

INFORME de la Jefatura relativo al ferrocarril estratégico de Torre del Mar & empalme con el de Murcia & Granada en Zurgena.

El artículo 42 del Reglamento para la ejecución de la Ley de 26 de Marzo de 1908 de Ferrocarriles secundarios y estratégicos ordena se haga una información pública en la que emitan dictamen las Diputaciones provinciales y los Ingenieros Jefes de las provincias. Cuya disposición se cumplimenta por este informe con relación al ferrocarril de Torre del Mar & Zurgena y ramales complementarios.

El mencionado Reglamento no hace referencia á las reclamaciones que puedan hacer particulares ó corporaciones contra los proyectos, por lo que se adjuntan á l expediente las dos que se han presentado en el Gobierno Civil de esta provincia,)

No habiendo informado sobre ellas ni la 4ª División técnica y administrativa de ferrocarriles, pues su dictamen es anterior á la información pública, ni la Diputación provincial, pues el de esta Corporación se emitió, en cumplimiento de lo prevenido en el citado artículo, durante el periodo informativo con anterioridad á dichas reclamaciones. Ante esta deficiencia del Reglamento la Superioridad ordenará si dichas entidades deben informar sobre las mencionadas reclamaciones.

La 4ª División técnica y administrativa de ferrocarriles ha emitido el dictamen que ordena el artículo 41 de dicho Reglamento con la competencia que le es peculiar, por consiguiente la Jefatura debe prescindir de ocuparse de la parte técnica de este proyecto.

El proyecto que se informa es como se ha dicho relativo á la línea general que teniendo su origen en la Estación de Torre del Mar, pertenece al ferrocarril de Málaga & Velez Málaga termina en la Estación de Zurgena, del ferrocarril de Murcia & Granada y los ramales complementarios.

Está dividido en diez secciones y los ramales de Órgiva (E) & Granada, dividido en dos secciones y Motril empalme & Motril-Puerto constituido por una sola sección y los de Tabernas & Almería y Zurgena &

Aguilas. El origen del trozo 2º de la sección 3ª coincide sensiblemente con el límite de esta provincia con la de Málaga y el final de la sección 5ª con el límite de la de Almería, estando comprendidos en la de Granada los trozos intermedios, así como los dos primeros ramales mencionados.

No habiéndose presentado más proyecto que el que suscribe, como peticionario é ingeniero D. Francisco Javier Cervantes, nada debe consignarse respecto al orden de preferencia entre diversos proyectos, por lo que solo se hará constar que el presentado ha sido estudiado con gran detenimiento y satisface por completo su objeto como se deduce de los favorables dictámenes de las dos Diputaciones que han informado y sobre todo de el de la 4ª División de Ferrocarriles, pues las modificaciones propuestas por dicha Jefatura, no hacen desmerecer el proyecto, antes al contrario demuestran lo concienzudo del estudio hecho, por lo poco numerosas que son, y las dos reclamaciones presentadas exigirán á lo más pequeñas variaciones de trazado como despues se indicará.

Se cree innecesario consignar la necesidad y utilidad de que la realización de las obras del proyecto que se informa sean un hecho en plazo breve pues son evidentes y han sido demostradas en los informes emitidos anteriormente, pero se manifestará, que si importante y necesaria es la línea General, lo son por lo menos tanto la construcción de los dos ramales Orgiva (E) á Granada y Motril (E) á Motril (F) pues con ellos, Granada tendrá comunicación fácil con el único puerto de buenas condiciones de su provincia cesando de estar aislada esta hermosa y rica población de su costa.)

Hasta tal punto son necesarios estos ramales, que sin ellos, el Puerto de Motril, cuya construcción está muy adelantada, carecería de vida, por el contrario esta vía de comunicación hará sea de gran importancia.

La línea General se desarrolla casi paralela á la costa y á no gran distancia de ella, los ramales dichos constituyen por el contrario una línea puede decirse normal á la anterior.

Las zonas de embals líneas son las de varias carreteras de la provincia y esto hace que los cruces sean numerosos, siendo algunos de ellos á nivel y otros en túnel ó pasos superiores. Claro es que

convendría, para evitar los consiguientes perjuicios al tránsito y aun posibilidad de accidentes, que no existieran los primeros, pero ante la imposibilidad económica de suprimirlos debe procurarse que los inconvenientes sean los menores posibles y supone la Jefatura que en la ejecución se introducirán ligeras modificaciones en las trazas del ferrocarril ó carretera para conseguirlo en aquellos en que se juzgue necesario y conveniente hacerlo.

Por esto se mencionarán aquellos pasos é nivel que se conceptua deben ser objeto de estudio especial en la construcción así como varios cruces que no aparecen en el proyecto.

Casi en el origen de esta provincia con la de Málaga, es decir el principio del trozo 2º de la sección 2ª, se propone un paso é nivel con la carretera de Málaga é Almería que aunque se hace *de un modo* normal esté situado al principio de una curva y casi á la entrada de un tunel que puede dar lugar á accidentes.

En el kilómetro 44 existe otro paso é nivel que es aceptable.

En las alineaciones 156 y 182 de este trozo ~~existen~~^{hay} dos cruces el primero superior á la carretera y el segundo é nivel que indudablemente por olvido no se consignan en el proyecto.

El trozo primero de la tercera sección se desarrolla tambien por la zona de la carretera de Málaga é Almería é la que cruza varias veces. En el proyecto se consignan los cruces con paso superior en el perfil 100 (aparece en los presupuestos pero no en el perfil longitudinal) y perfil 497 y un paso é nivel casi normal en la alineación 89, pero no aparecen, por lo menos el que suscribe no los ha encontrado mencionados en los documentos del proyecto, dos cruces en la alineación 80 y otros dos en la 51, los cuales quizás podrán evitarse con ligeras modificaciones de trazado de una é otra via de comunicación.

En el trozo 2º de la sección 3ª no existe ningun cruce con carretera pues la antes mencionada queda toda mas baja.

En el perfil 114 del trozo 1º de la sección 4ª se cruza el camino vecinal (carretera dice el proyecto) de Velez Benadulla é Guadajar en forma aceptable. La zona de este trozo y del siguiente es la misma que la de los trozos 2º y 1º de la carretera de 3ª orden, en construcción muy adelantada, del Fuente sobre el Guadalfeo en Orgiva é Velez Benadulla siendo casi seguro existan varios cruces no

consignados en el proyecto, nó siendo posible preciso sin re-plantear la línea férrea.

En el perfil 569 del trozo 3º ultimamente mencionado se propone un paso á nivel con la carretera de 7º de Tablate á Albuñol con una oblicuidad que en concepto de la Jefatura debe procurarse anularla ó por lo menos disminuirla en la construcción.

Con posterioridad á la redacción del proyecto que se informa ha sido aprobado el de los trozos 1º y 2º de la carretera de Turron á la de Laujar á Orgiva á la de Tablate á Albuñol por Torvizcón y el Puerto de Jubiley que se desarrolla por la margen izquierda del Guadalfeo, siendo esta misma zona la del final del trozo 3º y el 3º de la sección 4ª y principios de la 5ª por lo que es de presumir existan cruces que como es natural no se consignan en el proyecto. Lo mismo ocurrirá con los trozos restantes de dichas carreteras que están en estudio.

Análogamente acontecerá en el trozo 2º de la sección 5ª con la carretera en estudio de Turón á la de Laujar á Orgiva así como con los trozos 1º y 2º de la de Laujar á Orgiva que se encuentran en construcción.

Por último el trozo 3º de la sección 5ª afectará á los trozos 2º y 3º de la carretera en construcción de Ugijar á la Estación de La Calahorra en el ferrocarril de Linares á Almería.

Con esto hemos indicado los cruces que es de presumir existan en la línea general con las carreteras construidas, en construcción ó en estudio, incluyendo también estas por sí la Superioridad conceputa deber imponer á l concesionario la condición que sean de su cuenta las obras que para ellos deban realizarse, pues sabido es que sobre todo en los pasos á nivel exigen crecida indemnización las Compañías de Ferrocarriles.

En los dos ramales mencionados existen también algunos cruces con carreteras de los que vamos á ocuparnos.

Los trozos 1º y 3º de la sección 1ª del ramal Orgiva (E) á Granada no cruzan ninguna carretera pues se desarrollan paralelos á la de 2º orden de Granada á Motril que es atravesada con un paso á nivel en el trozo 2º del cual nada se cree deber hacer observar. En este mismo trozo se proyecta un paso á nivel para el cruce

de la carretera de 3^{er} orden de Jalará & Almuñecar, denominada en el proyecto carretera de Pinós indudablemente por pasar por este pueblo. La vía en este paso á nivel corta la carretera con gran inclinación siendo conveniente al ejecutar las obras modificar una ú otra vía de comunicación para que el cruce sea lo mas normal posible.

Los trozos 1^o y 2^o de la sección 2^a de este ramal no cruzan ninguna carretera pero en el trozo 3^o se propone un paso á nivel para atravesar la carretera de 3^{er} orden de Armilla & Alhama. Este cruce se situa muy próximo á la Estación de Armilla y sabido es las dificultades que producen los pasos á nivel en estas condiciones, pues queda cortado el tránsito durante las maniobras, á veces de gran duración. Examinados el perfil longitudinal y plano juzga la Jefatura que podría desplazarse la Estación hacia Granada lo suficiente para evitar el inconveniente dicho y esto podría efectuarse no solo sin aumento de gasto sino con alguna disminución en el ~~cubaje~~ de terraplen, modificando convenientemente las rasantes para que la Estación se situase en una horizontal de modo que las agujas distasen del paso á nivel unos 150 á 200 metros.

El ramal de Motril (E) & Motril (P) ha de cruzar la parte de carretera en estudio de Málaga & Almería sin que pueda ni aun presumirse el punto en que se verificará pues se han estudiado varias soluciones de este tramo que no han sido aprobadas.

Con esto queda ultimado cuanto á cruce de carretera se cree deber consignar restándonos solo agregar respecto á ellos que juzga la Jefatura debe exigirse al concesionario que antes de construir ningun paso á nivel con carreteras deberá someter á la aprobación de la Jefatura el proyecto correspondiente y que serán de su cuenta todas las obras que exijan los cruces de las carreteras que actualmente están construidas, en construcción ó en estudio.

Existen otros cruces con vías de comunicación que exigen ser estudiados con más detenimiento aun que los mencionados y que no figuran en el proyecto. Nos referimos á los cruces con tranvías y ferrocarriles.

En el trozo 3^o de la sección 2^a del ramal de Orgiva (E) & Granada existirá un cruce entre la vía férrea que se informa y el tranvía eléctrico en construcción del Puente de Monachil & la salida de Gabia-Grande que según resulta de la comparación de los planos correspondien-

tes estará situado en la proximidad de Armilla, hacia los perfiles 514 al 516 existiendo una cota media de desmonte en el tranvia de unos 0M40 y en el ferrocarril de unos 2M00, conceptuándose difícil otra solución que no sea la del paso á nivel. Es evidente será necesario hacer en la construcción un estudio detenido de este cruce introduciendo las modificaciones consiguientes y si como se supone hay que realizarlo á nivel juzga la Jefatura que debe exigirse sea con enclavamiento.

Las dos reclamaciones presentadas se refieren á cruces del ferrocarril que se informa con otras dos vías férreas: el ferrocarril minero de Celahonda al Rio Gadiar, y el ferrocarril de Armilla á Pinos Puente por Granada y Santafé. }

El primero fué concedido por R.O. de 7 de Mayo de 1904 á la Sociedad Schneider et C.^{te} manifestandose en la instancia que los reclamantes dirijen al Exmo. Sr. Ministro de Fomento, que la vía concedida y la proyectada se cruzan cuatro veces en tunel en el trozo 5º de la sección 4ª fijándose en el plano que se acompaña, los puntos de cruce y consignándose en dicha instancia que las diferencias de nivel entre ambos túneles son 27,54 - 11,86 - 14,40 y 8,44 metros siendo inferior la rasante del extrabélico en los tres primeros cruces y superior en el último. Solicitandose en la instancia se haga una variación de trazado. ✓

El segundo de dichos ferrocarriles fué concedido á D. Rafael García de Lara por R.O. de 27 de Julio de 1908 y dicho Sr. en instancia que dirige al Sr. Gobernador Civil con fecha 31 de Diciembre último, presentada el 5 del corriente y por lo tanto fuera de plazo, manifiesta que el trozo 5º de la sección 3ª del Ramal Orgiva empalme á Granada, cruza á nivel la vía de su concesión en varios puntos fijándose solo la posición de dos de ellos y solicitándose se varie el trazado de la vía que se informa.

Varios motivos impiden á la Jefatura el informar con detención sobre estas reclamaciones. En primer lugar se juzga que corresponde este servicio á la 4ª División de Ferrocarriles no solo por la índole de las reclamaciones sino tambien y sobre todo porque aquella Jefatura es la llamada á comprobar sobre el terreno, en caso que sea necesario, la exactitud de las afirmaciones que se hacen y el buzcarse

las soluciones mas económicas, además los datos que posee el que suscribe no son suficientes no ya para proponer soluciones sino ni aun para cerciorarse si los cruces se hacen en la forma que los reclamantes manifiestan, sin embargo se opina que en los relativos á la primera reclamación solo será imprescindible modificar el trazado en el último, reforzando convenientemente los túneles de los otros si las condiciones del terreno lo exigen y siendo de cuenta de la Sociedad concesionaria del ferrocarril estratégico las obras correspondientes.

Respecto á la reclamación de D. Rafael Garcia de Lara, es evidente que si los cruces son á nivel debe estudiarse la posibilidad de una variación de trazado que los evite, pero si esta no fuese económicamente posible no sería esto obstáculo para la concesión, pudiendo, exigirse ^{los cruces} se hiciesen con enclavamientos, con lo que ~~evita~~ ^{se impide} en lo posible la contingencia de accidentes.

Terminado cuanto se cree deber hacer constar respecto á cruces con vias de comunicación nos ocuparemos del emplazamiento de las estaciones, pues es este otro punto en el que se conceptúa debe exponer su opinión la Jefatura pues conoce con más detalle las necesidades locales que la 4ª División de Ferrocarriles.

Las estaciones propuestas en el proyecto correspondientes á esta provincia son las siguientes:

L I N E A P R I N C I P A L .

Secciones,	Trozos.	Estaciones.	Observaciones.
2ª	2º	Apadero Cerro Gordo	
		La herradura	
		Almuñecar	
		Salobreña	
	1º	Lobres	
	2º	Orgiva (E)	
	1º	Velez Benandalla	
	2º	Orgiva	
	3º	Alcazar	
		Notáez	
	1º	Cástaras	
3ª		Lobras	

Secciones.	Trozos.	Estaciones.	Observaciones.
5ª	2º	Cadizar Yabor-Yegen	
	3º	Necrite Ugijar Mairena	
		Laroles	

R A M A L O R G I V A (E) A G R A N A D A,

Secciones.	Trozos.	Estaciones.	Observaciones.
1ª	1º	Lanjarón	
	2º	Restabal-Pinos	
	3º	Albúnelas-Saleres	
		Conchar	
		Cozviljar	
	2ª	1º	Padul
2º		Alhendín	
3º		Armillá Granada	

R A M A L M O T R I L (E) A M O T R I L (P)

Secciones.	Trozos.	Estaciones.	Observaciones.
Única	Único	Motril (E) Motril Motril (P)	La estación de Motril (E) está situada entre las de Velez-Jenaudalla y Padul de la línea general.

Las estaciones están en general bien situadas pero, aunque sin-
tiendo discrepar de la opinión de la Jefatura de la 4ª División de
ferrocarriles, hay dos que se conceptua debe modificarse su empla-
miento y en otras el nombre, aunque esto carece de importancia,
pues solo tiene por objeto precisar su destino y evitar que más ade-
lante y fijándose solo en el nombre pueda intentarse cambio de em-
plazamiento.

La Estación de Alcazar se situa en término de Orgiva y para ir
al pueblo será necesario cruzar la Rambla de Alcazar)

(El pueblo de Torvizcón carece de estación y tanto por la razón
antes dicha como por que la estación sirviese á ambos pueblos de-

bería construirse una denominada Alcazar-Torvizcón pero situada entre las Ramblas de Alcazar y Torvizcón, cosa factible con ligera modificación de rasantes en punto apropiado, facilitándose el acceso de estos pueblos á su estación.

La estación Notaez debe denominarse Almejijar pues Notaez no es sino un pequeño anejo de este pueblo.

La estación Nechite está situada en término de Válor á cuyo pueblo servirá quizas mas que al de Nechite y la de Ugijar-wairenã solo servirá á este último pueblo, pues los habitantes de Ugijar estarán más próximos y tendrán mejores medios de comunicación con la estación mencionada de Nechite.)

(Las denominaciones de estas estaciones deberían ser por consiguiente Válor-Nechite-Ugijar y wairena.

Por último la modificación del emplazamiento de la Estación de Lanjarón se conceptua de imprescindible necesidad para comodidad de los numerosos viajeros que frecuentan áquel balneario apesar de cercar de via férrea ^{en oporuno adecuado} para el Estado, pues se evitará la construcción de una carretera muy costosa,

(Situase esta estación próxima al cruce de un camino que conduce á Lanjarón, pero se trata de un camino de sierra de los que pocas caballerías reúnen condiciones para transitar por él y esto con exposición y teniendo que salvar un desnivel grandísimo; en cambio si se sitúa en la proximidad del paso á nivel del perfil 425 del trozo 2º (Sección 1ª Orgiva (E) á Granada) se habrá conseguido disminuir considerablemente el ^{desnivel} nivel que debe salvarse entre la Estación y Lanjarón y ambos puntos estarán unidos por carretera, resultando la distancia entre ellos de unos 9 kilómetros ó sea un kilómetro menos que la carretera que se construyese entre el emplazamiento propuesto y el pueblo, aun admitiendo grandes pendientes y además como se há indicado esta carretera sería muy costosa por las condiciones del terreno que debe atravesarse.

Con las 29 estaciones proyectadas á introduciendo en el emplazamiento de las de Alcazar y Lanjarón las modificaciones dichas estará bien servida la provincia de Granada en la zona del trazado pues las carreteras existentes y en estudio facilitarán la comunicación de los otros pueblos y podrá adquirir el desarrollo y vida debidos la parte

S. de la provincia, de que hoy carece por la falta de buenas vias de comunicaci3n.

El poco tiempo que desempeña el que suscribe la Jefatura hace que le sea imposible aportar datos precisos y concretos respecto al tráfico y rendimiento de la línea, pero no dejaremos de insistir nuevamente en que los ramales proyectados en esta provincia tienen para ella mas importancia que la línea principal demostrándolo el activo tránsito de la carretera de Granada á Motril apesar de sus grandes pendientes y de estar aun en construcci3n el puerto de Motril.

Con esto creemos haber cumplido nuestra misi3n y dado los grandes beneficios que este ferrocarril reportará no dudamos que su realizaci3n sea un hecho en plazo breve.

Granada 7 de Enero de 1911.

El Ingeniero Jefe de la provincia,