



El ferrocarril de las compañías

[58]

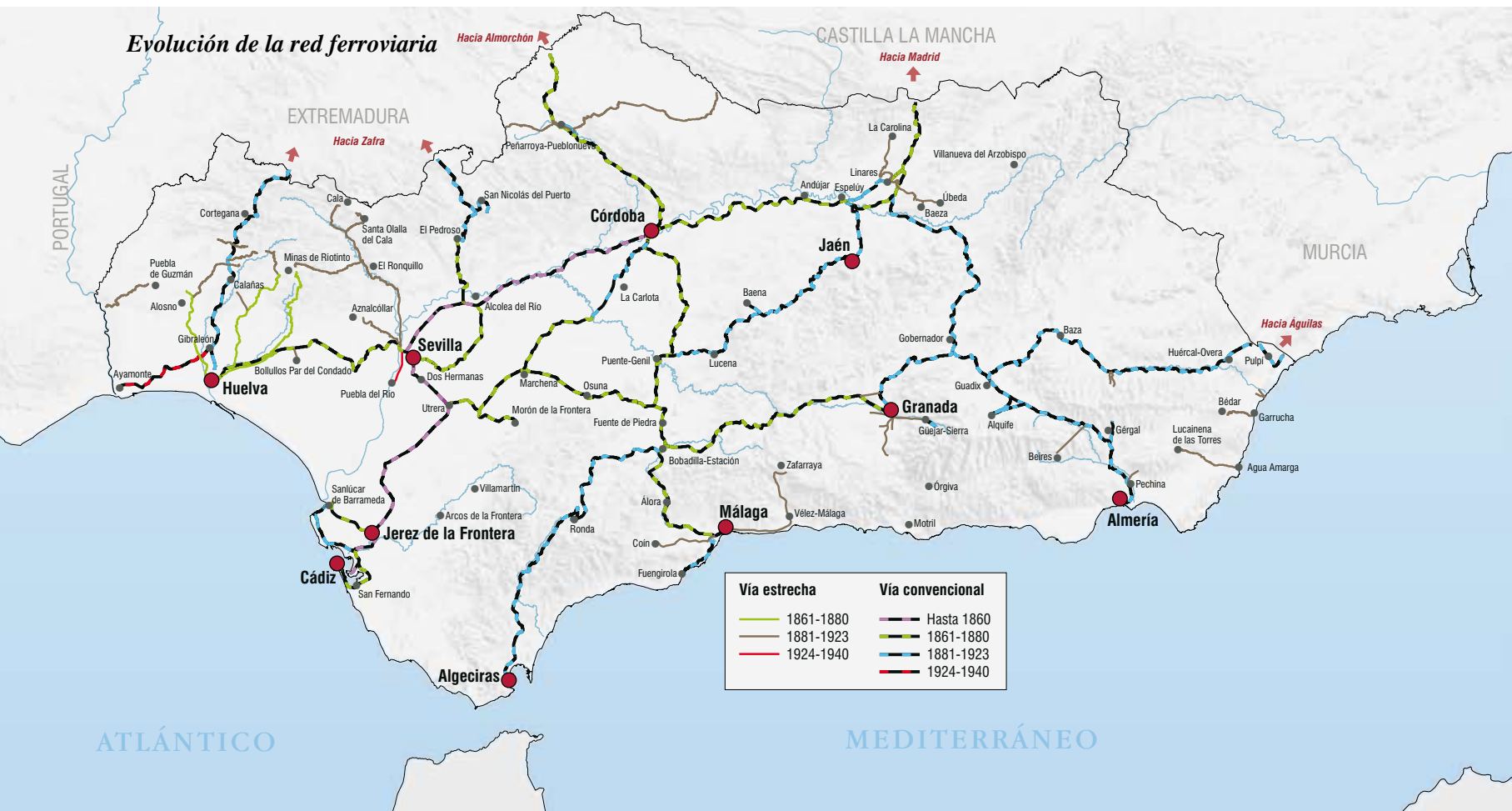
Durante la segunda mitad del siglo XIX el ferrocarril acaparó gran parte de las inversiones públicas y privadas en infraestructuras. Ferrocarril y progreso fueron conceptos indiscutiblemente unidos en la época liberal: allí donde llegaba podía emprenderse el camino de la modernidad.

La llegada del ferrocarril, a un país casi sin carreteras ni canales de navegación, trajo consigo profundos cambios territoriales. La red y los servicios ferroviarios desempeñaron un papel fundamental en la organización del territorio andaluz. Su desarrollo potenció determinados ámbitos de la región, mientras que su ausencia supuso en muchos casos la confirmación de la marginalidad de ciertas comarcas y ámbitos andaluces. En 1854 empezó a funcionar el primer ferrocarril andaluz, que unía Jerez de la Frontera y El Puerto de

Santa María, y a finales del siglo la red estaba ya básicamente configurada. La iniciativa privada, muchas veces movida por intereses especulativos, con la cobertura de las subvenciones públicas, fue decisiva a la hora de emprender los distintos proyectos, comúnmente ligados a necesidades de determinados sectores o intereses económicos, como fue especialmente la minería (Andévalo-costa, Linares-La Carolina, Peñarroya-Conquista, Linares-Almería, Almanzora...), pero también el sector vinícola (Jerez-Guadalete), el del aceite (Puen-

te Genil-Linares) o pesquero (de la costa onubense a Madrid); aunque otros proyectos respondieran a intereses de tipo político o militar, como el caso de la malograda línea Jerez-Almargen, con el que se pretendía cerrar la unión de dos puertos estratégicos: Cádiz y Cartagena.

En todo caso, la red construida antes de la unificación y estatalización, aunque ciertamente incompleta, condicionó procesos de implantación industrial y desarrollo, además de marcar irreversiblemente el futuro del propio ferrocarril.





Mapa Ilustrado de Ferrocarriles (fragmento). Francisco Atienza y Cobos, hacia 1875.

La incomunicación del sudeste

Como se aprecia en el detalle del Mapa Ilustrado de Ferrocarriles, a finales de los años setenta del siglo XIX no había llegado aún el momento de romper el aislamiento de Almería y el sudeste peninsular en general. La precariedad de caminos y su pésimo estado dejaba como única alternativa la comunicación vía marítima con los puertos de Málaga o Cartagena.

En 1870 se programó una línea férrea norte-sur desde Linares al puerto de Almería, y otra este-oeste entre Murcia y Granada. Su materialización fue lenta y errática. Hasta julio de 1895 no estuvo operativo el tramo entre Almería y Guadix, y hubo que esperar una década más para que tuviera continuidad hasta Linares.



Proyecto de Camino de Hierro desde Jerez de la Frontera a Puerto de Santa María y... Ramón César de Conti, 1829.

El primer proyecto ferroviario

La primera iniciativa empresarial española para la construcción de caminos de hierro tuvo como objeto una línea entre Jerez y El Portal, útil para la exportación de vinos. Se solicitó concesión en 1829, cuando aún no funcionaba la pionera línea entre Manchester y Liverpool, y en el mismo año fue otorgada por real orden de Fernando VII. Posteriormente el proyecto se amplió de Jerez a El Puerto de Santa María, Rota y Sanlúcar de Barrameda, para el que tampoco se consiguieron las suscripciones necesarias, y en 1834 los derechos de las concesiones caducaron.

Compañías ferroviarias

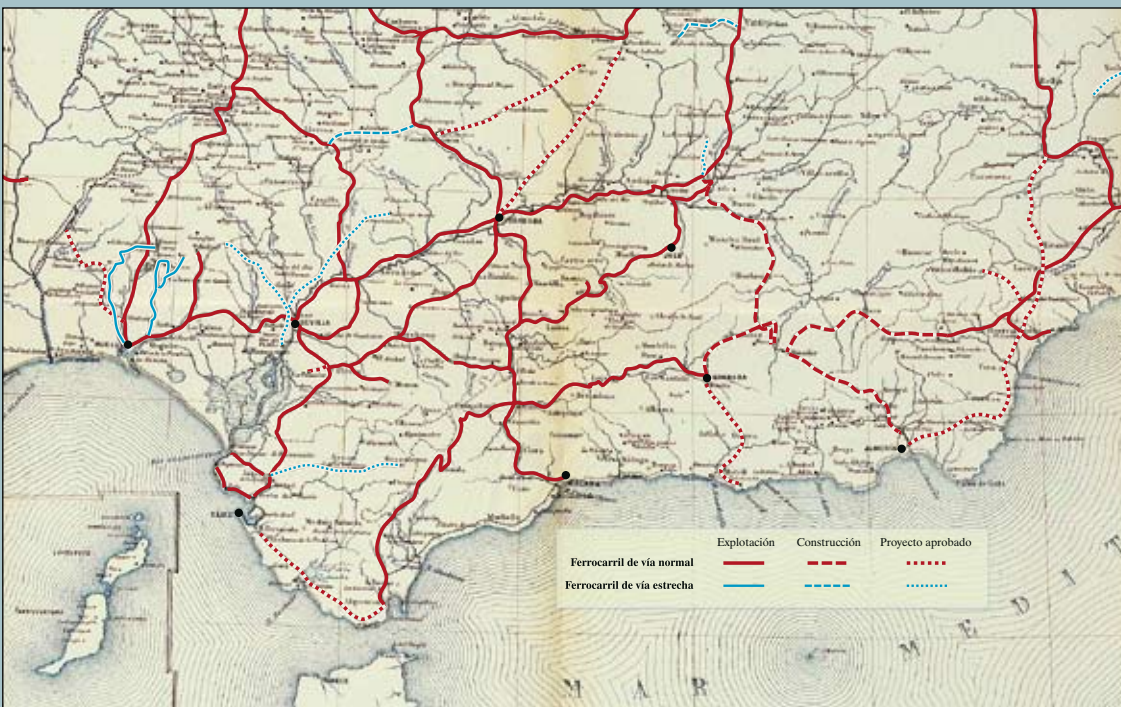
Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (1877-1936). Empresa creada bajo los auspicios de empresarios malagueños ligados a la pionera industrialización andaluza. Rápidamente fue ampliando su red por casi toda Andalucía. En 1936 pasa a la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste y Red de Andaluces.

Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (1889-1929). Creada a partir de la concesión de la línea Linares-Almería. En 1898 amplió con la línea Morada-Granada. Absorbida por Compañía de los Ferrocarriles Andaluces.

Compañía de los Caminos de Hierro de Granada, Baza-Guadix (1917-1941). Con origen en The Granada Railway Co Ltd. Mantuvo sus líneas arrendadas a Sur de España (1907-1916) y Andaluces (1917-1925). Entre 1925 y la integración en RENFE se mantuvo independiente.

The Great Southern of Spain Railway Company Limited. (Compañía de los Ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas) (1885-1941). Explotaba la línea de Lorca hasta Baza y la conexión de Almerricos con el puerto de Águilas, donde se embarcaban los minerales de hierro de las sierras de los Filabres y las Estancias, que era el principal sostén económico de la compañía.

Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) (1856-1941). A partir de 1875, MZA amplía su red con la absorción, entre otras, de las líneas de Córdoba-Sevilla, Sevilla-Huelva y Mérida-Sevilla.



Mapa Itinerario de las Obras Públicas de España. Litografía Méndez, hacia 1893. Información original resaltada.

Ferrocarriles de vía estrecha

El ancho de vía de 1.435 mm que se normalizó internacionalmente en 1887 fue el adoptado mayoritariamente con anterioridad en Europa y Norteamérica. Sin embargo, en España se optó por una anchura superior, estableciéndose el estándar en 1.668 mm, equivalentes a seis pies castellanos de la época.

No obstante, se construyeron líneas de vía estrecha, aunque sin respetar la medida internacional. En 1869 se inaugura el ferrocarril minero de Tharsis al puerto de Huelva. La línea de Río Tinto, con un ancho de vía de 1.067 mm, entró en servicio en 1875, siendo cerrada parcialmente en 1974 y de forma definitiva diez años después.

Los ferrocarriles de vía estrecha de Málaga formaron una red comarcal con un ancho de vía de 800 mm. Se extendió por la costa desde Fuengirola hasta Torre del Mar, alcanzando por el interior puntos como Coín o Ventas de Zafarraya, con varios tramos de cremallera (105 km de red). Prestó servicio desde los inicios del siglo XX hasta 1968, cuando se cerró el último tramo de Málaga a Vélez-Málaga.