a partir de Automotores Españoles (1992), Tranvías de Granada (2000), memorias, datos de hemeroteca, documentos de empresa y testimonios de empleados, varios años. A partir de la supresión del servicio urbano en 1959, se fueron dando de baja progresivamente los tranvías dedicados a este servicio. Entre paréntesis las unidades en servicio al traspasar el material a FEVE.

por su situación financiera que les impedía endeudarse a largo plazo y por una situación política y económica (posguerra y franquismo) que nada favorecía el desarrollo normal de la actividad en sus diferentes vertientes (obsolescencia tecnológica y dificultades de renovación debido al bloqueo internacional y a restricciones para importar materiales; limitaciones en las subidas de tarifas; constante pérdida de valor productivo por el alto coste de las materias primas, la inflación y la política oficial de contención de precios; la imposición de las Bases de Trabajo por las cuales aumentaban las cargas laborales en porcentajes desmedidos y sin contraprestación alguna, bueno sí, únicamente el aumento de tarifas, lo que provocaba a su vez un retraimiento de la demanda de viajeros por la escaso poder adquisitivo de la población en general).

No obstante los años 50 apuntaban tiempos mejores, pero una empresa de servicio público como TEGSA dependía constantemente de las decisiones de la Administración, que en muchos casos fueron perjudiciales a los intereses de la Compañía y, en ocasiones, cuanto menos arbitrarias. En este sentido y tomando las palabras de Nuñez: " De este modo tanto el Ministerio de Trabajo como el Ayuntamiento de Granada asumieron un especial protagonismo en este capítulo final de la historia de TEGSA".

Por lo que respecta al Ayuntamiento, la etapa de los 50 con el alcalde Sola supone el inicio de la gran expansión urbana de Granada. Pero TEGSA queda al margen de todos los grandes proyectos para la ciudad, que además veía el paso de los tranvías por el centro histórico como un anacronismo. El nuevo concepto de modernidad venía representado por la pujante industria nacional del motor diésel, favorecida especialmente por el Régimen franquista: las ciudades pronto se llenaron de vehículos Seat, camiones Barreiros y autobuses Pegaso. Así las cosas y aduciendo también mejoras en la pavimentación de la ciudad, el servicio urbano fue suprimido en 1º de Junio de 1959, salvo en las líneas 10 y 11, que fueron recortadas: Triunfo-Alhóndiga-San Antón y Puerta Real-Bomba respectivamente y que se mantuvieron hasta 1969.

A partir de entonces, TEGSA explotó las líneas urbanas con autobuses arrendados al Ayuntamiento, procedentes de un cupo asignado por el Estado. Esta situación se mantuvo hasta 1962, en donde el Ayuntamiento convocó el concurso de adjudicación del servicio de autobuses urbanos con carácter general y en régimen de exclusividad, ya que operaban en el resto de la ciudad otras pequeñas empresas de transporte. A dicho concurso, como no podía de otra forma concurrió TEGSA, avalada por su larga experiencia en la explotación de transportes urbanos. Sin embargo, el concurso fue adjudicado en Octubre de ese

año a Transportes Rober, S.A., propiedad de Guillermo Robles, un general de aviación muy cercano al Palacio del Pardo, que ya se había hecho con la concesión de transporte en Valladolid, Linares y el barrio de la Concepción en Madrid. Seguidamente TEGSA negoció la caducidad de las concesiones urbanas, que estaban próximas a su fin, dedicándose únicamente al transporte suburbano.

Aunque aquí también se encontró pronto con problemas. El transporte por carretera había mejorado mucho desde que se inauguraron las primeras líneas suburbanas, en donde únicamente había caminos, muchos de ellos intransitables en épocas de lluvia. Por ello, la competencia de la carretera era un factor muy a tener en cuenta, sobre todo el que ejercían los taxis piratas por el mismo precio y en la mitad de tiempo. Desde la Administración competente poco o nada se hacía, más pendiente de suprimir y dismantelar que en invertir y modernizar. Por otro lado algunas líneas interurbanas no servidas por las líneas de tranvías, empezaban a estrenar cómodos y rápidos autobuses. El público en general empezaba a ser conquistado por este medio. Y empresas como Alsina Graells S.A., muy asentada en el Sureste Andaluz, estaban esperando su oportunidad.

En lo concerniente al Ministerio de Trabajo, en Julio de 1962 se crea una comisión interministerial de Hacienda, Trabajo, Obras Públicas e Industria con objeto de estudiar un aumento salarial sin poner en peligro la viabilidad de las empresas explotadoras. No obstante el objetivo último era el de promover una profunda reforma que determinó el final de la gran mayoría de los ferrocarriles de vía estrecha.

En ese punto, el Consejo de Ministros aprobó el 7 de Diciembre de 1962 una subida salarial y la unificación de la reglamentación laboral y la determinación de los planes de modernización convenientes para adecuar aquellos ferrocarriles viables económicamente. El plan presentado por TEGSA fue aprobado en Julio de 1963, pero la realidad es que se facultaba al Ministerio de Obras Públicas para establecer los criterios de explotación, el régimen jurídico de las compañías y para controlar directamente el control de los planes de modernización. Al mismo tiempo, EFE (Explotación de Ferrocarriles del Estado) se transforma en FEVE con el objetivo de reordenar y mejorar el servicio de ferrocarriles de vía estrecha, pero con competencias par decidir sobre el cierre de líneas. El argumento de fondo que se baraja en FEVE para los cierres son el agotamiento de la vía estrecha en los países de Europa Occidental por no adaptarse a la competencia ejercida por el transporte por carretera, salvo servicios metropolitanos de ciudades con grandes densidades de población.

Todo esto supuso en la práctica que

TEGSA, asimilada al régimen de los ferrocarriles de uso público, debía dotarse de un fondo especial de casi 3 millones de pesetas, lo cual alteraba profundamente la estructura de costes de la empresa. Con este panorama, el Consejo de Administración decidió el abandono de la explotación ferro-tranviaria, tras haber mantenido contactos con el Ministerio de Obras Públicas para arbitrar algún tipo de solución.

Conforme a la ley TEGSA solicitó cesión para el transporte por carretera en las líneas con carácter de tranvía interurbano, y la explotación del resto de líneas fue asumida por FEVE desde Agosto de 1971. Los cambios introducidos en la propia estructura de FEVE en 1972 adecuaron los instrumentos para cerrar el mayor número de líneas posible de su competencia. Finalmente, los días 20 de enero y 14 de Febrero de 1974 fueron clausuradas las líneas a Dúrcal (línea 1) y Pinos Puente (línea 2), y a Fuente Vaqueros (línea 3) y La Zubia (línea 5), respectivamente, aún desconociendo Feve que las líneas de La Zubia y Fuente Vaqueros eran rentables. Hubieran bastado algunas mejoras en la infraestructura y el material móvil para devolver la eficacia y haber mantenido este medio de transporte económico y ecológico en las líneas interurbanas.

El desmontaje y achatarramiento de todas las instalaciones y material móvil fue adjudicado a la empresa Trashorras y García Arquero, siendo eliminado todo aquello que no fuera hierro, acero o cobre. Como únicos elementos que recuerden su presencia se conservan 2 tranvías interurbanos, uno urbano, un remolque torre para trabajos de catenaria (en posesión de José M^a Valero), dos puentes (Dúrcal y Pinos Puente) y el túnel de La Romera (bajo el Cerro del Mono) en la línea de Dúrcal, entre Otura y Padul.

Triste final para un medio de transporte eficaz que tuvo plena vigencia (a pesar de las circunstancias adversas) durante los 70 años que circuló por las líneas granadinas, y que aún despierta entre la gente un sentimiento de simpatía y añoranza.

Carlos Peña Aguilera

AGRADECIMIENTOS

Dar las gracias a todas aquellas personas que de un modo u otro han facilitado la tarea de escribir este artículo: Antonio Aguilera (ASAFAL), José Cantero (q.e.p.d.), Agustín Castillo, Domingo Cuéllar (ASAFAL y FFE), Manuel Fernández (q.e.p.d.), Miguel Giménez, José Antonio Gómez, Jordi Ibañez, Francisco Merelo, Gregorio Nuñez, Amadeu Parera, Javier Piñar, Víctor Lara.

FUENTES

- Archivo Hemeroteca Casa de los Tiros: Anuario Industrial y comercial de Granada y su provincia. José Sicilia, Imprenta Ed. Urania, Granada.
- Guía Breve de Granada. Seco de Lucena. Tipografía Comercial, Granada.
- Diario El Defensor de Granada, años 1904-1930.
- Revistas Reflejos y Granada Gráfica, varios años.
- Archivo General de la Administración: "TEG, Resumen descriptivo de las instalaciones a que se refieren las cuentas del Activo del balance de 1922", Granada, 07-11-1923. AGA OP caja 19.709.

BIBLIOGRAFÍA

- ANGUITA CASTILLO, Manuel J., Los tranvías en Granada: un paseo por el tiempo, Granada 1997
- ANÓNIMO, "Nuevos coches puestos en servicio por la S.A. Tranvías Eléctricos de Granada", Ferrocarriles y Tranvías, vol.10, nº 108 (Agosto 1943).
- ARANGUREN, Javier, Automotores españoles (1906-1991), Madrid, 1992
- CALVO POYO, F. J., OÑA LÓPEZ, J. DE, " Rails in the wind:el cable Dúrcal-Motril", III Congreso de Historia Ferroviaria. Gijón, Formato CD-Rom, 2003.
- CALVO POYO, F. J., OÑA LÓPEZ, J. DE, " El cable Dúrcal-Motril en la provincia de Granada", Vía Libre, número 475 (Mayo 2004).
- CANTERO PÉREZ, J., Tranvías de Granada, ed. Autor, Granada, 2000
- CANTERO PÉREZ, J. "El 4, nuestro tranvía de Gabia, en el recuerdo", Gaviar, núm. 35 (febrero, 2001).
- CANTERO PÉREZ, J. "Tranvías históricos de Granada", Diario Ideal, 29 Agosto 2003.

CASTILLO VERGARA, A., Los tranvías de la Vega de Granada: el tranvía de Santa Fe, las líneas interurbanas y el ferrocarril aéreo Dúrcal-Motril, Granada, 2003

COMPAÑÍA DE TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE GRANADA, Tranvías Eléctricos de Granada: 1911-1916: Memoria relativa a la explotación e instalaciones de esta compañía, así como a la construcción de dos nuevas líneas interurbanas en la vega de Granada: año 1916, Imp. de prensa gráfica, Madrid, 1916

COMÍN, F., MARTÍN, P., MUÑOZ, M., VIDAL, J., 150 años de historia de los ferrocarriles españoles (2 vol.), Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Anaya, Madrid, 1998.

CUÉLLAR VILLAR, D., Los transportes en el Sureste andaluz (1850-1950): Economía, Empresas y Territorio. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid 2003.

CUÉLLAR VILLAR, D., "La vía estrecha en Andalucía: desarticulación territorial y entorno urbano", III Congreso de Historia Ferroviaria. Gijón, Formato CD-Rom, 2003.

De LA TORRE, E., Anuario de Ferrocarriles y Tranvías. Varios años.

GÓMEZ MARTÍNEZ, J. A., "El cremallera de la Alhambra", en ASVAFER, n.º 50 (Valladolid, 2000)

GÓMEZ MARTÍNEZ, J. - COVES NAVARRO, J.V., Trenes, cables y minas de Almería, Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 2000

LÓPEZ BUSTOS, C., Tranvías de Madrid, Edimat, Madrid, 1986.

LOZANO, Santi, "El tranvía de la Sierra realizó ayer su último servicio", Diario Ideal , 20-1-1974.

MARTINEZ LOPEZ, David, El ferrocarril Granada-Motril : una vieja aspiración (1862-1948), Granada, 1992

MENA, José Luis de "Inminente des-

aparición del tranvía de Sierra Nevada", Diario Ideal, 4-1-1974.

NÚÑEZ ROMERO-BALMAS, Gregorio, Raíles en la ciudad: ciudad y empresa en torno a los tranvías de Granada, Obra Social y Cultural-Ayuntamiento, Granada, 1999

NÚÑEZ ROMERO-BALMAS, Gregorio y CASTELLANO, M^a.A., "Canalejas, 3; un grupo industrial andaluz en el corazón de la city madrileña. Aproximación marginal a la historia de las empresas de los años veinte", texto presentado al VII Congreso de la Asociación de Historia Económica, Zaragoza, 2001.

OLAIZOLA ELORDI, J. "La tracción eléctrica en la vía estrecha española (1903-2003)". III Congreso de Historia Ferroviaria. Gijón, Formato CD-Rom, 2003.

PARRA, J. L., "Desarrollo e importancia de los tranvías eléctricos de Granada", en Revista Financiera del Banco de Vizcaya, n. 65 (1946)

PEÑA, J., VALERO, J. M., Los tranvías de Zaragoza, Diputación de Zaragoza, Zaragoza, 1985.

PEÑA AGUILERA, C. y FERNÁNDEZ MONTALBÁN, M., "El tranvía de Gabia : XXX aniversario de su desaparición", en revista Gaviar, nº 43-45 (Noviembre 2001-Enero 2002).

PEÑA AGUILERA, Carlos, "Viejos y nuevos tranvías: El material móvil de la Sociedad Tranvías Eléctricos de Granada ", en catálogo de la exposición Granada: el tiempo de los tranvías, Caja Granada-Obra Social y Cultural, Granada, 2004.

TRANVÍAS ELÉCTRICOS DE GRANADA, S.A., Memoria del ejercicio, varios años. Granada.

VARIOS AUTORES, Granada: el tiempo de los Tranvías. Caja Granada-Obra Social y Cultural, Granada, 2004.

VARIOS AUTORES, "La vuelta del tranvía" (monográfico). Revista Chirimías, núm. 15 (febrero 1999).