LOCAL | Reportajes

120 años de la apertura de la línea Puente Genil a Linares

Un acontecimiento en la estación de ferrocarril de Cabra de Córdoba

Pablo Luque Valle
Miércoles 23 de enero de 2013 - 22:08



El 22 de enero de 1893, el Sr. Contreras, Ingeniero Jefe de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, envió el siguiente mensaje a los gobernadores de Córdoba y Jaén: “Tengo el honor de poner en conocimiento de V.E., que en el día de ayer, quedó abierta para su explotación, la totalidad del camino de hierro de Puente Genil a Linares”, según reza en la entrada del Centro de Interpretación del Tren del Aceite en la Estación de Cabra.

El 22 de enero del presente año, se han cumplido 120 años de la apertura total de esta línea férrea. Una vía ferroviaria que tuvo sus inicios muchos años antes; desde el año 1852, la ciudad de Jaén estuvo movilizándose para conectar la misma a través del ferrocarril (López, 1981). A finales de 1859 el Sr. Édouard Carlier obtuvo la autorización para comenzar los estudios de una línea que, partiendo de las proximidades de Mengíbar (Jaén) finalizara en Puente Genil (Córdoba), pasando por Jaén, Torredonjimeno, Alcaudete y Lucena.

Hubo que esperar a que se promulgara la Ley de 7 de marzo de 1873, la cual otorgó la concesión para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de nuevo de la línea general de Andalucía, transcurriera por Jaén, atravesara las localidades de Cabra y Lucena y finalizara en Puente Genil. El proyecto definitivo fue el que se otorgó con fecha 10 de enero de 1877 al Marqués de la Casa Loring, entre Linares y Puente Genil. Posteriormente, el 9 de julio se aprueba la R.O. que contiene el pliego de condiciones para la construcción de la línea, y un día después, la R.O. del 10 de julio de 1877, se otorga a D. Jorge Loring y Oyarzábal, la concesión de la definitiva línea Linares-Puente Genil, adquiriendo la condición de “Línea del Plan General de Ferrocarriles”.

La inclusión en el proyecto definitivo de la ciudad de Linares, no obedecía al interés de ésta, pues ya disponía de estación de la compañía MZA; sino más bien a que, el Marqués de la Casa Loring, obtenía un enlace directo con la producción minera de plomo de Linares hacia sus intereses siderúrgicos instalados en Málaga, dando así salida a la producción de este mineral a través de su nueva concesión ferroviaria, sin tener que encauzarla vía Córdoba, a través de la compañía MZA, como bien explica Palomino (2009).

El júbilo inicial de las poblaciones afectadas por el nuevo trayecto ferroviario, pronto se tornó en desesperación y desconfianza. El inicio de los trabajos se dilató en el tiempo, haciéndose eco de esta situación la prensa del momento. La constitución de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces), asuntos administrativos y problemas económicos (principalmente las ayudas que se debían percibir del Estado) fueron las principales razones.

La explanación y obras de fábrica serían para una sola vía y debía haber estaciones en: Puente Genil, Lucena, Cabra, Doña Mencía, Baena, Albendín, Cifuentes, Martos, Torredonjimeno, Torredelcampo, Jaén, Las Infantas, Mengíbar y Linares. El primitivo proyecto hacía de esta línea un ferrocarril económico y casi

de carácter local para servir al mayor número de poblaciones posibles, pero técnicamente no era un tendido muy lógico a tenor de la necesidad de abundantes rampas de 20 y 25 milésimas en más del 50 por ciento del recorrido en dientes de sierra, escasas alineaciones rectas, numerosas curvas de 250 metros de radio, solo dos puentes de importancia (sobre los ríos Guadajoz y Guadalquivir) y un trazado de constantes rodeos.

Las obras empezaron de manera muy testimonial en el kilómetro 3º ó 4º del trazado en el término de Aguilar , evitando de esta forma la sanción del gobierno. Tras una visita del Sr. Loring a la ciudad de Jaén, se iniciaron las obras a finales de 1879 a cargo de la recién constituida Andaluces; la propia empresa propuso mejorar el trazado aprobado, reduciendo los gradientes de las rampas, aumentando viaductos, modificando emplazamientos de estaciones, introduciendo variantes en el recorrido. Las modificaciones presentadas por la compañía se aprobaron por la R.O. del 4 de abril de 1889. En 1880, el Sr. Loring, traspasa la concesión a Andaluces. Transcurriendo los trabajos a un buen ritmo entre finales de 1880 e inicios de 1881, inaugurándose oficialmente el 18 de agosto de 1881 el tramo más rentable de la línea, Espeluy-Jaén.

La construcción planteó numerosos problemas técnicos por la existencia de terrenos arcillosos y los consiguientes corrimientos de tierras. Ello obligó a una serie de variaciones del trazado. La empresa propuso en 1888 una de esas variantes entre Torredojimeno y Doña Mencía con lo que el tren dejaba al margen a Baena, previendo una estación común con el pueblo de Luque, aunque aislada de ambos. La villa de Baena no admitió quedarse sin ferrocarril, llegando en 1890 a un acuerdo con Andaluces mediante el cual se construiría un ramal desde la estación de Luque a Baena, este ramal se abrió el 10 de julio de 1918.

Los trabajos de ejecución continuaron a buen ritmo dirección a Martos, pero pronto se paralizaron las obras por la falta de pago de subvenciones del Estado a la compañía. Pasaron años sin observarse movimiento alguno del proyecto. Ante esta situación, la Real Sociedad Española Amigos del País de Jaén en 1887 dirigió un escrito a distintas Sociedades Económicas de la provincia de Córdoba y a las distintas poblaciones interesadas de Jaén y Córdoba, con el fin de formar una comisión de representantes de ambas provincias que expusiera en primera instancia ante el Gobierno, la urgente necesidad de concluir definitivamente el trazado ferroviario. Dicha comisión se reunió en Madrid del 10 de mayo de 1887 y el 30 de junio del mismo año se aprobó con rango de Ley de Ferrocarril de Linares a Puente Genil. Entre tanto, los diputados en Cortes de Cabra y Baena presentaron un informe en la Sesión de las Cortes del 16 de mayo de 1887 para el asunto del ferrocarril Linares-Puente Genil, en ella el Ministro de Fomento “manifestó estar dispuesto a presentar un proyecto de ley otorgando una subvención de veintiocho mil ochocientas pesetas por kilómetro de Linares a Mengíbar y de Martos a Puente Genil; y que había de procurar fuese ley en esta legislatura, aunque sin hacerlo cuestión de gabinete” (Calvo y Casas, 1984, p.43).

Hubo que esperar hasta 1890, para observar que se reiniciaran los trabajos de la explanación de vía. El tramo de Campo Real-Cabra se abrió al servicio el 18 de junio de 1891, todo un acontecimiento en la Estación de Lucena y en Cabra, según afirma López (2004) en sus “Historias Lucentinas”. Concluyendo todo el trazado dos años más tarde; el 22 de enero se inauguró el trayecto Cabra-Jaén y Espeluy-Linares Zarzuela. Ese día, la Estación de Cabra recibió a las doce y veintiocho minutos de la tarde el primer tren correo que inauguraría la línea férrea completa, cuya locomotora venía adornada con dos banderas nacionales; aquél lugar era un hervidero de gentío, repleto de mujeres guapas, se escuchaba música bajo la dirección del maestro Muñoz del Castillo y no había representantes de Andaluces, según describe el Sr. Núñez de Arco en su artículo “Recuerdos de la inauguración” publicado en El Semanario de Cabra en febrero de1893 (supongo que sí estarían las autoridades políticas y del clero del momento). El andén de Cabra era de 2ª categoría y estaba ubicado en el P.K. 32 del trazado. Aquél día se concluyó tantos años de lucha.

Las estaciones, apeaderos (Apd), apartaderos (Apt) y cargaderos (Car) que hubo comprendidas en el

trayecto, durante sus años de vida fueron las siguientes: Linares-Zarzuela, La Tortilla (Apt), Bailén, Espeluy, La Bética (Apt), Mengibar, Villargordo, Grañena (Apt), Fernando Aranda (Apt), Justino Florez (Apt), Jaén, Gordillo (Apt), Moralduro (Apt), Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Los Castillejos (Apt), Vado-Jaén, La Muela (Apt), La Esperanza (Apt), Alcaudete-Fuente de Orbe, Collado de las Arcas (Apt), Luque-Baena, Zuheros (Apd), Doña Mencía, Cabra, Cantera Cabra (Car), Lucena, Las Navas del Selpillar y Campo Real.

La distancia total del trayecto entre Linares-Zarzuela y Campo Real fue de 175,850 kms. El ramal entre Luque y Baena de 7 kms., fue el primer tramo en cerrarse, el 1de octubre de 1965. Con fecha 29 de septiembre de 1968 se suprime el tráfico de viajeros entre Linares-Zarzuela y Espeluy, clausurándose definitivamente el 15 de enero de 1970. El tramo entre Jaén y Campo Real, queda suprimido oficialmente el 1 de enero de 1985, por acuerdo del Consejo de Ministros del 30 de septiembre de 1984, prestando actualmente servicio sólo la línea entre Jaén y Espeluy.

Desde hace décadas el ruido de las máquinas de vapor está callado, pero el gentío sigue por este mismo lugar gracias a la trasformación de la vía férrea en la VÍA VERDE DE LA SUBBÉTICA; sin duda, un acierto de los políticos y técnicos que en los años noventa del siglo pasado tuvieron a bien considerar este nuevo proyecto.