



PAISAJES ANDALUCES: DEL VIAJE EN MULA AL FERROCARRIL. LA TRANSFORMACIÓN DEL TURISMO EN ANDALUCÍA.

Rocío Plaza Orellana

Escuela Superior de Arte Dramático. Sevilla

c/ Pascual de Gayangos, nº 33.

41002-Sevilla

Tfno. 954563503

plaza.rocio@gmail.com

El desarrollo del turismo en Andalucía vino condicionado por la evolución de los medios de transporte, pues de ellos dependió el desplazamiento de los visitantes europeos por su geografía. Se analiza en este texto la vertebración del viaje por Andalucía a partir de la transformación de sus caminos, desde los primeros trayectos a lomos de las mulas hasta la aparición de los primeros tramos del ferrocarril, que permitirían el conocimiento de otras tierras agrestes en su geografía y meteorología. De este modo, se estudian las rutas más transitadas entre Sevilla, Córdoba, Málaga, Cádiz y Granada, así como los cambios en la percepción del viaje y en la identidad andaluza a medida que se fue produciendo la revolución en los transportes.

Palabras clave:

Paisajes. Andalucía. Transportes. Turismo Patrimonio.

The development of tourism in Andalusia came conditional by the revolution of transport, because on them the displacement of the European tourists by its geography depended. This paper analyzes the trip by Andalusia, the transformation of its ways, from the first passages to backs of the mules to the appearance of the first sections of the railroad, that would allow to the knowledge of their geography. This way, this text analyzes the routes between Seville, Cordova, Malaga, Cadiz and Granada, as well as the changes in the perception of the trip and in the Andalusian identity, as it went away producing the revolution in the transports.

Keywords: Landscapes. Andalusia. Transport. Tourism. Heritage.

LOS CAMINOS DEL FERROCARRIL

Caprichosa, Sultana, Fea, Gitana... forman un conjunto de nombres que resonaron de una manera incesante en los oídos de los viajeros extranjeros que recorrieron Andalucía en estos años. No son más que los apelativos de algunas de las mulas que realizaban los trayectos más conflictivos de la geografía andaluza. Aquellos que olvidaron los planes de caminos trazados en el siglo XVIII, las mejoras acometidas en la centuria siguiente, o los tendidos del ferrocarril. Compañeras de viajes de quienes querían alcanzar Ronda, Alhama, Gaucín, Casarabonela... son en su naturaleza la columna sobre la que se articularía el viaje por Andalucía hasta la aparición de los primeros tramos del ferrocarril. Y con su expansión, el imprescindible vehículo que conducía por una parte considerable de la orografía andaluza, agreste en su geografía y meteorología. Con los cómodos viajes realizados en tren y barco, esta Andalucía de mulas iría menguando, hasta bien entrado el siglo XX, aunque en ningún caso desapareciendo, convirtiéndose en una elección especial para el viajero que no quería renunciar a su aventura de España.

Un buen par de mulas sería el medio más eficaz para alcanzar algunas zonas que la modernidad, quiso convertir en recónditas en la segunda mitad del siglo. La situación política y económica no permitiría que se tendiera un trazado ágil y firme bien de caminos, o un viario férreo sobre ese plano nuevo de propietarios agrícolas que se extendía tras las diferentes desamortizaciones, especialmente la de Madoz, que resultaría tan importante en algunas zonas de Andalucía, como la provincia de Sevilla. A principios del siglo XIX por aquellos caminos polvorientos o enfangados de las diversas rutas andaluzas, se encontraban con naturalidad la vieja litera, las sillas de postas o las calesas. Si bien cada una formaba parte de un paisaje histórico diferente, todas compartían una misma realidad mecánica: la falta de un ensamblaje adecuado de muelles y ballestas que permitiera un traqueteo confortable¹.

Las rutas más transitadas eran aquellas que deambulaban entre las poblaciones de Sevilla, Córdoba, Málaga, Cádiz y Granada. Aquel entramado radial que se desplegaba para alcanzarlas, suponía un plano de caminos no siempre trazados con la

¹ PLAZA ORELLANA R. *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2008, pp. 37-38.

firmeza que debían a su comodidad. Heredados de los fracasados planes de los ilustrados dieciochescos, doblarían la mitad del siglo muchas de aquellas vías aún sin arreglar. Mientras otras encontrarían la comodidad, seguridad y rapidez que siempre se deseó para ellas. Este sería el caso del recorrido que mediaba hasta Cádiz en su dirección a Sevilla. El viejo y accidentado Camino Real, con su ramal que rodeaba Sevilla, se convertiría en la ruta primera que se sellaría con su recorrido de hierro para desplazar en ferrocarril a sus viajeros. Frente a esta primera red acometida, que se contaba entre las más transitadas, se erguía otro enrejado de vías que a pesar de la frecuencia de sus desplazamientos por ella, sin embargo, quedaría abandonada entre mulas y aperos de labranza. Frente a ese Camino Real que se fue pavimentando con el ferrocarril, le acompañan como el envés de esa irregular historia de los transportes y caminos, los que la naturaleza cuidaba y los vecinos y viajeros pisaban sin cesar para enlazar los puertos de Málaga con Cádiz, Granada con Málaga o Granada con Córdoba para llegar hasta Málaga. Unas rutas que con el tiempo terminarían cubriéndose también con sus vías de hierro.

En 1852 empezaron a darse los primeros pasos para la instauración del servicio ferroviario en Sevilla. Aquella empresa que se prometía cuajada de beneficios económicos, no resultaría tan rentable como los accionistas del Crédito Mobiliario diseñaron desde un principio, a pesar de monopolizar aquel mercado de capitales españoles al que se le entregaban las principales empresas². En cualquier caso, la estación de Córdoba que comunicaba las líneas de Sevilla con esta capital, se inauguró en 1855 en la Plaza de Armas, hasta que el 2 de junio de 1859 se abría la línea férrea que unía Córdoba con Sevilla. Un enlace que según Eduardo Antón Rodríguez, se consiguió “a pesar de los obstáculos que presentaba un terreno montuoso, desigual, cortado á cada paso por ríos y arroyos de profundo cauce y de impetuosa corriente”³. De esta forma se tendieron “unos lazos de hierro” que permitieron además de un desplazamiento más rápido para sus vecinos, unos “beneficios alcanzados con esta unión”, que el escritor cifraba como “incalculables”. Aquella antigua estación, no ofrecía ningún tipo de interés desde su perspectiva arquitectónica, como reflejan las descripciones de sus primeros viajeros. El crítico de arte y redactor jefe del London

² CUENCA TORIBIO, J. M. *Historia de Sevilla, Del Antiguo al Nuevo Régimen*. Universidad de Sevilla. Sevilla, 1976, p. 88.

³ ANTÓN RODRÍGUEZ, E. *Guía del Viajero por el Ferro-carril de Sevilla a Cádiz*. Edición facsímil del Colegio Oficial de Aparejadores y arquitectos técnicos de Sevilla. Sevilla, 1985, p. 2.

Society, Henry Blackburn, en su viaje por Andalucía en mayo de 1866, destacaría sobre esta estación que se “encuentra miserablente equipada”⁴, ofreciendo además el inconveniente de que en ella de nuevo los viajeros se ven obligados a enseñar el equipaje. Henri Lyonnet a principios de la década de 1890 afirmaría que era “pequeña, vieja y sucia”⁵.

Un interior que, no obstante acogería a innumerables viajeros hasta que el 18 de marzo de 1901 se inauguró un nuevo edificio, que se culminaría en 1906 con la colocación de una mampara de cristales para protegerla de las inclemencias del tiempo. En cualquier caso, aquella insignificante estación acogería a un sinfín de viajeros que, con pocas excepciones, repararon en su aspecto. El torbellino de agitación humana que se desplegaba alrededor de los trenes que acaban de llegar, anunciando fondas, carruajes, espectáculos, así como ofreciendo todo tipo de productos para el consumo, apenas les permitía reparar en la indiferencia de su edificio. Por otra parte, otros viajeros se encontraron con un engalanamiento de sus muros y andenes, especialmente diseñado para recibirlos que apenas dejaba entrever su auténtico aspecto. Entre los casos más destacados de estos años, se cuenta la visitas de la reina Isabel II en septiembre de 1862.

Aquel recorrido de unas 95 millas en las mejores circunstancias apenas alcanzaba las cinco horas. El ingeniero Thomas Sopwith, director del museo de Geología de Londres, tomaría en mayo de 1864 este tren a las tres de la tarde, llegando a Sevilla poco antes de las ocho, alcanzando unas veinte millas por hora, a pesar de “las numerosas paradas”⁶. El recorrido ofrecía un espectáculo multicolor en primavera, gracias a las “flores salvajes que dan un encanto especial a los paisajes españoles”⁷. A pesar de aquella sinfonía primaveral, tras el tren no tardaría en desplegarse otro invitado de la temporada, un conjunto de nubes oscuras que les acompañaban desde Córdoba, y que terminaron precipitándose sobre ellos con un estallido de rayos. Bajo una cortina de agua llegarían a la estación “en medio de una tormenta”. Sopwith, como Blackburn o Eugène Poitou, entre otros muchos viajeros, dejaría una somera descripción de lo que se aparecía ante sus ojos en aquellas cuatro horas. Desde el vagón de un tren se abriría un nuevo itinerario de descripciones. Aquellas imágenes que desde la ventanilla se iban

⁴ BLACKBURN H. *Travelling in Spain in the present day*. Sampson Low, son & Marston, London, 1866.

⁵ LYONNET, H. *La España desconocida*. Madrid, 2002, pp.133- 134.

⁶ SOPWITH, Thomas. *Notes of a visit to France and Spain in 1864*. 1865, p. 71.

⁷ *Ibidem*.

apareciendo ante sus espectadores, ofrecería un nuevo reto a escritores y lectores. Las Exposiciones Universales de las tres últimas décadas del siglo habían abierto al público europeo y norteamericano un amplio espectro de paisajes a través de los dioramas, panoramas... lo que vendría a construir un nuevo espectador de la literatura de viajes y sus respectivas guías.

El sevillano Gustavo Adolfo Bécquer, recorrería la línea ferroviaria que unía Madrid con San Sebastián en su trayecto de estreno como periodista para ofrecer un reportaje a *El Museo Universal* que se publicaría el 21 de agosto de 1864. La percepción de un paisaje desconocido a través de la ventanilla de un tren, a una velocidad diferente a la que hasta entonces los adultos conocían, toma en la categoría intelectual de este escritor el reflejo de una de las más interesantes muestras de la creación de una nueva forma de describir los paisajes en la ya antigua literatura de viajes. Esa habitual mescolanza de narraciones con descripciones prolijas, reflexiones personales con lecturas anteriores, y ese inevitable salpicado de anécdotas que poblaban la literatura de este género por España en la captación de sus desplazamientos, alcanzaría en su pluma uno de esos equilibrios naturales que sólo puede ofrecer quien precipita sus emociones inmediatas sobre una hoja en blanco. Aquel *Caso de Ablativo. En, con, por sin, de, sobre la inauguración de la línea completa del ferrocarril del norte de España* se presentaría finalmente en forma de cuartillas ensambladas, en las que se contenían los bosquejos de aquel desigual torbellino de acontecimientos y paisajes que corrían a su alrededor⁸. Escribir las escuetas anotaciones tomadas desde aquellos interiores, suponía un reto diferente al que los viajeros de mulas y diligencias habían tenido antes para entretener a sus lectores. Las percepciones se enredaban en un paisaje único, en el que sólo con dificultad se podían discernir los matices que se habían percibido tras los cristales, las contadas anécdotas vividas en las estaciones de ferrocarril y sus compartimentos, o las notas diferentes que una población cada vez más parecida brindaban como compañeros de viaje. Con semejante material se precisaba enlazar las narraciones entre las ciudades, describiendo unos desplazamientos en los que apenas

⁸ Y es que “en este apuro sólo me ocurre una cosa: en la cartera de viaje y escritas con lápiz, tengo unas cuantas notas hechas en el camino, descosidas, incorrectas, casi sin ilación, como tomadas a escape para fijar las impresiones del momento, pero que si juntas no forman un artículo con sus requisitos de plan, de gradación y enlace, darán seguramente una idea más aproximada que cualquiera otro género de trabajo de la rapidez con que los objetos y los pensamientos que éstos engendraban herían los ojos y la imaginación. ¿No creen ustedes que sería más barato para ustedes y para mí que las enviase tal como están escritas, dado caso que pueda descifrarlas?”. BÉCQUER, G. A. *Obras completas*. Cátedra, Madrid, 2004, p. 580.

algunos apuntes de color del paisaje terminaban ofreciéndose como dato de interés. A partir de la década de 1870, el camino se iría difuminando de los libros de viajes por Andalucía, convirtiendo la mayoría de ellos, a media que avanzaban las décadas en un conjunto de narraciones sobre las excelencias de sus principales ciudades. De esta forma, la guía turística se terminaría imponiendo definitivamente como compañero de lectura de los viajeros que se hacían acompañar de este tipo de libros.

Como expresaría Bécquer, ensamblar un abanico de impresiones tan intensas para convertirlas en literatura precisaba de calma y tiempo, dos elementos ausentes de aquel nuevo vehículo inventado para surcar los antiguos caminos de herraduras:

“Después de diecisiete horas de ferrocarril, después de haber visto desfilar como un interminable panorama cien pueblos y ciudades distintas, oyendo incesantemente como el acompañamiento de una canción que nunca se acaba, el férreo y ensordecedor estruendo de la locomotora, después de un día de agitación y bulla, de fluctuar arrastrado por la muchedumbre, de acá para allá, en una ciudad nueva donde todo impresiona, envuelto en esa nube de ruidos, de objetos y de colores que, combinándose entre sí de mil maneras diversas, acaban por aturdir la vista y embotar la imaginación; de escuchar por aquí el clamoreo de las turbas, por allá el estampido de los cañones, los ecos de las músicas, la aérea armonía de las campanas, y ver las banderolas que se agitan, las armas que lanzan chispas de luz, los carruajes y jinetes que cruzan en todas direcciones, un pueblo entero, en fin, que todo él a un tiempo se mueve y hace ruido, y va y viene lleno de ese entusiasmo expansivo y alborotador que acaba por hacerse contagioso y comunicar su vertiginosa alegría al más impasible; después de una noche y un día semejantes, figúrense ustedes qué cuerpo y qué espíritu tendré para coger la pluma y bosquejar ese cuadro de contornos tan difíciles de fijar que la fotografía instantánea apenas podría sorprender un momento para reproducirlo con toda su animación y su vida...”⁹.

A partir de entonces el viaje se convertiría en otro tipo de aventura. La traslación de sus recuerdos a la escritura, configurándose para ser leída por lectores considerados

⁹ BÉCQUER, G. A. *Obras completas*. Cátedra, Madrid, 2004, p. 580.

futuros visitantes, experimentaría un cambio considerable. Aunque Gautier señalaba grandes diferencias entre los viajes en diligencia y las caravanas de mulas, sus peores presagios se cumplirían de una forma aún más acusada con los desplazamientos por las vías férreas. Gautier, en el montañoso trayecto que une Alhama y Vélez, antes de entrar en las Alpujarras en 1840, expresaría la singularidad de una forma de viajar que consideraba próxima a la extinción, a pesar de su aparente distancia de ese mundo almibarado y perfumado que había dejado en París, porque:

“Cuando van de viaje es cuando los españoles recuperan su originalidad, despojándose de todo entero en esos convoyes a través de las montañas que no deben ser muy distintos de las caravanas por el desierto. La aspereza de los caminos apenas trazados, el carácter agreste y tan grandioso de aquellos parajes, la indumentaria pintoresca de los arrieros, los extraños arneses de las mulas, de los caballos y de los burros caminando en fila, todo ello os transporta a mil leguas de la civilización. El viaje se convierte entonces en algo real, en una acción en la que participáis. Dentro de una diligencia, uno deja de ser un hombre, y no es más que un objeto inerte, un simple bulto; apenas os diferenciáis de vuestro baúl. Se os echa de un lado a otro; eso es otro. Para eso más valdría quedarse en casa. Lo que constituye el placer del viajero es precisamente el obstáculo, el cansancio, el peligro mismo. ¿Qué atractivo se puede encontrar en una excursión en la que siempre se tiene la seguridad de llegar, de encontrar caballos dispuestos, una cama mullida, una excelente cena y todos los placeres de los que uno puede disfrutar en casa?”¹⁰ ..

Gautier consideraba que la ausencia de improvisación conllevaba de una forma irremediable a una ausencia de aventuras. El orden, la organización, la puntualidad o la previsión los había convertido todos en sinónimo de la palabra aburrimiento en toda su acepción. Y con ello llegaría a comentar que sin el azar “la voluntad humana se verá reducida a la nada”. Su interés por España y sus gentes los motivaba en que: “Un viaje por España sigue siendo una empresa peligrosa y fabulosa. Hay que exponerse, tener ánimo, paciencia y fuerza; uno pone en peligro a cada paso su vida; las privaciones de todo tipo, la ausencia de las cosas más indispensables para la vida, el peligro de ir por

¹⁰ GAUTIER, Théophile. *Viaje a España*. Madrid, 1998, pp. 285-286.

caminos realmente intransitables para cualquier persona menos para los conductores de mulas andaluces, un calor infernal, un sol capaz de haceros estallar el cráneo, son los más pequeños inconvenientes. Sería en diferentes rincones de Andalucía donde, a pesar de sus lamentos por las inclemencias del tiempo y las agresiones del entorno, encontraría entre lamentos su sentido al viaje. Una experiencia que no abandonaría a lo largo de una vida, a la que aún le quedaban otros muchos destinos que alcanzar. Entre la Carlota y Córdoba, ahogados por un calor sofocante, “sin embargo, este viaje tan lento y penoso nos ha dejado un buen recuerdo: la rapidez excesiva de los medios de transporte quita todo el encanto al camino; sois llevados como en un torbellino, sin tener tiempo para ver nada. Para llegar enseguida, más vale quedarse en casa. Para mí, el placer del viaje consiste en ir, no en llegar”¹¹.

De esta forma, algunos de sus lectores, intentarían seguir sus pasos aún cuando décadas más tardes los recorridos se habían aliviado. Si bien el ferrocarril permanecería ausente de la mayor parte de la geografía andaluza ya en el siglo XX, dejando agreste y aislada a algunas de esas zonas recorridas por los viajeros como única alternativa posible para alcanzar algunas localidades, se abrieron otras alternativas en las que sacrificando algo más de tiempo y dinero, se ganaba en comodidad y seguridad. No obstante, muchos prefirieron volver tras aquellos pasos como una ruta susceptible a la aventura. Joséphine de Brinckman sería una de ellas, cuando al desplazarse desde Algeciras hacia Málaga, escogería los estrechos senderos de Gaucín, Casarabonela y El Burgo, sin más compañía que un arriero experimentado en la ruta y sus ladrones, acompañada también por su valor. Su elección, a pesar de que la expusieron a diferentes peligros y caídas, sin embargo no la defraudó, porque “La manera de viajar que acabo de emplear es sin duda, la más agradable; no puedes hacerte una idea, querido Hugues, de cómo he disfrutado y creo que su recuerdo estará siempre para mí lleno de encanto. No obstante debo prevenirte, tanto a ti como en el caso de que tenga lectores que quisieran imitarme, de que hay que contar para algo con el trasfondo antes de meterse en este tipo de *villegiatura*. En primer lugar, hay que tener una robusta salud para exponerse a viajar así, sobre las mulas o los fuertes caballos de los *arrieros*, durante largas jornadas en todas las estaciones. En estas montañas la temperatura varía a cada instante del día, tanto más cuando a veces estáis en el fondo de un valle donde el sol os

¹¹ GAUTIER, T. op. cit. , p.321.

abrasa, donde el viento os hiela. No hablo del temor de los bandoleros, que no debe existir cuando se tiene escolta, pero este favor es muy difícil de obtener; son necesarias para ello poderosas recomendaciones. He ahí, para la salud y para la vida, dos temas de reflexión de cierta importancia.”¹².

Si bien estas escasas 90 millas que unían Sevilla con Córdoba estaban listas en 1859, el tramo completo que las unía con Madrid no se haría más que por fragmentos desgajados de su recorrido total. Desde esta fecha, los viajeros en los años que sucedieron se vieron obligados a alternar el tren con las diligencias en cortos intervalos. La reina Isabel II en ese viaje por el sur que inició en septiembre de 1862 desde la estación de ferrocarril de Madrid, recorrería con su séquito la longitud de aquellas vías que dando comienzo en la capital, paraban en Aranjuez una hora y cuarenta minutos después, continuando por Getafe, Pinto, Valdemoro, Ciempozuelos, Castillejo y Alcázar de San Juan. En esta localidad, la línea se bifurcaba, desprendiéndose un ramal por la derecha que conducía hacia Andalucía. Por aquella bifurcación se entraba en La Mancha, parando en Manzanares, Valdepeñas y finalmente en Santa Cruz de Mudela, “término por hoy del ferrocarril de Andalucía”¹³.

En marzo de 1852, algo menos de un año después de aquel inicio, continúan las obras hasta Almansa, aunque en agosto de 1853 vende la línea de Aranjuez al Estado, quedándose como arrendatario de ella. Al año siguiente, en junio de 1854 pone en servicio el ferrocarril hasta Alcázar. Poco después, año mes más tarde abandonaría todo, cuando unos sublevados incendiaron su casa, salvándola al huir conduciendo una locomotora con destino hacia Albacete. Protegido por Espartero volvería en agosto. Y cuatro más tarde, el 2 de mayo de 1858 inauguró la línea de Toledo. Esta línea conduciría, como hoy en día hasta Alcázar de San Juan, donde se desdobra con destino hacia Andalucía o Levante. Dos años antes había creado la compañía de ferrocarriles Madrid-Zaragoza-Alicante (MZA), junto con los Rotschild y la sociedad de crédito francesa Gran Central, al adquirir para su compañía Madrid-Albacete-Alicante, la línea Madrid-Zaragoza. Una sociedad que se convertiría en la primera gran compañía

¹² BRINCKMANN, Josephine de. J. de. *Paseos por España. (1849 y 1850)*. Cátedra, Madrid, 2001, pp. 261-262.

¹³ TUBINO, Francisco M. *Crónica de SS. MM. Y AA. RR. A las provincias andaluzas*. Sevilla, Imprenta de la Andalucía, 1863. Edición facsímil, Fundación Cultural del colegio de Aparejadores y Arquitectos técnicos de Sevilla, Sevilla, 1999, p. 22.

ferroviaria de España aunque pronto quedaría desligada del marqués quien vendería su participación para implicarse en otras empresas ferroviarias en Europa. Sin embargo la M.Z.A. continuaría con la construcción de viarios por Andalucía, donde mantuvo unos planes de expansión casi implacables hasta que un grupo de pequeñas empresas andaluzas se unieron para frenarla en 1877. Antes de que esto llegara, la compañía de Salamanca había logrado hacerse con las concesiones de las conexiones con Córdoba desde la meseta y con la línea de Córdoba a Sevilla. La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, se haría cargo de la construcción de la nueva estación de la Plaza de Armas de Sevilla en 1901, así como la de Atocha en Madrid, continuando sus proyectos hasta que en 1941 RENFE la nacionalizó.



Aquella senda férrea que terminó uniendo Madrid con Sevilla se forjó con los recursos que aquella España ofrecía: concesiones a empresas crediticias extranjeras, tratos de favor, corrupción política, implicación de intereses económicos particulares en concesiones políticas, caciquismo, exilios sin más justificación aparente que odios personales, amenazas de muerte para lograr fines espúreos, intentos de asesinato... junto con una catarata de opiniones elevadas a la categoría de argumentos sin más refrendo científico que el que confería la costumbre, es decir una realidad que en

España se había construido con elevadas dosis de superstición, ignorancia, experiencia personal y miedo¹⁴.

Jaén quedaba apartada de este camino, aunque su provincia no tardaría en ser atravesada por el ferrocarril. Por esta razón, las autoridades de la ciudad, con una parte considerable de ciudadanos montaron una población efímera de tiendas en las Correderas, junto al camino de postas, para agasajar a la corte. Santa Helena, Navas de Tolosa, Carboneras, La Carolina, Guarroman y Bailén le esperaban. Andújar, Aldea del Río, Montoro, Pedro Abad y El Carpio, cruzando el puente de Alcolea sobre el cauce del Guadalquivir conducían directamente a Córdoba. Desde allí hasta Sevilla el ferrocarril los llevaría, en medio de una algarabía popular que les fue agasajando en las paradas de Villarubia, Hornachuelos, Posadas, Almodóvar, Palma de Río, Peñaflor, Lora, Guadajoz, Tocina, Brenes, La Rinconada y finalmente el campo de Marte con su estación en Sevilla.

Salir de aquel deslumbrante y apretado sur de mocárabes que empezaba a acomodarse con las debilidades de eso que en algunas capitales europeas llamaban civilización, aún no se había completado. Buenos hoteles, sabrosas comidas, tiendas bien surtidas o ferrocarriles con horarios señalados no acompañaban al extranjero en su despedida por el norte, camino de la frontera por tierras de Europa. En Córdoba se decía adiós a algunas comodidades, aunque se daba comienzo a otro tipo de viaje. Por entonces, el trecho más largo de la línea de ferrocarril de Córdoba a Madrid aún no se había completado, obligando a tomar la diligencia. Ésta iba tirada por diez mulas que recorrían en veintitrés horas la distancia que les conducía hasta Santa Cruz de Mudela, desde donde comenzaba el ferrocarril hacia Madrid. La oficina en la que se adquirían los billetes para la diligencia en Córdoba se encontraba en una calle tan estrecha que sólo se podía acceder a pie, abandonando coche y equipaje a su suerte, en la calle ancha más próxima¹⁵. En 1872, tan sólo diez años después, este recorrido ya se había completado. Edmundo de Amicis llegaría en tren realizando su trazado completo: “entré

¹⁴ Por estos motivos, cuando aquella primera locomotora que unía Madrid con Aranjuez, una parte de la prensa informaba que “el humo que desprendían las locomotoras era tóxico en extremo; que el óxido de carbono multiplicaría las enfermedades de los pulmones y los bronquios, y que el traqueteo sería causa de frecuentes enfermedades nerviosas. Y esto no lo decían, precisamente, gentes incultas, sino personas que por sus cargos y relieve social estaban en el deber de acoger con alborozo aquella nueva manifestación de progreso”. HERNÁNDEZ GIRBAL, F. *José de Salamanca. Marqués de Salamanca. El Montecristo español*. Madrid, Ediciones Lira, 1992, 2ª edición, p. 390.

¹⁵ ANDERSEN, H. C. *Viaje por España*. Alianza Editorial, Madrid, 2004, pp. 259-260.

en un compartimento rebosante de mujeres, niños, guardias civiles, cajas, cojines y paquetes; y allá que vamos con una insólita rapidez para un ferrocarril español”¹⁶. Aquella velocidad le conduciría sin que tuviera que abandonar esos raíles en Santa Cruz de Mudela, desde donde “el tren se encaminó por entre las rocas de la Sierra Morena que separan el valle del Guadiana del Guadalquivir”¹⁷. Una realidad con la que se cruzaban cada vez los viajeros, ya que desde la última década de 1890 la velocidad alcanzada por los ferrocarriles y su sensación acomodada en la vida moderna, acercaba a ciudades como Sevilla de una forma tan considerable a cualquier lugar de Europa, que les permitía albergar la posibilidad de volver tantas veces como se deseara. Y no sólo desde Francia, sino también desde Dinamarca, el escritor Martin Andersen Nexø, el escritor danés más traducido tras Hans Christian Andersen, la visitaría en numerosas ocasiones, tomando sin estaciones su destino directo entre diciembre de 1894-1896 y 1903, cuando al salir con destino a Córdoba conoció la realidad de la vida que transcurría en el interior de sus vagones.

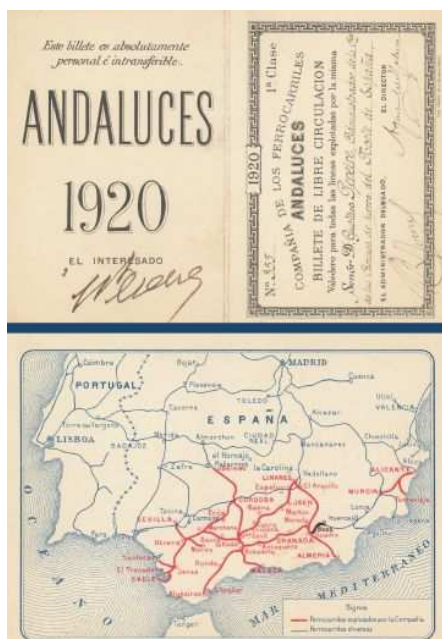
Uno de los extremos de aquel trayecto, la estación de Córdoba, ubicada en Sevilla, terminaría abandonando ese aspecto indiferente que la haría casi invisible para sus visitantes, en 1901. Aquella estación que a finales de la década de 1890 resultó al periodista Henry Lyonnnet “pequeña, vieja y sucia”¹⁸, inauguraría el siglo con un buen aspecto. A partir de entonces la ciudad daba la bienvenida a los viajeros procedentes de Madrid con una singular pantalla neomudéjar, antesala de aquel sueño morisco que muchos consumidores de lecturas de España esperaban encontrar. Esta estación fue realizada por la Sociedad de Madrid-Zaragoza-Alicante, como enclave final de una línea que había iniciado el capital del marqués de Salamanca algo más de cincuenta años antes. Las siglas de la compañía Madrid-Zaragoza-Alicante que se hizo cargo de las obras están en el azulejo que simulan palabras en árabe. Empiezan las obras en 1899 con las obras del ingeniero Nicolás Suárez y Albizu, bajo el proyecto del ingeniero portugués José Santos Silva. Diseño neomudéjar inspirado en un patio de la Alhambra de Granada, y en los arcos de la mezquita de Tánger. Se inauguró el 18 de marzo de 1901.

¹⁶ AMICIS, Edmundo de. *España. Diario de viaje de un turista escritor*. Cátedra, Madrid, 2000, pp. 227-252.

¹⁷ AMICIS, Edmundo de. Op. cit. pp. 227-252.

¹⁸ LYONNET, H. op. cit. p. 134

Aquel enlace resultaría incompleto sin su prolongación hasta el puerto de Cádiz¹⁹. Esta realidad definitivamente no llegaría hasta el 7 de octubre de 1861, cuando con su inauguración se ponía fin a un proyecto de obras que duró nueve años. La longitud de la línea alcanzaba un total de 159 kilómetros, a los que sumándoles los 130 construidos hasta Córdoba volcaban un total de 289 kilómetros desde Córdoba hasta Cádiz. A diferencia de lo que había ocurrido con la línea hasta Sevilla, esta continuación que se abría como salida a la exportación de los vinos jerezanos especialmente, terminaría con su explotación en manos de un grupo de pequeñas compañías andaluzas que se unieron en 1877. Este grupo se denominaría la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, conocida popularmente como *Andaluces*. Esta nueva sociedad comenzaría con la explotación de la línea Córdoba-Málaga, a la que se unieron las líneas Sevilla-Jerez-Cádiz, Utrera-Morón-Osuna, Osuna-La Roda, Jerez-Sanlúcar-Bonanza, Marchena-Écija, Campillos-Granada y Córdoba-Belmez. Es decir, una parte considerable de la enredadera viaria que rápidamente, tras concesiones particulares, se fue tejiendo entorno a los empalmes que se tendían desde esta columna vertebral, que se cimentó sobre ese antiguo camino real de postas de Andalucía, que enlazaba la corte con Cádiz.



Mientras este proceso se preparaba en otros puntos de la geografía, en Sevilla se erguía una segunda estación que uniría la corte con el mar por el sur, saliendo al puerto

¹⁹ RODRÍGUEZ, E. A. *Guía del Viajero por el Ferro-carril de Sevilla a Cádiz*. Edición facsimil del Colegio Oficial de Aparejadores y arquitectos técnicos de Sevilla, Sevilla, 1985, p. 2.

gaditano²⁰. Su ubicación, próxima a la salida más rápida para su destino, atravesaba una zona abandonada de la ciudad, que no tardaría en recuperarse económicamente, convirtiéndose en un espacio rentable para todo tipo de eventos, así como en un lugar que en 1929 se aprovechó para la expansión urbana con sus infraestructuras de la misma ciudad. Mientras en el otro extremo, se erguía la estación en Cádiz. Una ciudad que a finales del siglo, a Andersen Nexø, le parecía que vivía aletargada en un voluntario aislamiento²¹.

Si esto ocurría con el extremo de los destinos trazados en el que fue viario preferente, columna vertebradora del antiguo camino real, a su alrededor se desplegaba en estos años una realidad no menos complicada. Estas dificultades se contaron desde sus primeros momentos, motivando un sinfín de proyectos sin concluir que se apilaban entre otras sin concesiones, junto con otros viarios reclamados por sus vecinos que no encontraban empresas que quisieran realizar su trazado. Mientras, aquellos trayectos que consiguieron emerger a lo largo de la década de 1860, lo harían financiados por concesiones privadas, que no parecían preservar más planificación que los enlaces con el centro peninsular, estableciendo un diseño radial de tipo arborescente, apartando las comunicaciones internas con sus necesidades económicas. De esta forma, en aquella carrera por alcanzar el corazón del país que mantuvieron las clases emergentes de las diferentes capitales andaluzas, sería la malagueña la que estableció las bases consecutivas para encontrar una salida terrestre rápida, moderna y segura de sus productos. La importancia de su puerto y el espíritu emprendedor de algunas de sus familias serían imprescindibles para que aquella realidad nueva, configurada por una estación de ferrocarril y sus líneas, fuera posible. El primer trayecto por el que Málaga apostó sería por su comunicación con Córdoba, buscando la vertebración con Madrid. Este enlace se trazó para encontrar una vía de integración con el interior de la Península que acompañara a su próspero puerto. Alrededor de su erección se constituiría una de las compañías más importantes que operaron en el territorio español, aglutinadora en las décadas siguientes de otras vías que de una forma intermitente se habían ido abriendo,

²⁰ ESTACIÓN DE CÁDIZ en Sevilla, según RODRÍGUEZ, E. A. op. cit., p. 14.

²¹ “En los últimos treinta años la ciudad ha pasado de cien mil a cerca de sesenta y cinco mil habitantes, que viven de rumiar en silencio los recuerdos de una grandeza pretérita. No tiene más conexión ferroviaria con el mundo exterior que una estación rural jutlandesa de doscientos habitantes; viene un tren correo al día, regularmente con un retraso de dos horas. Los diarios de la mañana de Madrid no llegan a Cádiz hasta la tarde del día siguiente, y, cuando se trata de suscripciones, a causa del retraso del tren correo, rara vez llegan a manos de los lectores antes de la mañana del tercer día”. ANDERSEN NEXO, M. op. cit. p. 41.

así como de nuevas concesiones. La Compañía de Ferrocarriles Andaluces se había formado en torno a la construcción de esta línea, conformada por los intereses económicos que las familias malagueñas tenían en los altos hornos locales. La búsqueda de carbón en el valle de Los Pedroches de Córdoba sería uno de sus principales motivos, para acometerla se encargaría del trazado de esta línea como de la construcción de su estación la Sociedad del Ferrocarril de Málaga a Córdoba, formada por Jorge Enrique Loring, Martín Larios y Tomás Heredia, cuñado de Loring. Aquel viaje debía atravesar en algunos de sus fragmentos lugares de difícil acceso, como era el caso de la zona del Chorro, lo que motivaría un balance final costoso por las dificultades de aquella recóndita naturaleza. Diecisiete túneles, ocho viaductos y dieciocho puentes se atravesaban antes de alcanzar Córdoba.

La inauguración de la estación y de su primer tramo se produciría durante el mes de septiembre de 1862, acelerándose su construcción con motivo de la venida de la reina Isabel II para visitar la Exposición provincial de productos agrícolas y de tecnologías industriales, dentro de aquella visita oficial que realizó a Andalucía tras los levantamientos de los campesinos en Andalucía. La línea férrea que la reina había venido a inaugurar alcanzaba entonces treinta kilómetros, concluyendo en Casablanca, donde les esperaba una exuberante tienda de campaña en la que se habían distribuido todo tipo de inscripciones alusivas a la prosperidad nacional que la reina patrocinaba fomentando la creación de los ferrocarriles. Cuarenta minutos tardaría la reina con su séquito y las autoridades correspondientes en alcanzar aquel destino, atravesando la vega de Málaga, mientras desde las ventanillas de los vagones los periodistas anotaban que “el paisaje se desarrollaba á nuestra vista en pintorescos cuadros”²².

Casi tres años después, aquella sociedad formada por los Loring, Larios y Heredia completaría aquella línea completando su trazado en 1865. A partir de este año quedaban enlazadas Córdoba y Málaga, uniéndose con la línea Córdoba-Sevilla-Cádiz. El paso siguiente concebido como una necesidad sería el de comunicar Algeciras con Bobadilla, para unir de esta forma las poblaciones del Campo de Gibraltar con las redes

²² Bajo la carpa de la tienda se dio por inaugurado aquel costoso proyecto entre brindis, felicitaciones y un variopinto álbum de sonrisas esperanzadas porque: “Málaga había dado el primer paso hacia la Andalucía central. Su porvenir estaba ya asegurado. Pronto los ricos productos de sus distritos podrían ser trasladados cómodamente hasta la explanada de su muelle; pronto la Serranía de Ronda, esa región sembrada de bellezas naturales, abriría sus secretos y sus riquezas á los ojos del viajero que hoy huye de ella rechazado por los inconvenientes que la traslación de un punto á otro ofrece dentro de sus escabrosos límites”. Ibidem.

ferroviarias centrales que unían España. En 1888 *The Algeciras*, la compañía británica establecida en Gibraltar consiguió la concesión para tender aquel trazado. Sin embargo la sinuosa orografía de aquel terreno que obligaba a horadar constantes túneles y a levantar puentes, no haría más que enredarlos en el tiempo, frenando y retomando unas obras que tardarían en concluirse, amenazadas constantemente con su paralización. Sin embargo, prevalecerían los esfuerzos, la voluntad y los intereses económicos, cuando el 6 de octubre de 1890 se lograba inaugurar el que sería su primer tramo, el comprendido entre Algeciras y Jimena.

El periodista Francisco Tubino cuando auguraba el porvenir de la nueva estación, expresaría un pensamiento que no se llegaría a materializar hasta décadas antes. La posibilidad de extender aquel camino de hierro en poco tiempo hacia aquel paraje sembrado “de bellezas naturales” como era la Serranía de Ronda, aún debía esperar. Ronda, otro de las localidades más visitadas por este rincón de Andalucía cuando no había más transporte que un par de mulas o una caravana de jinetes, debido a sus “escabrosos límites”, continuaría apartada para quienes huían al asomarse a las faldas de su sierra. Ronda, como tantas otras poblaciones relevantes del territorio, quedaría excluida de esos primeros trazados. Al fin y al cabo Ronda, no dejaba de ser una población modesta dentro de un paraje hostil, apartada de los viarios que se iban tendiendo con intereses económicos particulares. Mientras otras, mejor ubicadas en las rutas que motivaban el levantamiento de los tendidos, como eran las proximidades de minas o una ubicación oportuna hacia los grandes focos de consumo, habían logrado disfrutar de estas vías de comunicación incluso con menos esfuerzos. En cualquier caso, la realidad del entramado andaluz no sólo sería en líneas generales precario en sus servicios, sino complejo en su articulación, ya que para recorrer su territorio de una forma transversal, marcando sus extremos desde Huelva hasta Almería, la inversión de tiempo era considerable, ya que se hacían necesarias hasta seis inversiones diferentes en el sentido de la marcha.

Cuando se establecieron los primeros intentos por elaborar un Plan General de ferrocarriles durante la década de 1860, se proyectaron unos entramados ferroviarios que en gran parte no se cumplieron ni en los tiempos, ni en los trazados ni en las rutas, pero que no dejaron indiferentes a quienes deseaban salir de su aislamiento a pesar de no encontrarse entre los escogidos. El anhelo de Ronda de tener ferrocarril se inspiraría

especialmente con la presencia en la ciudad del ingeniero francés Carlos Lamiable y Watrin, quien había venido a España con el objeto de trabajar en la línea que unía Córdoba con Sevilla, desarrollada por una concesión financiera francesa, la de Isaac Perèire y Charles Laffite y construida también los franceses Savaleté y Manby. El 10 de octubre de 1878 el Cabildo de Ronda acordó “estudiar si sería factible establecer una línea férrea que partiendo de esta estación llegue a Bobadilla, estación de la línea Córdoba-Málaga, y que se comisione de ello al ingeniero Carlos Lamiable y Watrin”²³. Tras muchas vicisitudes y un sinfín de desencuentros, entre los que se contaron, como era habitual: traspaso de concesiones, amenazas y un clima permanente de descontento y desconfianza, la línea se abrió finalmente. El 3 de septiembre de 1891 el Ministerio de Fomento autorizó la apertura de la línea Bobadilla-Ronda, segundo tramo, que la enlazaba a su vez con Algeciras, realizándose la inauguración con un primer viaje el 7 de septiembre. Un año después se concluía el tramo más complejo, el que se tendía entre Ronda y Jimena, entrando en servicio el 27 de noviembre de 1892.

Se presentó también su estación, la que traería importantes transformaciones urbanísticas. La estación estaba separada de la ciudad por unos 250 metros de descampado, que ante las inclemencias del tiempo convertían a aquel ensanche en una hendidura cubierta alfombrada de un barrizal. Una situación que llevaría al Ayuntamiento a encargarse de una vía de enlace arrecifada de unos 400 metros, que se articulaba con 6 metros de ancho para permitir el paso cómodo de carruajes, y dos andenes de 2,5 metros para peatones, cunetas empedradas y 4 hileras de arbolado. En 1904, desde *El Liberal Rondeño* se pedían otras mejoras: “¿No se podría hacer un gran parque en el Llano de la estación...? La conveniencia de esto no podrá ser discutida por nadie. Primero porque se embellecería el lugar de obligado tránsito para los forasteros que llegan a esta ciudad por el ferrocarril, evitándoles la desoladora primera impresión que en la actualidad sufren contemplando aquellas inmundas escombreras y aquellas decorosas casucas del callejón de Infantes, calle Setenil y calle Portichuelo...”²⁴. A la línea que unía Algeciras con Bobadilla, en su parada a Ronda se le sumarían otras dos mejoras, además de aquella hermosa estación de trenes. Éstas serían el Hotel Reina

²³ Archivo Histórico Municipal de Ronda. Actas Capitulares. Cfr. SIERRA DE CÓZAR, Pedro. “Ronda y el ferrocarril” en *IV Congreso de Historia Ferroviaria. 150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Málaga, 2006, p. 3.

²⁴ *Idem*, p. 9.

Victoria, y el Paseo de los Ingleses. Ambos esperaban al viajero que hasta aquella escarpada ciudad quisiera acercarse.

Aquella ciudad suspendida en lo que parecía un permanente desafío a la naturaleza, había volcado la energía necesaria para que en todos aquellos planes de reformas y mejoras viarias proyectados por el estado, no se olvidaran de su situación. Cuando una parte considerable de las rutas principales andaluzas andaba en obras, intentado cumplir como se podía con los planes de comunicaciones trazados por los ilustrados, Ronda había conseguido trazar su Puente Nuevo, inaugurado el 6 de noviembre de 1787. Desde entonces, de aquella imagen arrobada sobre la montaña, se proyectaba una potente prolongación que indicaba que no estaba aislada. La ubicación definitiva de su estación de ferrocarril, la llevaría a arroparla de mejoras que de nuevo la acercarían hacia el exterior, algo que se materializó en unas incesantes transformaciones que la dotaron de un gran hotel y paseos, que acogían de una forma natural hacia aquella abrupta naturaleza a quien quisiera conocerla. Atrás quedarían las dificultades que *The Algecirians*, compañía concesionaria de la explotación, había debido esquivar para lograr finalizar aquel recorrido.

No obstante, de toda aquella hostilidad destacaría especialmente entre las dificultades que podían subsanarse, y que no se habían acometido para facilitar el viaje, la falta de puentes. El Guadalete en la ruta de Ronda a Cádiz, cerca de Zahara lo precisaba, de la misma forma que resultaban imprescindibles en los arroyos perpendiculares que horadaban las montañas corriendo hacia costa en dirección a Estepona y Marbella. De igual forma, urgía tender un enlace sobre el Hozgarganta en el itinerario a San Roque. Unas empresas de ingeniería que no se acometieron durante décadas, llegando el ferrocarril hasta ellas en los últimos años del siglo XIX, retrasándose incluso en algunas zonas hasta pasada la guerra civil de 1936. La línea, por tanto, discurría a través de 22 estaciones, diseñadas siguiendo el modelo de la compañía Imperial India. Con el tiempo, algunas de esas localidades habituales en los antiguos trazados de montañas, quedarían finalmente enlazadas con la red ferroviaria del entorno, a pesar de haber quedado excluidas en sus primeros proyectos. Gaucín sería una de ellas. Presente en las memorias de todos los viajeros que se encaminaban desde Cádiz hasta Málaga, se perdería de este trazado concebido desde Algeciras a Ronda en un primer momento, aunque se subsanó con la construcción de una segunda estación en

Cortes de la Fronteras, que primero se denominó El Molino Regolfo, y posteriormente Gaucín, por haberse levantado para el servicio de esta población.

Del mismo modo que había ocurrido con Ronda, la apertura de la línea de Bobadilla-Algeciras brindaría nuevas oportunidades a estos angostos trayectos de rueda, aunque no todas las esperanzas que se albergaron llegaron a alcanzar acuerdos definitivos. En 1893 se abrió esta línea, para entonces las que formaban parte de la red ferroviaria de Málaga se encontraban prácticamente concluidas. Bobadilla se convertía en un importante nudo de comunicaciones formado por dos grandes ejes, que cruzándose en aquella estación, realizaban un amplio recorrido con dirección norte, desde Málaga hasta Córdoba, y transversalmente uniendo Granada con Algeciras. De esta forma el Campo Gibraltar entraba en contacto con el resto de España.

Como ya había sucedido anteriormente con Bobadilla, Puente Genil se convertiría en otro de los grandes cruces ferroviarios andaluces, en este caso del Norte. En 1893 se abriría la línea de Puente Genil-Linares, que ya estaba enlazada con Baeza desde 1866 en su ruta hacia Jaén. Con la circulación férrea por este tramo, se crearía un nuevo acceso a gran parte de Andalucía, ya que Puente Genil estaba conectado con Córdoba, Málaga y Algeciras, a través de la línea de Málaga-Córdoba. Por entonces, gran parte de Andalucía se había ido enlazando a través de estas líneas, que si bien en sus primeros planos se concibieron de vía ancha, se terminarían enlazando por otras zonas con otros proyectos concebidos como de vía estrecha, para facilitar el acceso a entornos excluidos de estos primeros trazados por motivos geográficos y económicos.

De ese proyecto inicial que partía de Algeciras, hacia Málaga quedaba aún por concluir el recorrido por la costa, por estos años paralizado. Entre aquellos proyectos de vía estrecha, promovidos por algunos empresarios que encontraron más rentable acometer estos trazados que habían quedado excluidos de los grandes trazados ferroviarios por no encontrarlos rentables económicamente, se encontraría el del litoral malagueño. Menores costes y una rentabilidad segura fueron los motivos que determinaron su existencia. De esta forma, empezaron a proponerse trazados que comunicaran Málaga con localidades vecinas, bien a través de tranvías o bien con ferrocarriles. Sin embargo, no sería hasta principios del siglo XX, cuando se convertiría en una realidad. Entre 1881 y 1906 se volcaron numerosos proyectos que no llegarían a

cuajar. En ellos se establecía la comunicación tranviaria desde Málaga con las poblaciones de Torre del Mar, Vélez-Málaga, Churriana, Torremolinos y Marbella, concibiéndolos como concesiones aisladas, que no tendían una red de comunicación completa. Ésta sería la base de la desarticulación de estas propuestas. Sin embargo la irrupción en 1898 de la *Tranways de Málaga Sociéte Anonyme*, una compañía con capital belga que había obtenido su primera línea por transferencia de la compañía inglesa *The Malaga Tranways Company Limited*, traería definitivamente la red de tranvías urbanos a la ciudad. A partir de entonces, se constituiría la compañía de Ferrocarriles Suburbanos de Málaga, (FSM), que establecieron por la ciudad los ferrocarriles de vía estrecha. Y desde allí tenderían la red que la unía hasta Ventas de Zafarraya, Coín y Fuengirola. Con el tiempo llegarían otros tramos que la unirían con Torre del Mar, Vélez-Málaga, Churriana unida con Coín en 1913 pasando por Alhaurín de la Torre y Alhaurín el Grande, Torremolinos, aprovechando las antiguas vías que se habían dispuesto para acarrear las rocas que se extraían de la cantera de los Almellones, necesarias para las obras de ampliación del puerto, recorriendo de esta forma el litoral²⁵.

Aquel antiguo trayecto había constituido una alternativa para alcanzar por tierra Málaga desde Gibraltar, bordeando la costa. Sería de todas las posibilidades, la menos frecuentada por los viajeros extranjeros, ya que además de las complicaciones de su paisaje, se había convertido a lo largo de todo el siglo XVIII en algunos parajes, en un lugar de desembarco de piratas. Su entorno natural se constituía en franjas estrechas de tierra que había dejado el mar, ramblas formadas por la irregularidad del clima, numerosos ríos y arroyos que corrían sin pasos naturales ni puentes hacia la costa, junto a terrenos pantanosos. Los asaltos violentos con asaltos, rapiña y asesinatos no sólo llegaban hasta estas costas desde el mar, provocados por corsarios, ya que en aquella geografía en el que cualquiera podía perderse, encontraron su lugar contrabandistas y bandoleros. Junto a las playas abiertas deshabitadas, desprotegidas, les acompañaban localidades aisladas de los grandes puertos, como Almuñécar o Adra, convertidos en lugares especiales para el contrabando.

Si bien parte del territorio malagueño, quedaría excluido de los grandes planos ferroviarios trazados en los primeros años para Andalucía, la misma suerte la

²⁵ CASTELLÓN SERRANO, C. "Otros ferrocarriles en Málaga", en IV Congreso de Historia Ferroviaria. 150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance, Málaga, 2006, p. 3.

compartiría con otras zonas. El más afectado por aquel abandono sería el sector Sureste, comprendido por las provincias de Granada, Jaén y Almería. Aquella situación conllevaría una falta de desarrollo económico, acentuado por unas circunstancias geográficas, políticas, económicas y demográficas peculiares. Si bien la red ferroviaria resultaba imprescindible en cualquier lugar, la provincia de Granada sería una de las que más deficiencias registraría en las memorias de los viajeros, por el interés que su visita despertaba a pesar de las dificultades que ofrecían los transportes y los caminos. La Alhambra desde la década de 1830 se convertiría en un lugar imprescindible dentro de la aventura de España.

Granada no contaría con el ferrocarril hasta 1866 dentro del viario de ancho normal. Una fecha tardía dentro del panorama general de las principales capitales andaluzas. Sin embargo, su principal vía de enlace hacia el entramado central, no se establecería hasta 1874, cuando se conectó de una forma definitiva por Bobadilla con la línea de Córdoba a Málaga. La misma reina Isabel en su viaje durante el otoño de 1862, pudo comprobar en ese viaje por Andalucía que la entretuvo casi tres meses, las grandes diferencias que existían entre las siete provincias que visitó. En esta década desde la inauguración de las dos estaciones de Sevilla, aún quedaban muchos lugares sin conexión. Parte de una Andalucía, que sin ferrocarril parecía a sus visitantes aún más atrasada. Uno de los destinos que había traído a los visitantes hasta Andalucía era Granada. Escondida entre un enrejado de montañas, atrapada en una orografía que parecía condenarla al olvido, sin embargo, el corazón de su Alhambra no dejó de funcionar nunca como un imán. Desde el puerto de Málaga, atravesando sierras desde el puerto gaditano o provenientes del antiguo camino de postas de Sevilla, así como entrando por Cartagena desde el Levante, aquel singular palacio andalusí esperaba a sus curiosos, convirtiéndolos por sus dificultades hasta la última década de este siglo romántico en aventureros improvisados.

En los primeros meses de 1850, cuando no había un solo tramo de hierros en ningún lugar del Sur, el trayecto entre Málaga y Granada, resultaba incómodo, difícil y sobre todo peligroso. Los robos en caminos o posadas, las caídas entre el laberinto de veredas o la falta de personal humano disponible para acompañarlos por una naturaleza hostil complicaban la situación. Hasta bien entrada la década de 1850, para encontrar lo necesario hacía falta algo más que dinero: buenas cartas de recomendación. Granada iría

tendiendo su propia red de ferrocarriles desde finales de esta década y los primeros años de 1870, cuando apareció por allí el entusiasta Edmundo de Amicis intentando llegar desde Málaga a Granada montado en uno de ellos. Aquel trayecto lo recorrería en 1872, dos años antes de que terminara su firme completo. Este viaje le resultaría “el más venturoso y desafortunado que haya hecho nunca en España”²⁶. Un trayecto al que aún le faltaba un tramo antes de alcanzar Granada que se realizaba en diligencia, intercalándose también en su trayecto en otra ocasión el cambio de tren.

Otra de las zonas más conflictivas de estos proyectos era la extensa área que mediaba en el sureste, poniendo en comunicación la salida hacia Almería. No sería hasta los primeros años del siglo XX, cuando se vio finalizado un enlace más directo con Madrid, así como su conexión con Almería a través de la línea de Moreda abierta en 1902, con la de Linares a Almería. En 1907 quedaría conectada definitivamente Granada con Murcia a través de la línea de Guadix, abierta en 1895, hacia Baza y el valle del Almanzora. Una realidad que se materializaría gracias a los intereses de las industrias mineras, especialmente la del hierro, que precisaba de una buena salida de sus materias primas hacia Europa²⁷.

Si bien Cádiz acogería los primeros proyectos ferroviarios del país, sin poder disfrutarlos, encontrándose aislada, a pesar de su aparente situación estratégica dentro del territorio, según testimonian sus viajeros en estos tiempos, no había abandono más evidente, que el de las provincias de sus extremos: Huelva y Almería. Si bien la aproximación de Huelva a Sevilla, terminaría dotándola de una línea que la enlazaría pronto hacia el centro del país, así como la riqueza de sus minas motivaría la incursión parcial por algunas zonas, el casi de Almería, se contaría entre los más desesperados. Huelva inauguraría su trayecto con Sevilla en 1880. Los intereses británicos mineros habían llevado al ferrocarril entre las minas de Río Tinto y Huelva, realizando costosas inversiones que permitieran el rápido y seguro traslado y almacenaje de la producción minera. Mientras esto ocurría, el que sería el lugar que el turismo del siglo escogió como móvil para acercarse hasta ella, se encontraba casi incomunicado. Mientras, otras

²⁶ AMICIS, E. op. cit., p. 294.

²⁷ PEÑA AGUILERA, Carlos. “La Vía Estrecha en Granada: proyectos frustrados, oportunidades perdidas y recuperación para el futuro”, en *IV Congreso de Historia Ferroviaria. 150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Málaga, 2006.

líneas como la que enlazaba Huelva con Ayamonte, esperaría desde 1893 en que se empezó a vislumbrar su construcción, hasta 1936, su fecha definitiva de inauguración.

Almería, por su parte, no encontraría comunicación ferroviaria hasta el 14 de marzo de 1899, cuando se inauguró la línea que la unía con Linares. Su historia se remonta a 1870, cuando el gobierno autorizó su construcción ofreciendo subvenciones a sus posibles inversores. Sin embargo, no sería hasta 1889 cuando se aprobó la concesión. El Banco General de Madrid la obtuvo, transfiriéndola a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, que comenzaría su construcción el 16 de julio de 1890 en Almería. El primer trazado sufriría diversas modificaciones. Los intereses económicos de las cuencas mineras de la sierra con el puerto de Almería motivaron las alteraciones, lo que provocaría un retraso en cualquier otro aspecto e industria que no estuviera relacionado con ellos, entre ellos los propios intereses naturales de gran parte de sus habitantes. Sin embargo, su proceso continuó, buscando las mejores conexiones para el negocio minero. De esta forma el 23 de julio de 1895 empezaron las obras en el tramo que conducía a Guadix, y el 15 de noviembre de este mismo año se iniciaría la línea Baeza-Quesada, lo que provocaría que la unión de estos tramos, en 1899, convirtieran a Almería en una capital más enlazada como las demás capitales andaluzas con el exterior a través del ferrocarril.

De esta forma, las diferentes provincias andaluzas lograrían ver surcar por sus montañas y llanuras ese nuevo reguero del siglo que fue el ferrocarril. Su demanda fue respondiendo a aquello que Ford comunicó a los ingleses en sus *Cosas de España* en 1846, bien informado de los acontecimientos que se estaban desarrollando en el país para la implantación del tren por algunos de sus amigos, como Pascual de Gayangos: “En otros países, las carreteras, los canales y el comercio preceden a la vía férrea, y en España, parece que ésta ha de ser la precursora”²⁸, escribiría a sus lectores, en unos momentos en los que los capitales británicos se preparaban para invertir en aquel negocio en España. No obstante les advertía que en aquel país de “dehesas y despoblados” no gustaban ni de ver a extranjeros enriquecerse con las fuentes de su territorio, ni de novedades. Y es que “el español, criatura rutinaria y enemiga de innovaciones, no es aficionado a viajar; apegado a su terruño por naturaleza, odia el

²⁸ FORD, Richard. *Las Cosas de España*, Turner, Madrid, 1974, p. 62.

movimiento tanto como un turco, y tiene particular horror a ser apremiado; por consiguiente, una mula al paso ha sido suficiente para todas las necesidades de traslación de hombres y bienes”²⁹. A lo que se sumaba que “las distancias son demasiado grandes y el tráfico demasiado pequeño para hacer fácil el ferrocarril”, según el escritor. Ford, fiel a su estilo mordaz en el manejo de intereses espúreos lo adobaría como una de esas salsas “de cebolla rellena” con las que aconsejaba a todos los que escribían sobre España, cuando afirmó que: “nunca consentirán que la locomotora luterana les quite el pan: privados de medios de ganar la vida, ellos, como los contrabandistas, tomarán otro camino y se convertirán en ladrones o en patriotas. Muchas y muy largas y solitarias son las leguas que separan una ciudad de otra y en estos inmensos desiertos de la despoblada España, y no sería suficiente una protección militar para amparar la vía contra la guerra de guerrillas que habría de emprenderse. Un puñado de enemigos en cualquier llanura cubierta de monte bajo podría, en un momento, interceptar la vía férrea, detener el tren, inutilizar al fogonero y quemar la máquina con su mismo fuego, particularmente si se tratara de un tren de mercancías”³⁰.

Pero nada de estos fue cierto, por encima de todos aquellos temores supersticiosos, habituales, como la historia ha demostrado en todos aquellos pueblos que el ferrocarril se ha impuesto sobre una naturaleza hostil, serían superados. Con muchísimos esfuerzos, capitales extranjeros y nacionales en permanente disputa, pasajeros temores populares y la industria y el comercio como principal motor de aquella iniciativa, los ferrocarriles irían adentrándose progresivamente por toda la Península a lo largo de los siglos XIX y primeras décadas del XX. Sería cuestión de tiempo, que aquellas prósperas empresas que motivaron su aparición dejaran de serlo, para terminar transportando al que sería el gran negocio del siglo XX: el turismo.

²⁹ Idem, p. 63.

³⁰ Ibidem.

BIBLIOGRAFÍA:

AMICIS, Edmundo de. *España. Diario de viaje de un turista escritor*. Cátedra, Madrid, 2000.

ANDERSEN, H. C. *Viaje por España*. Alianza Editorial, Madrid, 2004.

ANTÓN RODRÍGUEZ, E. *Guía del Viajero por el Ferro-carril de Sevilla a Cádiz*. Edición facsímil del Colegio Oficial de Aparejadores y arquitectos técnicos de Sevilla. Sevilla, 1985.

BÉCQUER, G. A. *Obras completas*. Cátedra, Madrid, 2004.

BLACKBURN H. *Travelling in Spain in the present day*. Sampson Low, son & Marston, London, 1866.

BRINCKMANN, Josephine de. J. de. *Paseos por España. (1849 y 1850)*. Cátedra, Madrid, 2001.

CUENCA TORIBIO, J. M. *Historia de Sevilla, Del Antiguo al Nuevo Régimen*. Universidad de Sevilla. Sevilla, 1976.

GAUTIER, Théophile. *Viaje a España*. Madrid, 1998.

HERNÁNDEZ GIRBAL, F. *José de Salamanca. Marqués de Salamanca. El Montecristo español*. Madrid, Ediciones Lira, 1992, 2ª edición.

LYONNET, H. *La España desconocida*. Madrid, 2002.

PEÑA AGUILERA, Carlos. “La Vía Estrecha en Granada: proyectos frustrados, oportunidades perdidas y recuperación para el futuro”, en *IV Congreso de Historia Ferroviaria. 150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Málaga, 2006.

PLAZA ORELLANA R. *Los caminos de Andalucía. Memorias de los viajeros del siglo XVIII*. Universidad de Sevilla, Sevilla, 2008.

RODRÍGUEZ, E. A. *Guía del Viajero por el Ferro-carril de Sevilla a Cádiz*. Edición facsímil del Colegio Oficial de Aparejadores y arquitectos técnicos de Sevilla, Sevilla, 1985.

SIERRA DE CÓZAR, Pedro. “Ronda y el ferrocarril” en *IV Congreso de Historia Ferroviaria. 150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance*. Málaga, 2006.

SOPWITH, Thomas. *Notes of a visit to France and Spain in 1864*. 1865.

TUBINO, Francisco M. *Crónica de SS. MM. Y AA. RR. A las provincias andaluzas*. Sevilla, Imprenta de la Andalucía, 1863. Edición facsímil, Fundación Cultural del colegio de Aparejadores y Arquitectos técnicas de Sevilla, Sevilla, 1999.