

# El Ferrocarril Alcantarilla-Lorca cumplió los cien años

E. GONZALO (texto y fotos)

**E**L Ferrocarril de Alcantarilla-Campoamor a Lorca-San Diego ha llegado a su centenario. Pequeña línea de 55,489 km. terminada el 28 de marzo de 1885, que perteneció a una modesta compañía, con sede social en parte de su vida en Barcelona, y que se mantuvo independiente hasta su integración en RENFE. Una de las seis empresas ferroviarias entre las que estuvieron repartidos los 403 km. entre Alicante y Granada, con los graves problemas de coordinación de servicios que comportaba. Producto de la disgregación de uno de los dos proyectos que, unidos, hubieran conformado la gran arteria de Andalucía a la frontera francesa, que también hubiera potenciado entonces grandemente el tramo hacia Alicante y Valencia por la costa.

Uno de los proyectos mencionados fue el de Murcia a Figueras, del 14-X-1845, que, tras muchas peripecias, quedó en el Ferrocarril de Alicante-Alquerías con su continuación hasta Murcia por vías de MZA (VIA LIBRE 246, julio de 1984); y el otro, el de Murcia a Granada, del que Francisco Wais comenta en su "Historia de los ferrocarriles españoles" que hubo un primitivo proyecto Córdoba-Murcia por Zújar y una propuesta de la comisión de ingenieros de Caminos en 1864 para unir Murcia con Granada, con trazado similar al proyecto anterior hasta Baza. Quedó sumido en prolongado letargo, hasta que el inglés Mr. Edmundo Sykes Halt obtuvo el 12 de marzo de 1885 la concesión, que le fue ratificada por transferencia de septiembre de 1887, cuando ya había sido construido el hoy centenario Alcantarilla-Lorca. Mr. Sykes formó una compañía con capital inglés y sede en Londres, la The Great Southern of Spain Railway Company Limited (Gran Ferrocarril del Sur de España, Sociedad Limitada), que construyó entre 1890 y 1894 el Ferrocarril



Ultima época del "Granadino": por la vega, aproximándose a Lorca.



Alhama de Murcia: cruce de automotores Murcia-Lorca, en diciembre de 1984.



Carriles Krupp 1884 en vías secundarias. Alhama de Murcia, 1984.

Lorca-Baza-Aguilas (LBA), de interés predominantemente minero. La concesión del tramo Baza-Granada se la traspasó a otra inglesa, la The Granada Railway Company Limited, en 1894, la que a su vez cedió la sección Granada-Moreda-Guadix a la compañía del Sur de España, que estaba construyendo su Ferrocarril Linares-Almería. Finalmente quedó el rompecabezas completo con la adquisición, por el vizconde de Escoriza, de la sección de Baza a Guadix.

Hubo también un proyecto de tranvía a vapor entre Murcia y Lorca, cuyo trayecto iban a replantear para ferrocarril cuando comenzaron (en mayo de 1892) los trabajos en la línea Alicante-Murcia como principio del ferrocarril a Andalucía, según decía el 28-IV-1882 "La Correspondencia de Valencia".

## El "Granadino"

La Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que intentó tener la línea directa con Francia, Valencia o Alicante, por lo menos, para librarse del cerco y acoso constante de la poderosa MZA, sólo consiguió el Alicante-Alquerías mencionado, y a partir de 1916 el tramo Guadix-Granada cuando controló la explotación de la Compañía del Sur. Quedaron frustrados sus proyectos al no conseguir anexionarse las tres compañías intermedias ni construir el tramo Alquerías-Murcia-Alcantarilla.

Con la terminación el 15 de marzo de 1907 del tramo de 35,5 km. Baza-Gor, del Ferrocarril de Baza a Guadix, quedó completado el heterogéneo enlace Alicante-Granada, pero muy deficientemente comunicado por los engorrosos transbordos e incluso desconexiones. Quedaron algo paliadas en 1929, con el establecimiento de un expreso con coches directos. Correo después, ómnibus en 1968 y expreso nuevamente desde 1970 con



prolongación a Valencia y Barcelona, ha sido el protagonista principal de la línea. El 31 de diciembre pasado dejó su andadura por estas tierras al ser cerrado al tráfico el tramo Al-mendricos (km. 156) a Guadix (km. 325), que comprende una sección del LBA y totalmente el Baza-Guadix (52 km.). Las casi quince horas (14 h. 25 m.) que tardaba este tren en recorrer en los años treinta los 403 km. entre Alicante y Granada, tanto por el duro trazado de parte del trayecto como por los cambios de tracción y las inversiones de marcha en Alcantarilla y Guadix, pasaron a 17 h. 15 m. en la década de los cuarenta al afectarle un gran deterioro en la infraestructura de la línea, el envejecimiento del material y la mala calidad de los carbones.

La dieselización en 1967 redujo su extrema lentitud haciéndole recuperar casi el horario de anteguerra con 14 h. 40 m., en una época con gran movimiento de viajeros que marchaban principalmente hacia Cataluña y al extranjero en busca de trabajo. Precisamente para facilitar esos desplazamientos fue prolongado en 1970 hasta Barcelona, otra vez como expreso, quitando algunas paradas y reduciendo el tiempo entre Alicante y Granada a 11 h. 28 m. Mejora que permitió la paulatina sustitución de los ligeros y muy desgastados carriles por otros de 45 kg/m.

Con alguna ligera variación en los años intermedios ha finalizado sus días por la zona recorriendo la línea en diez minutos menos que en 1970. En sentido inverso, 13 h. 15 m. al principio de su historia y 10 h. 22 m. en el último período.

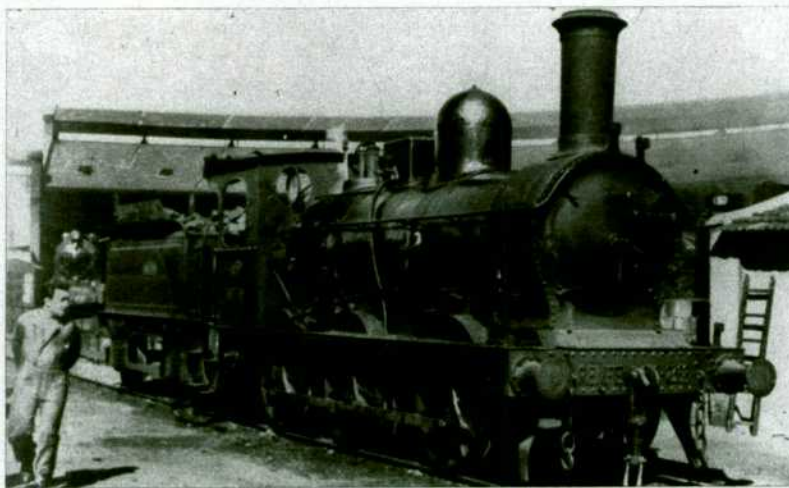
Cuántas historias, añoranzas e ilusiones vividas en el "Granadino", familiar tren con medio siglo de vida por la zona. Por ello, un cariñoso recuerdo para el veterano tren, pero principalmente para quienes hicieron posible su circulación y la de otros trenes de la ruta, los ferroviarios. En recuerdo y homenaje a ambos, han dedicado la mayoría de las páginas de su último boletín los Amigos del Ferrocarril de Alicante. Enhorabuena.

### Seis inglesas de tres ejes acopladas

Seis pequeñas locomotoras a vapor de tres ejes acoplados y distribución interior, construidas por la inglesa Sharp Stewart en 1885, fue el material de tracción que tuvo el Alcantarilla-Lorca (AL) en sus cincuenta y siete años de vida independiente. Numeradas correlativamente del 1 al 6 en RENFE, fueron las 030-2366/030-2371 destinadas a servicios auxiliares, llegando a



Alcantarilla-Campoamor, en abril de 1983: pasando el TER a Granada.



Locomotora número 3 en Valencia-Término, en 1950 (del libro de M. J. Fox "Last Steam Locomotives of Spain and Portugal").



Huércal-Overa: expreso a Granada.

puntos tan distantes de su origen como Valencia-Alameda. Por carecer de grandes vuelos en los extremos reunían buenas condiciones de circulación, sin movimientos perturbadores excesivos. Eran del clásico tipo inglés para mercancías, aunque pese al diámetro pequeño de sus ruedas se podían emplear para trenes de viajeros, como así hicieron por las pocas circulaciones que tenían, que en los años treinta se reducían a la ida y vuelta del correo Alicante-Granada. Las "Bicicletas" solían denominarlas por su ligereza a estas locomotoras, en algunos lugares. Mejora realmente importante fue el automotor diario y en ambos sentidos establecido en los años cincuenta entre Valencia y Granada, que redujo a nueve horas la relación Alicante-Granada.

Posteriormente fue sustituido por un Ter y últimamente por un automotor 592.

También fue mejorada la relación Murcia-Lorca-Aguilas con un ómnibus y con Baza con un automotor, después sustituidos por ferrobuses, hasta llegar con ligeras variaciones a 1983, en que fue establecido un buen servicio de cercanías con modernos automotores. Dieciocho circulaciones diarias en el tramo Murcia-Alcantarilla-Lorca, además del expreso y el automotor a Granada, y ocho en la continuación hasta Aguilas. Desde primeros de año, y con la supresión de los trenes a Granada, el servicio es sólo regional con ocho automotores entre Murcia y Lorca, prolongando viaje tres hasta Aguilas, con idéntico retorno. Servicios rápidos que re-

corren en 1 h. y 55 m. los 118 km., con algunos duros repechos, entre Murcia y Aguilas, y que en sólo cincuenta y seis minutos descienden los 64 km. de Lorca a Murcia, con una ganancia de quince minutos desde que a primeros de año entró en servicio el ramal de enlace entre el km. 1,016 de Alcantarilla-Villa a Lorca y el 453,032 del Ferrocarril Madrid-Cartagena, evitando el cambio de sentido de circulación. En el punto 0,463 del nuevo ramal de 1.006 m., se ha establecido el nuevo apeadero Alcantarilla-Los Romanos, quedando al mismo tiempo fuera de servicio el anterior tramo de enlace por la estación de Campoamor. Paradojas de la Historia, ya que esta mejora hubiera sido más sustancial para el expreso, que dejó de circular a primeros de año, al no tener que cambiar de sentido la locomotora.

### Por verde vega entre áridas sierras

El ya centenario ferrocarril asciendo continuamente y con grandes rectas por el valle del río Guadalentín o Sangonera, por el Oeste de su vega, enmarcada a Oriente por las sierras del Puerto, Carrascoy y Almanera, y a Poniente por las de Pinosa y del Viento. Con brusco contraste entre los exuberantes regadíos y los áridos secanos, al ser una de las zonas españolas con menor pluviosidad.

Entre Alcantarilla y Librilla (km. 1 al 15) y Alhama de Murcia a Totana (km. 22,6 al 35), la mitad del trayecto, el perfil es de 14 milésimas, siendo de seis en el tramo intermedio, de ocho entre Totana y La Hoya (km. 47) y de once hasta Lorca-San Diego, actualmente apeadero, y hasta Lorca-Sutullena, antigua de Baza y actual en servicio.

Y esta es la historia de un corto ferrocarril que ha llegado a centenario, que, conjuntamente con la prolongación al puerto de Aguilas, transportaron sus trenes más de medio millón de viajeros en el pasado año, y cuya historia está ligada a los proyectos y vicisitudes en las comunicaciones Alicante-Murcia-Granada. Los nombres de sus estaciones resaltan en letras azules sobre azulejos amarillos; y en las de Alhama y Totana aún funcionan sus viejos relojes Ungerer Frère, y en las vías secundarias subsisten los primitivos Krupp, de 32,5 kg/m.

Además de paquetería y ganado, dentro de su floja captación de tráfico, la Zona genera un importante envío de flores hacia Madrid, Vigo y La Coruña, que por carretera son llevadas a Murcia para su carga en el tren. E. G.