

Archivo Histórico Provincial de Granada

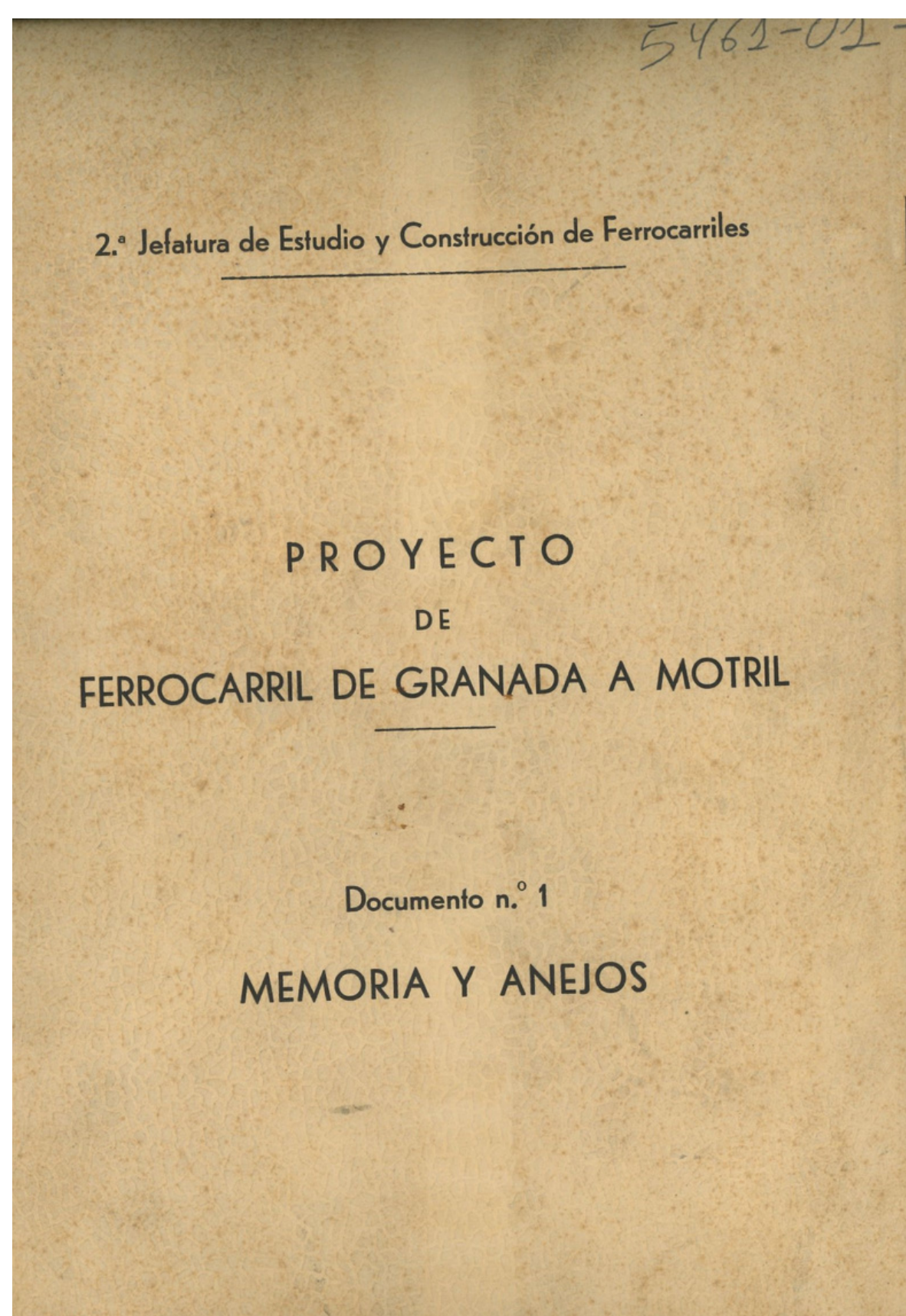
DOCUMENTOS DEL ARCHIVO

JULIO 2023

EL PROYECTO DE FERROCARRIL DE GRANADA A MOTRIL DE 1945. UNA ASPIRACIÓN VIGENTE

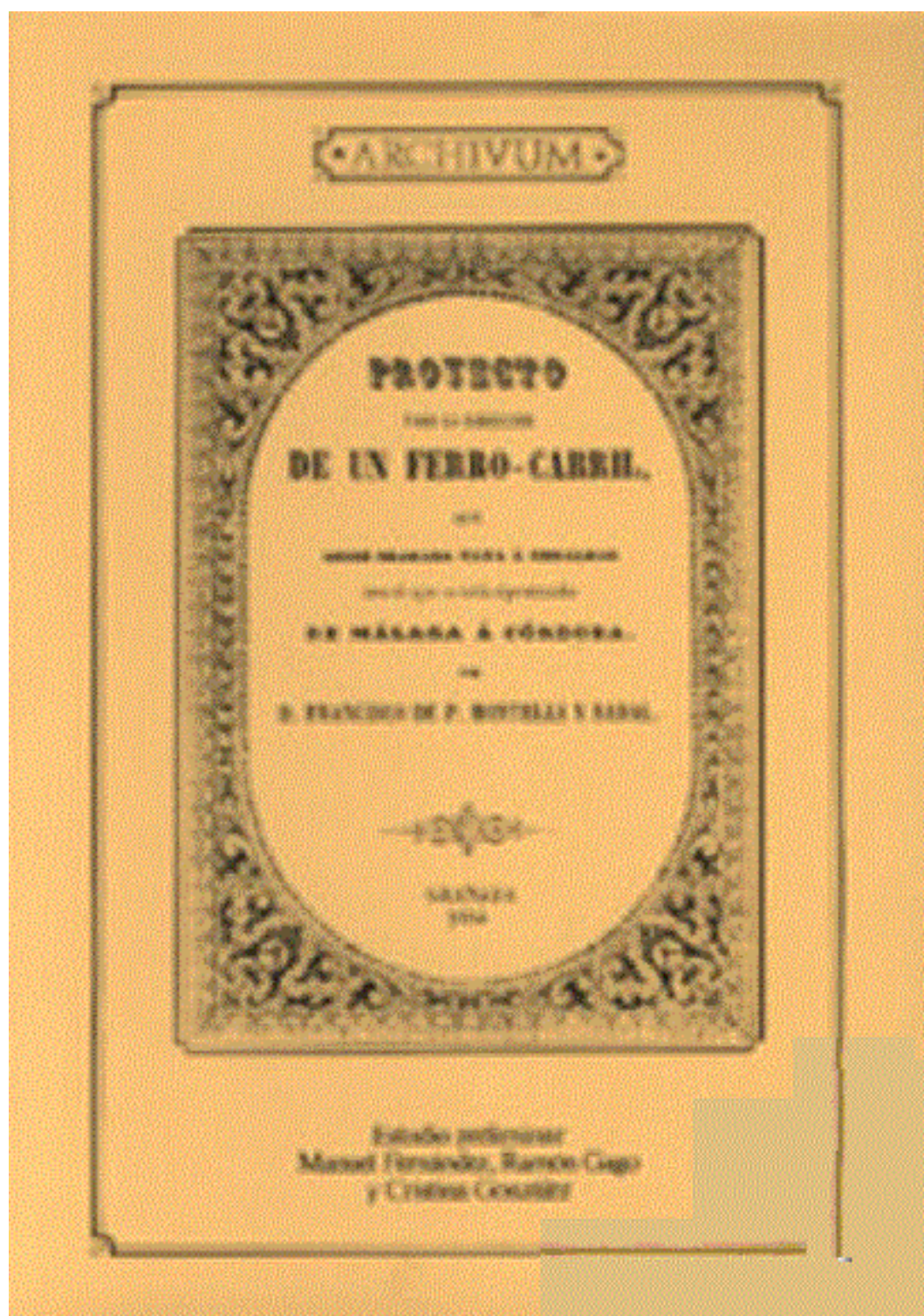
Granada es la única provincia española con salida al mar, que carece de una línea de ferrocarril que enlace la capital con su costa. La construcción de esta vía de comunicación es una reivindicación¹ de la provincia que sigue vigente en la actualidad.

Este mes lo dedicamos a recordar los proyectos, frustrados, de construcción del ferrocarril de Granada a Motril, y a mostrar uno de los que se conserva en nuestro archivo: el encargado por el Ministerio de Fomento a los ingenieros Francisco Soler Llopis y Pascual Lorenzo Ochando, fechado entre 1945 y 1949.



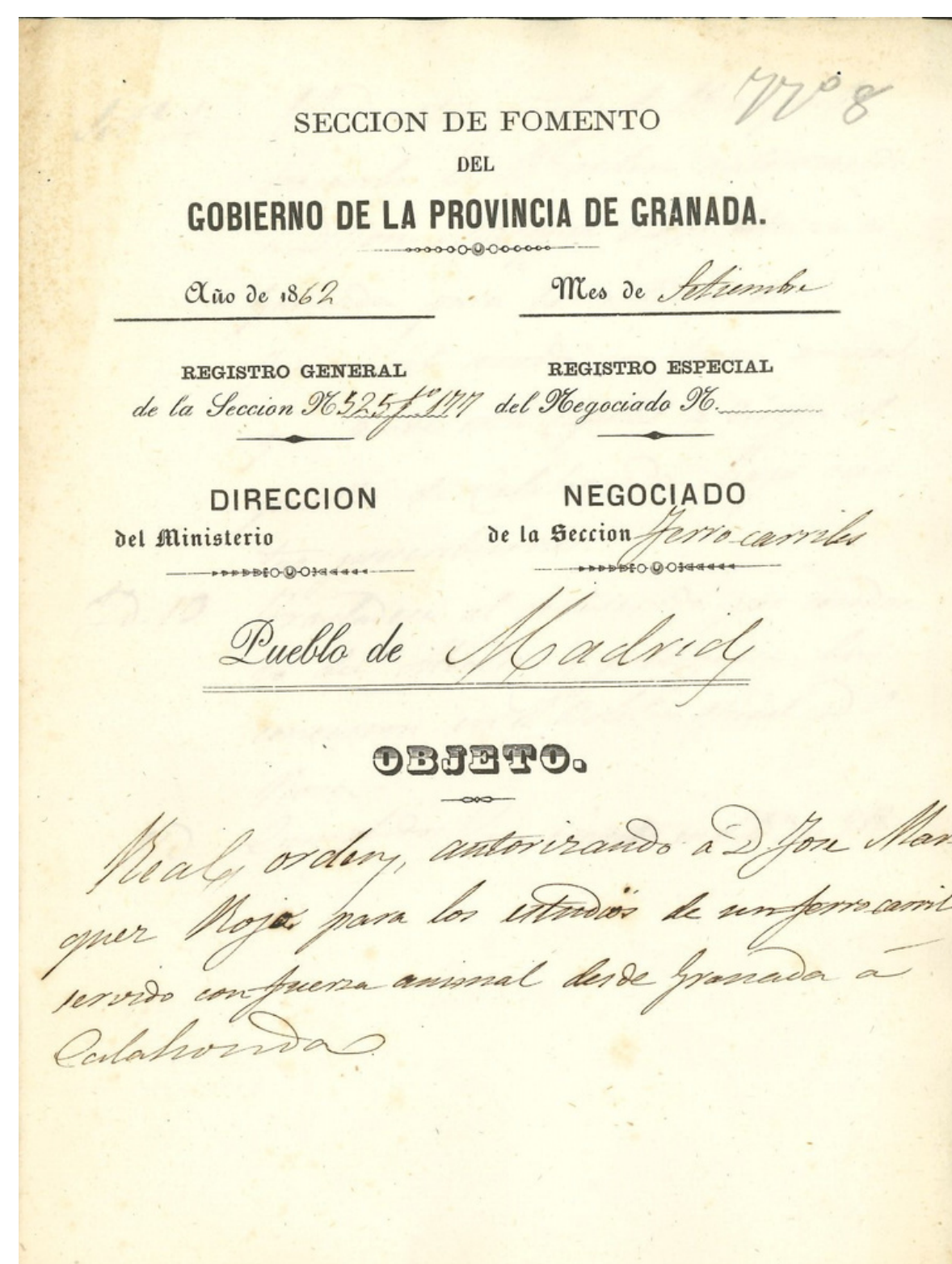
1. https://www.granadahoy.com/granada/Paso-tren-Granada-Motril-Bruselas-linea-Red-Europea-Transportevideo_0_1783622039.html

<https://www.ideal.es/granada/parlamento-europeo-aprueba-incluir-tren-granadamotril-mapa-20230413115411-nt.html>



En 1853, dos años antes de la publicación de la Ley General de Ferrocarriles, ya se tenía en Granada una clara percepción, de la importancia de la construcción de una vía férrea que le diese salida al mar. En ese año, la Real Sociedad Económica de Amigos del País convocó un concurso, para analizar los intereses económicos de la provincia en relación con el ferrocarril. El premio, obtenido por el catedrático de química aplicada de la Universidad de Granada, Francisco de Paula Montells y Nadal, hacía mención a la necesidad de dicha conexión.²

Poco después, en 1856 y mediante Real Orden, la reina Isabel II concedió la autorización solicitada por José Márquez Rojo, vecino de Granada, para efectuar un estudio sobre la viabilidad de establecer un ferrocarril de sangre,³ que cubriese la línea Granada-Calahonda, donde entonces atracaban los barcos de mayor calado. Se desconoce si se llevó a efecto.

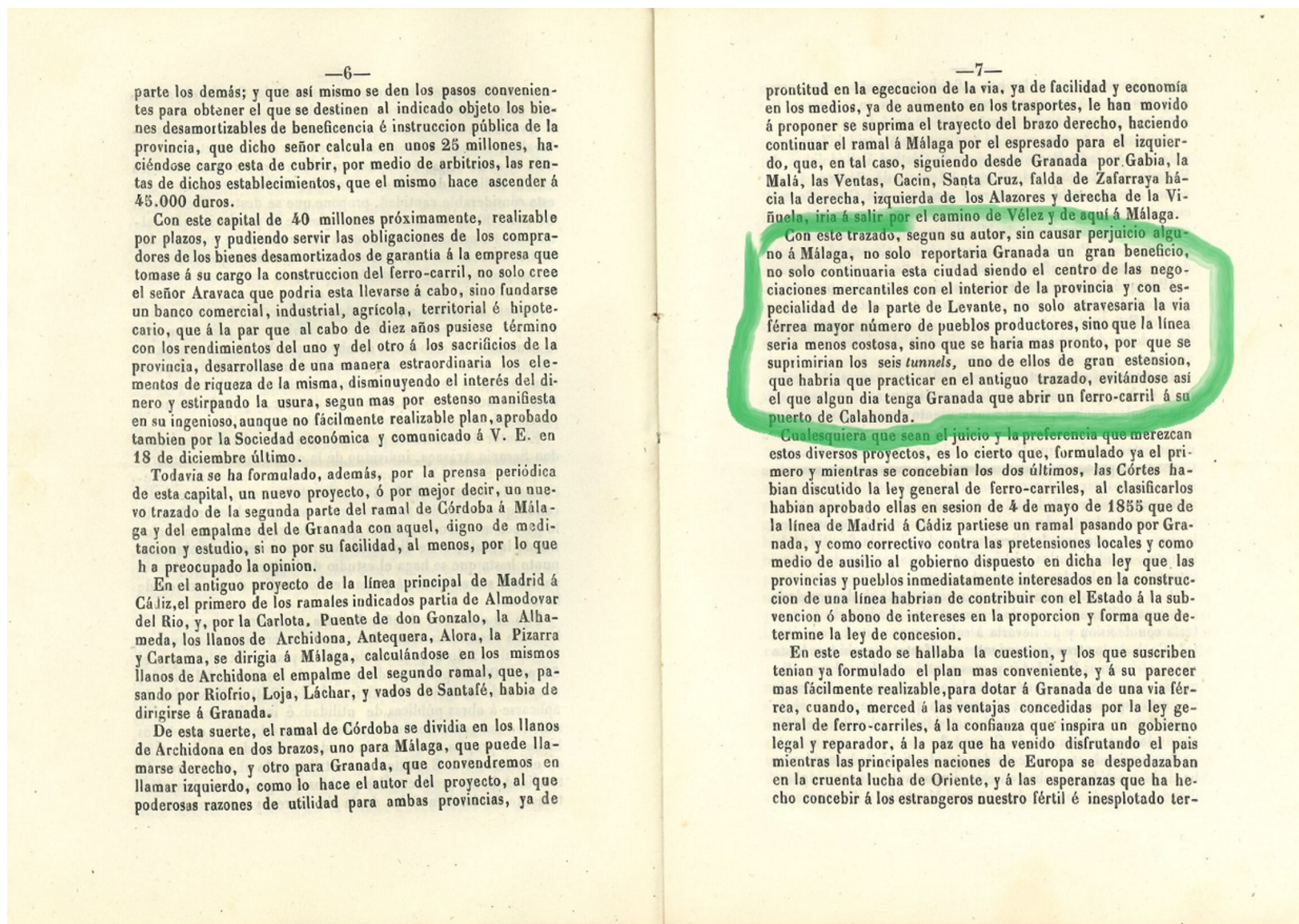


2. Francisco de Paula Montells y Nadal Memoria sobre el proyecto de un ferro-carril que enlace con el de Málaga á Córdoba, premiada en la exposición pública de 1853. [Proyecto para la ejecución de un ferro-carril - Universidad de Granada \(ugr.es\)](#).

3. Tirado por fuerza animal.

La construcción del ferrocarril de Granada a Motril, arrastra una larga historia de fracasos desde mediados del siglo XIX, como consecuencia de factores económicos, políticos, estratégicos y geográficos, así como de sucesivos cambios de trazado, de anchos de vía y de tipos de tracción, para resultar alcanzable.

La provincia fue excluida de los primeros planes nacionales de ferrocarriles, en los que siempre se favoreció a Málaga (o al menos se buscaba no perjudicarla) y a las provincias occidentales de Andalucía. Así, la integración de Granada en la red nacional ferroviaria, fue tardía y escasa. No contó con este medio de transporte hasta 1874, a través de su conexión con la línea Córdoba Málaga, por Bobadilla, y no tuvo línea directa con Madrid, hasta principios del siglo XX.

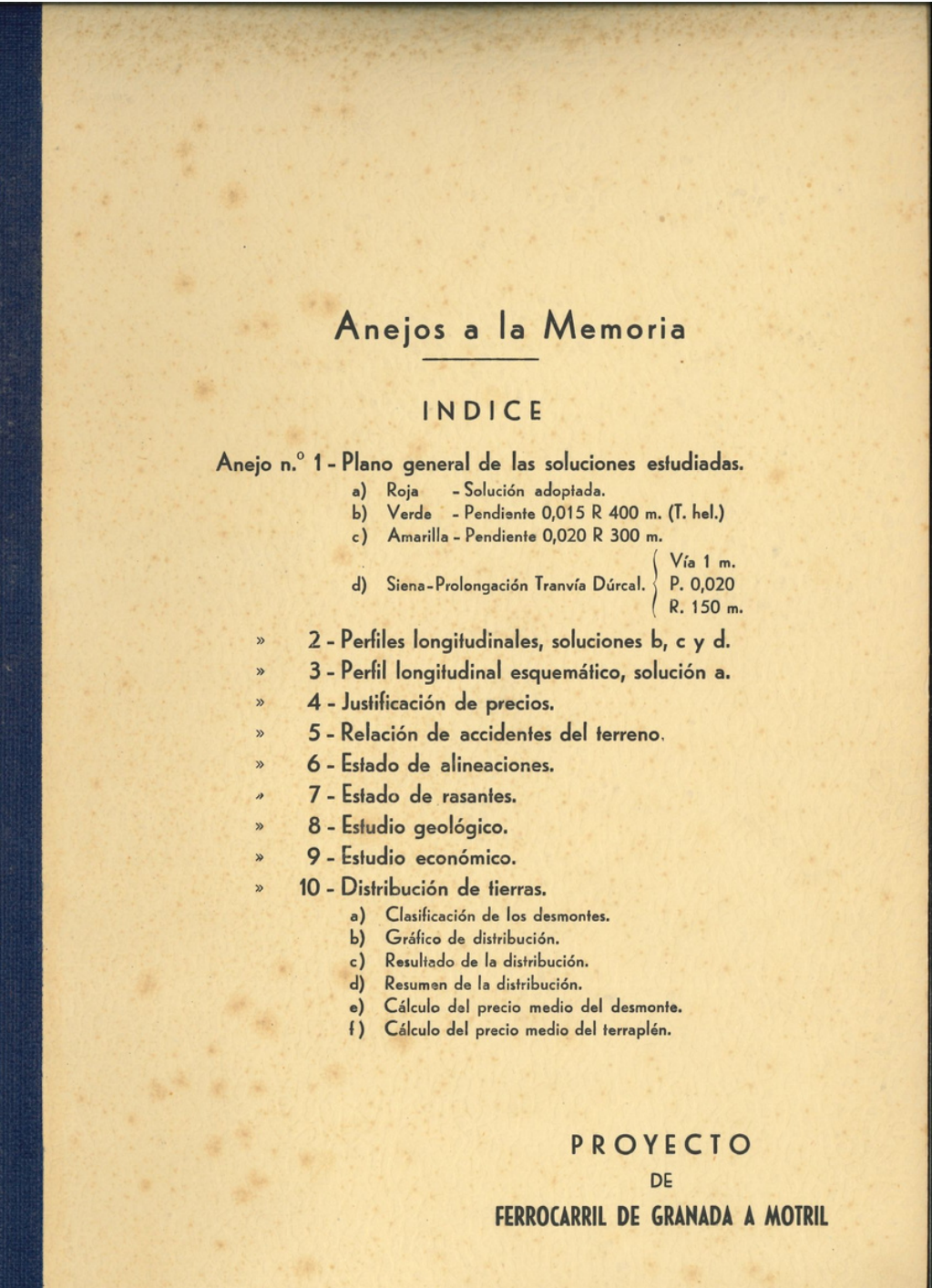


La compleja orografía y la exigua actividad económica de la provincia, no favorecían tampoco la construcción de una línea, cuyo coste superaba ampliamente la capacidad de inversión pública y privada, disponible. Granada no era un destacado foco económico, salvo por el desarrollo de la industria azucarera, a la que se dio salida mediante la línea Granada- Málaga, por Bobadilla; y la orografía del terreno por donde debía discurrir la línea hasta Motril, exigía la construcción de miles de metros de puentes y túneles.

A pesar de ello, las administraciones locales granadinas (Diputación Provincial y Ayuntamiento de Granada), instituciones privadas (Asociación Económica de Amigos del País y Cámara de Comercio), y empresarios y ciudadanos, no abandonaron su reivindicación y la conexión con la costa se procuró, de manera más o menos seria, en todos los proyectos de vía ancha que buscaban enlazar Granada con el ferrocarril de Andalucía, es decir, con la red nacional. Desde la propuesta de 1858 de la Comisión nombrada por la Diputación Provincial de Granada, pasando por el anteproyecto al Plan de Ferrocarriles de 1864, la constitución de la Compañía de Ferrocarriles Granadinos en 1882, el intento del marqués de Cavaelice en 1890 y el Plan de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos aprobado en 1907, que contemplaba un ramal a Motril, en la línea Torre del Mar-Zurgena.

Todos fracasaron. El único proyecto serio y de mayores perspectivas de éxito, para finalmente conectar la capital con Motril, fue el proyecto de vía estrecha, propuesto por la Compañía de Tranvías Eléctricos de Granada en 1920 y que debido a problemas presupuestarios y políticos, quedó reducido a una conexión aérea, poco segura y destinada al transporte exclusivo de mercancías, conocida como el Cable Dúrcal a Motril, que se inauguró en 1927.

EL PROYECTO DE FERROCARRIL DE 1945-1949

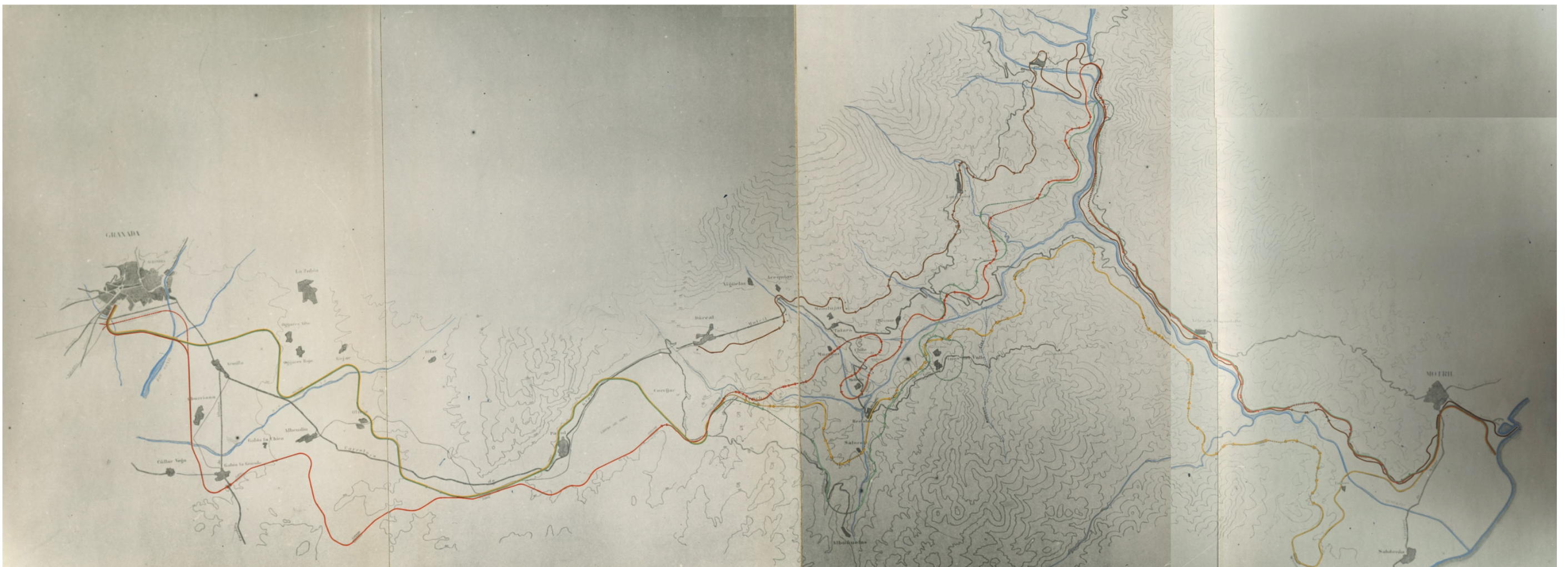


Este nuevo intento en plena etapa del Régimen de Franco, también fallido, surgió de la Orden de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera de 18 de octubre de 1945, dada la 2ª Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles, mediante la que se encargaba un nuevo estudio sobre un ferrocarril que uniese Granada y Motril, sin determinar el ancho de la vía.

En 1946, el ingeniero Francisco Soler entrega un estudio preliminar que había basado en el proyecto de vía estrecha de 1909, presentado por Francisco Javier Cervantes, por tanto, se retoma la línea Torre del Mar- Zurgena.

La Dirección General le insta a realizar un nuevo estudio que considere la vía ancha y un trazado que disminuya el número de túneles de más de 1km, así como las cotas, y dispone que el ingeniero sea apoyado por otro compañero de la 2ª Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles, Pascual Lorenzo Ochando.

En 1949 el trabajo está redactado. La Memoria contempla la presentación de tres trazados, precedidos de una descripción de la topografía del terreno⁴, el gran escollo para la realización de las obras, y como tal proyecto, acompañada de numerosos documentos que contienen el análisis de todos los factores que intervenían en la viabilidad de la construcción: un informe geológico, una relación de los accidentes del terreno, un informe económico, un plano que contempla las tres variantes del trazado estudiadas, etc.

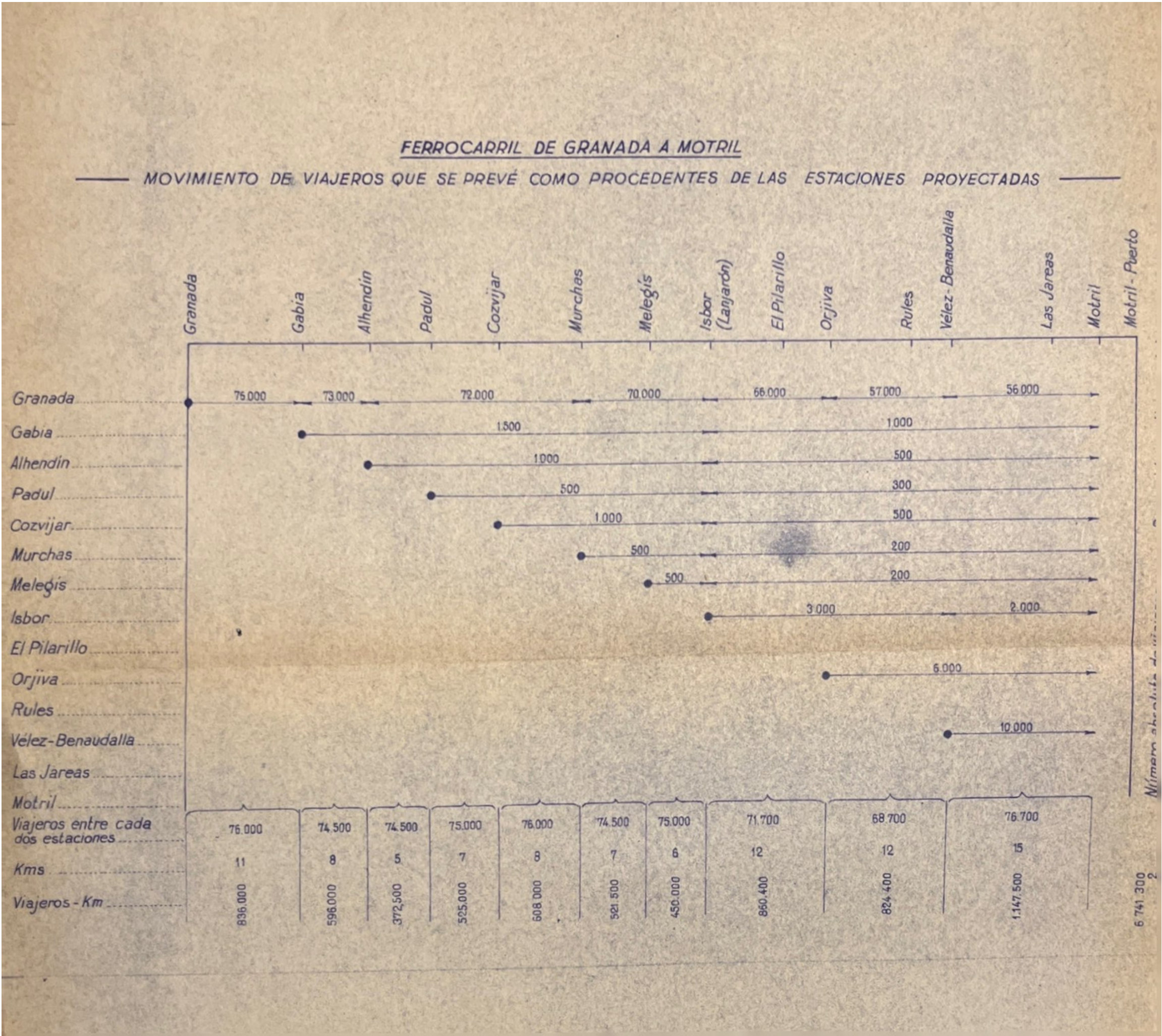


Las tres variantes se describen siguiendo el orden de los tramos o secciones en que se divide la vía: de Granada a Izbor (51 km) , y de ahí a Motril (43 km). Cada uno de los trazados se marca en un color y cada ingeniero se encargó del estudio de una de las secciones. De la primera Pascual Lorenzo y de la segunda, Francisco Soler.

- La traza en color verde, que se corresponde con el estudio previo presentado, que partiendo de Granada, tiene una longitud de 93,4 km; adopta una pendiente máxima de 0,015%, y contempla la construcción de 1km de puentes, más de 22 km de túneles y 10 estaciones con una distancia media de entre ellas 6 a 14 km.
- La traza en color amarillo, que realiza el estudio sobre la prolongación del tranvía Granada - Dúrcal, hasta Motril, tiene un total de 63 km, un ancho de vía de 1m (vía estrecha), y una pendiente máxima de 0,020%, y contempla la construcción de 32 túneles, equivalentes a unos 14 km de longitud.

4. Se conserva únicamente el documento 1, cuyo contenido puede verse en la portada del Proyecto (imagen 4). Desconocemos el paradero del resto del proyecto, que nunca fue transferido al Archivo Histórico Provincial.

- La traza adoptada como base del proyecto, marcada en rojo, tiene un recorrido de 94,2 km, opta por el ancho de vía normal, por pendientes de 0,015% y contempla 15 estaciones.



Tanto este trazado como el verde, se adentran en la Alpujarra, cerca de Órgiva, para coger posteriormente la margen izquierda del río Guadalfeo y dirigirse hasta el mar.

Como se ha señalado más arriba, también este fue un proyecto malogrado. Continuamos esperando...

Archivo Histórico Provincial de Granada

Código de referencia: ES18131AHPGR//C 05461-01

Título: Proyecto de ferrocarril de Granada a Motril.

Fechas: 1945- 1949.

Nombre del productor: Delegación Provincial del Ministerio de Fomento en Granada.

BIBLIOGRAFÍA

- Agustín CASTILLO VERGARA (2005) "La histórico red tranviaria granadina y su salida al mar". Técnica Industrial, núm. 257, 2005. La histórica red tranviaria granadina y su salida al mar – TÉCNICA INDUSTRIAL (tecnicaindustrial.es).
- Esther CRUCES BLANCO (2006) "La documentación para la historia del ferrocarril conservada en el Archivo Histórico Provincial de Málaga" IV Congreso Historia Ferroviaria: Málaga, septiembre 2006. <https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/IV19.pdf>
- Carlos PEÑA AGUILERA (2006) "La vía estrecha en Granada.: proyectos frustrados, oportunidades perdidas y recuperación para el futuro". IV Congreso Historia Ferroviaria: Málaga, septiembre 2006. <https://www.docutren.com/HistoriaFerroviaria/Malaga2006/pdf/I06.pdf>

C/ San Agapito, s/n
C.P. 18013 Granada