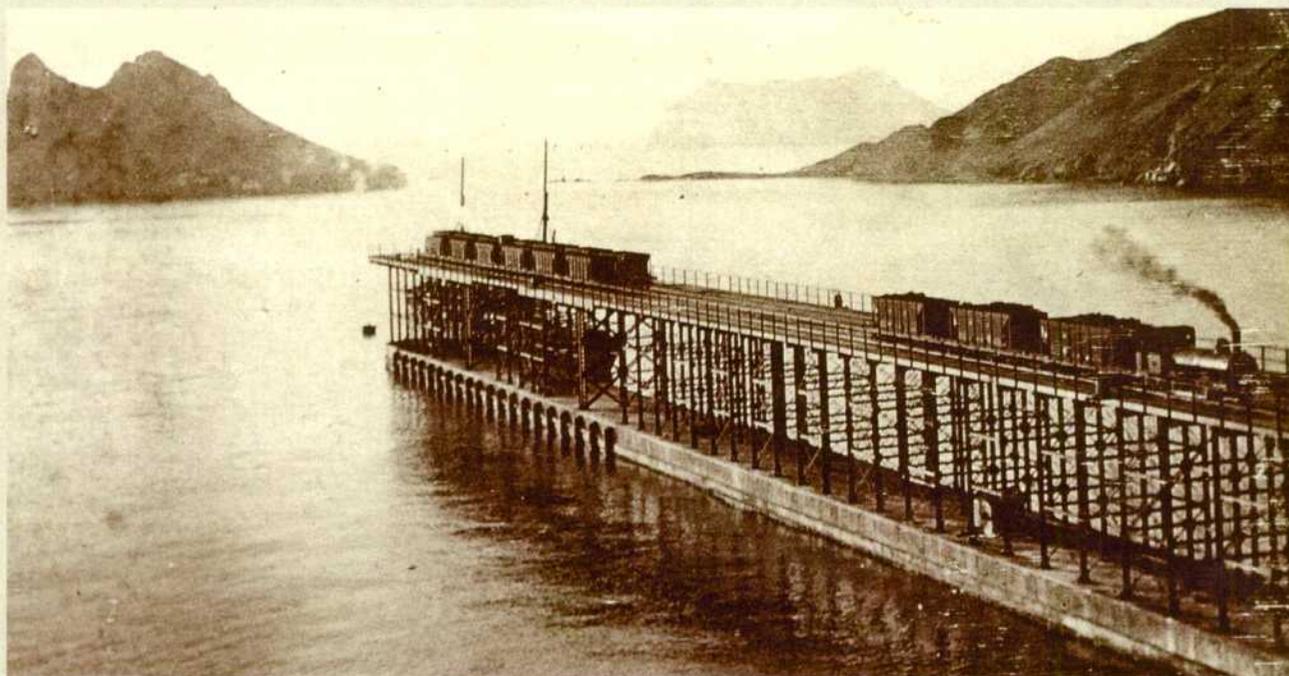


FOTO CORTESIA DE A.A.F. "EL LABRADORCICO"



Embarcadero de El Hornillo, en la bahía del mismo nombre, junto a Aguilas.

CENTENARIO DEL FERROCARRIL AGUILAS-LORCA

El ramal superviviente de un gran proyecto ferroviario

Angel L. Rodríguez

La Great Southern comienza así su trabajo en el sureste de España. Para 1888 con el tramo de Alcantarilla a Lorca en explotación los británicos conciben la idea de construir un ferrocarril de Lorca a Aguilas que sería declarado de utilidad pública por decreto de 22 de junio de 1888 después de numerosas dificultades burocráticas y políticas.

Las obras del trazado Murcia-Granada resultaron sumamente difíciles de modo que la compañía británica renunció a la construcción del total de la línea, cediendo las concesiones de todos los tramos exceptuando el Lorca-Baza y el ramal a Aguilas.

Las razones para el abandono del proyecto fueron fundamentalmente económicas puesto que el presupuesto inicial se elevó en varios millones de pesetas de la época. Sin embargo si se afrontaron los gastos, unas 360.000 pesetas por kilómetro, que produciría la construcción del Lorca-Baza-Aguilas, a pesar de doblar los costes presupuestados en principio.

Tal aumento de gastos se justifica en los incrementos imprevistos de las indemnizaciones a los propietarios de los terrenos por donde ha-

bría de pasar el ferrocarril, que crecieron enormemente al revalorizarse el precio de la tierra por las expectativas económicas que creaba el tren.

Fue en Aguilas donde se situaron las oficinas directivas de la Compañía que construía los ciento sesenta y ocho kilómetros que separaban las tres poblaciones, lo que justifica el hecho de que fue el ramal de Aguilas, concretamente en su tramo hasta Almenricos, el primero en entrar en servicio, el uno de abril de 1890, cuando la línea Lorca-Baza apenas tenía terminados algunos trozos.

Pocos meses después, el 20 de julio entraba en servicio el tramo Almenricos-Lorca con lo cual se completaba el ramal que recorría además las estaciones de Jaravía, Cantera de Jaravía, Pulpí —en la provincia de Almería—, y Puerto Lumbreras. En Almenricos se producía la bifurcación en dirección Granada.

Entre 1890 y 1895 se construyeron en Aguilas los talleres dedicados al mantenimiento y reparación de las locomotoras en servicio en el ramal, 25 para pasajeros y doce "700" encargadas del transporte de mineral en las épocas de parque más amplio. En su lugar se encuentra actualmente el Taller Central de Reparaciones de Aguilas.

Posteriormente, en 1903, y para dar un mayor sentido comercial a la línea, se construyó el muelle embarcadero de El Hornillo enlazado con la estación de Aguilas con un puente metálico de 40 metros. De este modo se facilitaba la carga de mineral de hierro procedente de Serón y de la Sierra de Bacares por dos barcos simultáneamente, mediante un sistema de cintas y canales.

El embarcadero de mineral cobró considerable importancia hasta finales de la década de los sesenta hasta el punto de que el volumen de mercancía embarcada en el mismo se aproximó en sus más de sesenta años de funcionamiento a las 900.00 toneladas.

La explotación de la línea correspondió a la compañía británica que poco después de iniciarse el servicio pasó a manos de empresarios catalanes, para después de la guerra civil depender por breve espacio de tiempo de MZA, antes de la integración en Renfe.

En 1909, por iniciativa militar y bajo la denominación de estratégico se comenzó la construcción de un ferrocarril entre Cartagena y Aguilas, proyecto que se abandonaría cuando apenas se habían construido cuarenta y cinco kilómetros. □