

La recuperación de una línea férrea abandonada en la comarca sur sevillana



Juan Rincón Millán
*Arquitecto Técnico e Ingeniero de
O. Industrial*

Colaborador
Manuel Vigil-Escalera Pacheco
Arquitecto

Algo de su origen y evolución histórica

En los primeros años del siglo pasado se creaba en la misma sede de la Cámara de Comercio de Jerez de la Frontera la sociedad J.V.S., S.A., Estudios del ferrocarril de Jerez a Villamartín y Setenil, para la que se suscriben por distintas personalidades de los pueblos interesados 2.125 acciones de 50 pesetas cada una. La idea era extender una línea férrea por la Comarca sur Sevillana y norte gaditana para dar salida a los vinos y productos agrícolas de la Comarca de Jerez y de los pueblos afectados de Cádiz y Sevilla. La sociedad J.V.S., S.A. encarga el proyecto al ingeniero jerezano Antonio Gallejos Sánchez, quién lo termina en Noviembre de 1904. El proyecto, redactado para vía ancha (1,672 m), no encuentra sociedad ni valedor interesado en su construcción y quedará aparcado hasta que se incluya en la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26 de Marzo de 1908, que primaba la construcción de líneas de vía estrecha (generalmente vía métrica), pues estos además de reducir los costes de construcción se adaptaban mejor a nuestra topografía. Aprovechando los beneficios de esta Ley, pues concedía subvenciones a las compañías para su construcción, la sociedad cambia el proyec-

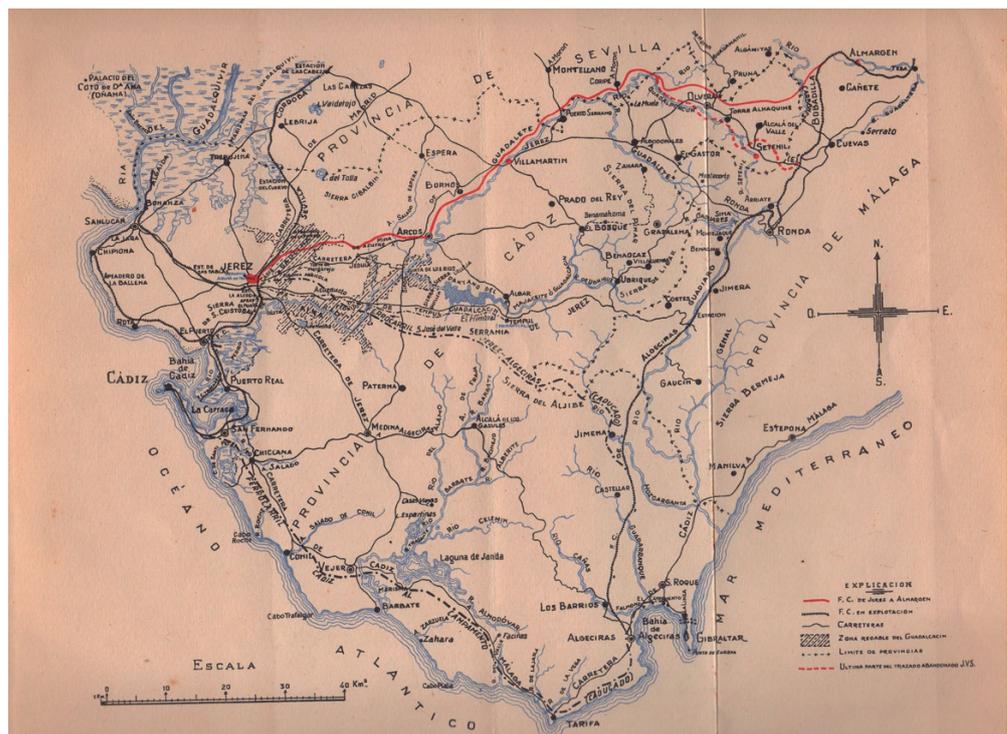
to para ancho métrico y se lo vuelve encargar a Antonio Gallegos, quién no cobra nada por ello y lo termina en Diciembre de 1909. A pesar de los beneficios de esta Ley la sociedad tampoco encuentra apoyos ni empresas interesadas en la línea, pero seguirá luchando por ella. La crisis económica motivada por el conflicto bélico mundial (1914-1918), las revueltas sociales por la guerra marroquí y la debilidad del sistema político, hasta 20 Presidentes del Gobierno se sucedieron en los primeros 15 años del siglo XX, no hicieron más que acabar con las escasas esperanzas que aún tenía la sociedad y los pueblos por donde discurría la línea.

Cuando todo parecía perdido, el Capital General Miguel Primo de Rivera, jerezano de nacimiento, en anuencia con Alfonso XIII proclama en Septiembre de 1923 la dictadura y nombra en Diciembre de 1925 a Rafael Benjumea y Burín, Ministro de Fomento. Este hombre ingeniero de profesión, afincado en Málaga pero nacido en Sevilla, profundo defensor de las obras públicas impulsa un ambicioso Plan de ferrocarriles que tenía como objetivos vertebrar las comunicaciones ferroviarias del país, hacer llegar el ferrocarril a zonas aún mal servidas como Aragón, Ga-

licia, Castilla La Mancha y el Levante, mejorar las conexiones con Francia y Portugal y servir a intereses militares y estratégicos. A raíz de ello proclama el Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción mediante Real Decreto-Ley de 5 de Marzo de 1926, publicado en la Gaceta de Madrid N° 65 al día siguiente.

En este Plan, que incluye 17 líneas férreas por toda la geografía española que sumaban un total de 2.675 Km., aparece la línea Jerez a Villamar-tín- Olvera a la Sierra, pues se había cambiado el punto de enlace con la línea Algeciras-Antequera-Granada, fijado inicialmente en Setenil al municipio malagueño de Almargen, algo más al norte, como recoge la propuesta indicada en el Mapa 1 de la sociedad J.V.S., S.A. Quizás, debido a la ascendencia andaluza de Primo de Rivera y Rafael Benjumea, se pueda pensar que este fue el factor decisivo para la inclusión de la línea en el Plan, pero aunque ello pudo influir, lo que hizo que la línea fuera incluida en el Plan fue el carácter estratégico y militar que le confirió el Ministerio de Guerra, pues con solo construir otra pequeña línea de 20 Km., en la Región de Murcia, entre Totana y La Pinilla, se podrían conectar más directamente las Bases Navales

Mapa 1. Plano aportado por la Sociedad JVS donde ya propone la línea Jerez-Almargen y abandona el ramal a Setenil



de Cádiz y Cartagena, ante un conflicto bélico, pudiéndose transportar por el interior de la península tropas, maquinaria militar y municiones entre el Atlántico y el Mediterráneo.

El carácter de urgente y preferente del Plan sería realidad, pues el 4 de Agosto de 1926, a los 5 meses de publicarse el Real Decreto, se adjudica a Manuel Troitiño Edreira 32 Km. de trazado por un importe 2,5 millones de pesetas. En los dos años siguientes se adjudica a la empresa Valentín Vallhonrat, S.A. y al propio Troitiño Edreira el resto del trazado, lo cual daba a entender que la línea se finalizaría de inmediato, pero el fin del régimen de Primo de Rivera, la crisis financiera de 1929, la llegada de la II República, la Guerra Civil, la dura posguerra y el nuevo conflicto bélico mundial acabarían con las ilusiones de muchos pueblos, de sus gentes, de las Diputaciones gaditana, sevillana y malagueña y todos cuanto pusieron su empeño en construir esta línea. Las obras que llegaron casi al 80% de volumen de ejecución, se fueron ralentizando e incluso se paralizaban por amplios espacios de tiempo, pero un curioso acontecimiento ajeno al ferrocarril surge. En los años 50 se firma con los EEUU un acuerdo de colaboración militar, mediante el cual se implantan en España varias bases militares, entre ellas la Base Naval de Rota. Este acuerdo materializado mediante los Decretos de 11 de Noviembre de 1955 y 3 de Marzo siguiente, recogía la obligatoriedad de terminar al menos el tramo entre Jerez de la Frontera y Arcos, para así poder transportar gravas, áridos y materiales para la construcción de la Base. En el año 60 el tramo se concluye pero, cuando parecía que el resto del trazado se terminaría definitivamente, un funesto informe del Banco Mundial del año 1962 aconseja abandonar varias líneas férreas, entre ellas la línea Jerez-Almargen, para transferir las inversiones de dichas líneas, en otras cuestiones más preferentes como la duplicidad y electrificación de vías, mejoras en señalización, sistemas de seguridad y confortabilidad de los trenes, decía el susodicho informe en inglés. A partir de entonces la línea quedó con las tareas mínimas de conservación y guardería

hasta que el Consejo de Ministros del 8 de Febrero de 1984 decretara su abandono definitivo y parte de los terrenos revertieran a sus antiguos propietarios. No obstante por los 22 Km. entre Jerez de la Frontera y la Estación de Jédula discurrirían algunos trenes de mercancías durante la década de los 80, a raíz de la implantación en la pedanía arcense de Jédula de la azucarera zaragozana de Epila. Cuando esta cesó la actividad, las vías, traviesas y restos de elementos de la superestructura se desmontaron y en algunos casos fueron saqueados, aunque perviven algunos vestigios como los de la foto 1 a 4.

Situación actual

Esta línea aunque se dividió para su construcción en tres Secciones, el autor de este trabajo de investigación lo ha hecho en cuatro Secciones, sería una magnífica y emblemática obra de ingeniería para su época, lo mismo que las restantes del Plan considerando los escasos medios técnicos, y tendría una longitud de 127 Km., por donde jamás circularía ningún tren a excepción del tramo Jerez-Jédula donde circularon algunos trenes de mercancías. La línea con origen en Jerez, donde se bifurcaba en el p.k. 2,400 de la línea Sevilla-Cádiz, discurriría por las estaciones de El Rizo (Apeadero), Jédula, Arcos de la Frontera, Bornos, Villamartín, Puerto Serrano, Coripe, Zaframagón (Apeadero), Navalagrulla (Apeadero), Olvera y Corbones (Apeadero) para terminar en Almargen, donde enlazaba con la línea Algeciras-Bobadilla-Granada. Durante su recorrido se han perforado 55 túneles, se han tendido 12 grandes puentes y viaductos, además de varios pontones, muros de contención, pasos y alcantarillas. El trazado quedó prácticamente concluido entre Jerez y la Estación de Olvera, solo a falta de la superestructura (vías, balasta, asiento de vía y raíles). Desde la Estación de Olvera al Viaducto de Corbones las obras quedaron en estado más embrionario, aunque la mayoría de infraestructuras se terminaron y la mayor parte de la explanación. Desde el Viaducto de



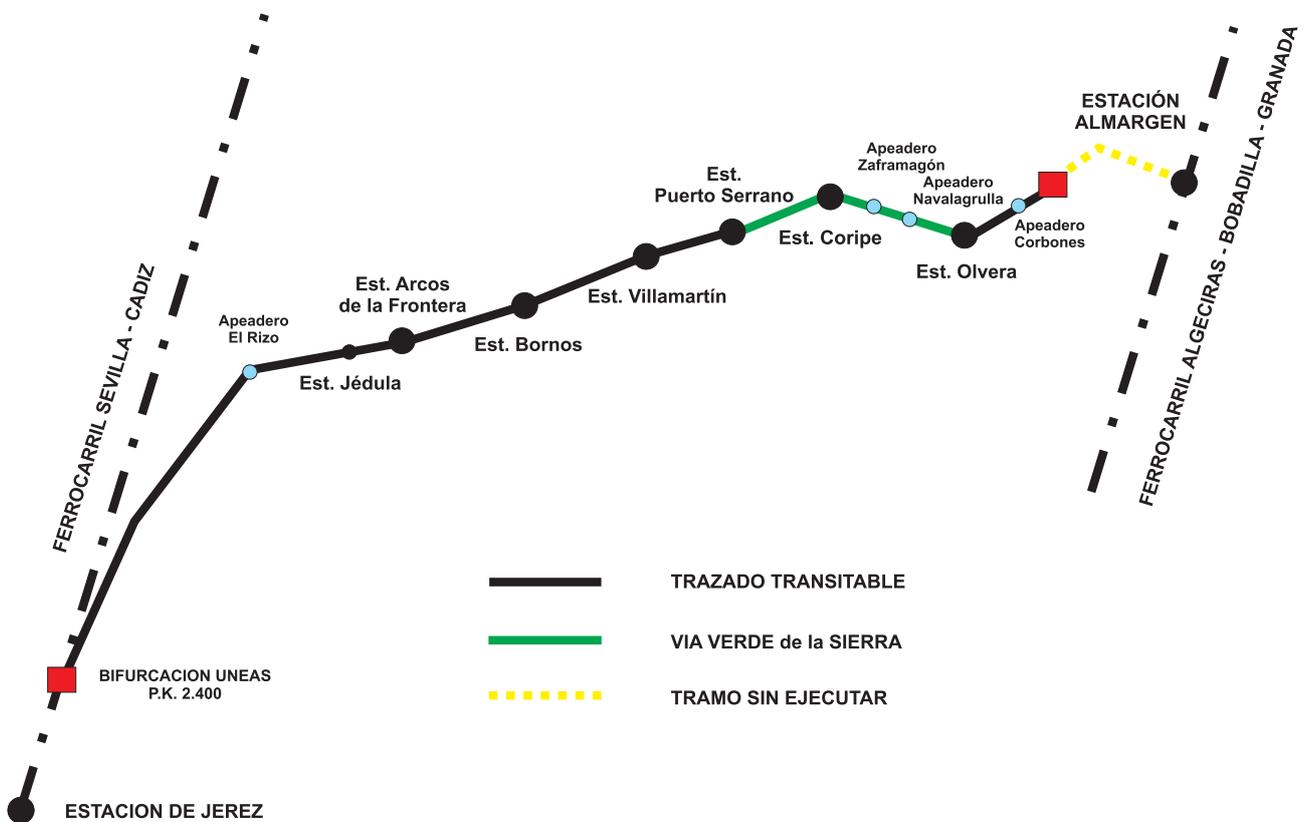
Foto 1. Poste kilométrico y carrucha



Foto 2. Señal de rasante entre Jerez y Jédula



Foto 3. Paso a nivel en el cortijo de Arroyo Dulce



Mapa 2: Esquema del trazado actual



Foto 4. Raíles empotrados cerca de Nueva Jarilla

Corbones a la Estación de Almagren, casi nada se hizo, excepto un túnel y una gran alcantarilla a medio construir. Ver Mapa 2. Actualmente de este largo recorrido se han recuperado 36 Km. para la Vía Verde de la Sierra, el resto permanece abandonado y será objeto de análisis y estudio para su recuperación completa.

El tramo reconvertido en vía verde

En el año 1993, dentro del Plan Tejido Verde, el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, en colaboración con RENFE y FEVE encarga la redacción de un inventario



Foto 5. : Túnel iluminado del Castillo de 990 m. Coripe



Foto 6. Viaducto de Coripe de 237 m

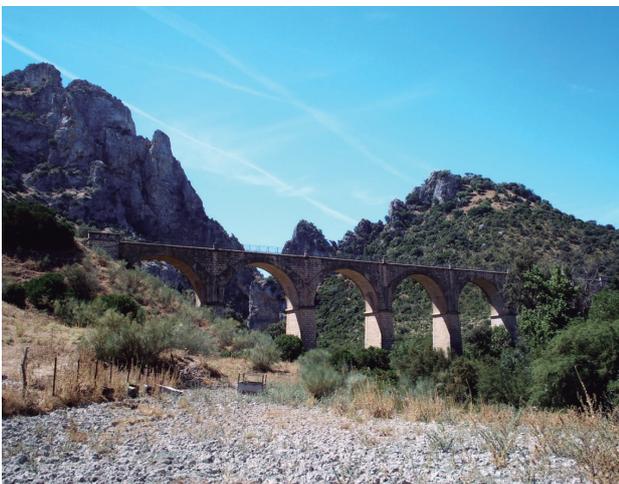


Foto 7. Viaducto de Zaframagón



Foto 8. Apeadero de Zaframagón



Mapa 3. Mapa turístico de la vía verde

de líneas ferroviarias en desuso a la Fundación de Ferrocarriles Españoles, punto de partida del Programa Vías Verdes que esta misma Fundación impulsa con el fin de acondicionar las vías ferroviarias desmanteladas, infrautilizadas o que nunca entraron en servicio, para su utilización como itinerarios de uso no motorizado. Así, en 1993 se contabilizan algo más de 7.600 Km. de líneas, a lo largo de todo el territorio español, que ya no prestaban servicio. Entre estas líneas, inventariadas por Comunidades Autónomas, aparece la línea Jerez-Almargen con 120 Km., según datos de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, en la cual, pese a su prolongado estado de abandono, numerosos actos vandálicos, robos e inclemencias meteorológicas, la mayoría de sus infraestructuras y edificios estaban en buen estado. Por ello en 1994 se decide comenzar las obras para la reconversión de parte del trazado en Vía Verde y cinco años más tarde nace la Vía Verde de la Sierra. Una de las mejores Vías Verdes de España y Europa, que cuenta con numerosos premios y menciones, y que discurre a lo largo de 36 Km. que van desde la Estación de Puerto Serrano a la Estación de Olvera, pasando

por las Estaciones de Coripe y los apeaderos de Zaframagón y Navalagrulla.

A lo largo del recorrido se cruzan 30 túneles, 4 viaductos, 3 estaciones y 2 apeaderos, además de varias aéreas recreativas y aparcamientos coincidentes con puntos de acceso a la Vía. En las fotos 5, 6, 7 y 8 se ilustran algunos de ellos. En las 3 estaciones se prestan servicios de hostelería y restauración, además de alquiler de bicicletas, triciclos y caballos. Uno de los aspectos más importantes que han hecho que esta Vía Verde tenga una especial consideración por sus usuarios son sus buenas comunicaciones y numerosos accesos que posee. Su estratégico enclave entre los límites de las provincias de Cádiz, Sevilla y Málaga, facilitan el acceso a la zona por varias carreteras, lo cual le da mayor interés y categoría si cabe. En la actualidad existen 5 accesos diferentes a la Vía Verde, tres situados en cada una de las estaciones (Puerto Serrano, Coripe y Olvera), otro por el apeadero de Navalagrulla y el último por el Área recreativa de la Junta de los Ríos.

El buen estado y excelente consideración de la Vía Verde quizás se debe a su buena y coor-

dinada gestión, llevada a cabo por la Fundación Vía Verde de la Sierra. El objeto fundamental de la Fundación es la conservación, el mantenimiento y la gestión del equipamiento de la Vía Verde de la Sierra, de acuerdo con los fines esenciales del Programa Tejido Verde. La Fundación Vía Verde tiene sus oficinas en dependencias anexas de la Estación de Puerto Serrano y allí dispone de personal de administración, de mantenimiento y de servicio de vigilancia y control. Igualmente dispone de vehículo de patrulla, herramientas y medios auxiliares para pequeñas reparaciones. En la página Web Oficial aparece una extensa y completa información sobre la propia Fundación, sobre la Vía Verde, sobre los municipios integrantes del trazado y otros datos de interés como programas de actividades culturales y de-

portivas, folletos divulgativos y mapas turísticos como el Mapa 3, donde se observan los puntos de interés más relevantes de este itinerario verde.

La recuperación completa del trazado

De todo este largo recorrido, algo más de 127 Km., únicamente se han logrado recuperar 36 Km., aproximadamente un 30%. ¿Y qué ha pasado con el resto? Pues simplemente nada, la mayor parte sigue abandonado, algunos tramos usados como caminos rurales, otros intransitables y otros incorporados a las fincas colindantes. De sus infraestructuras cabe decir lo mismo, unas intransitables, otras casi en ruinas y otras usadas como establos de animales, aparcamiento

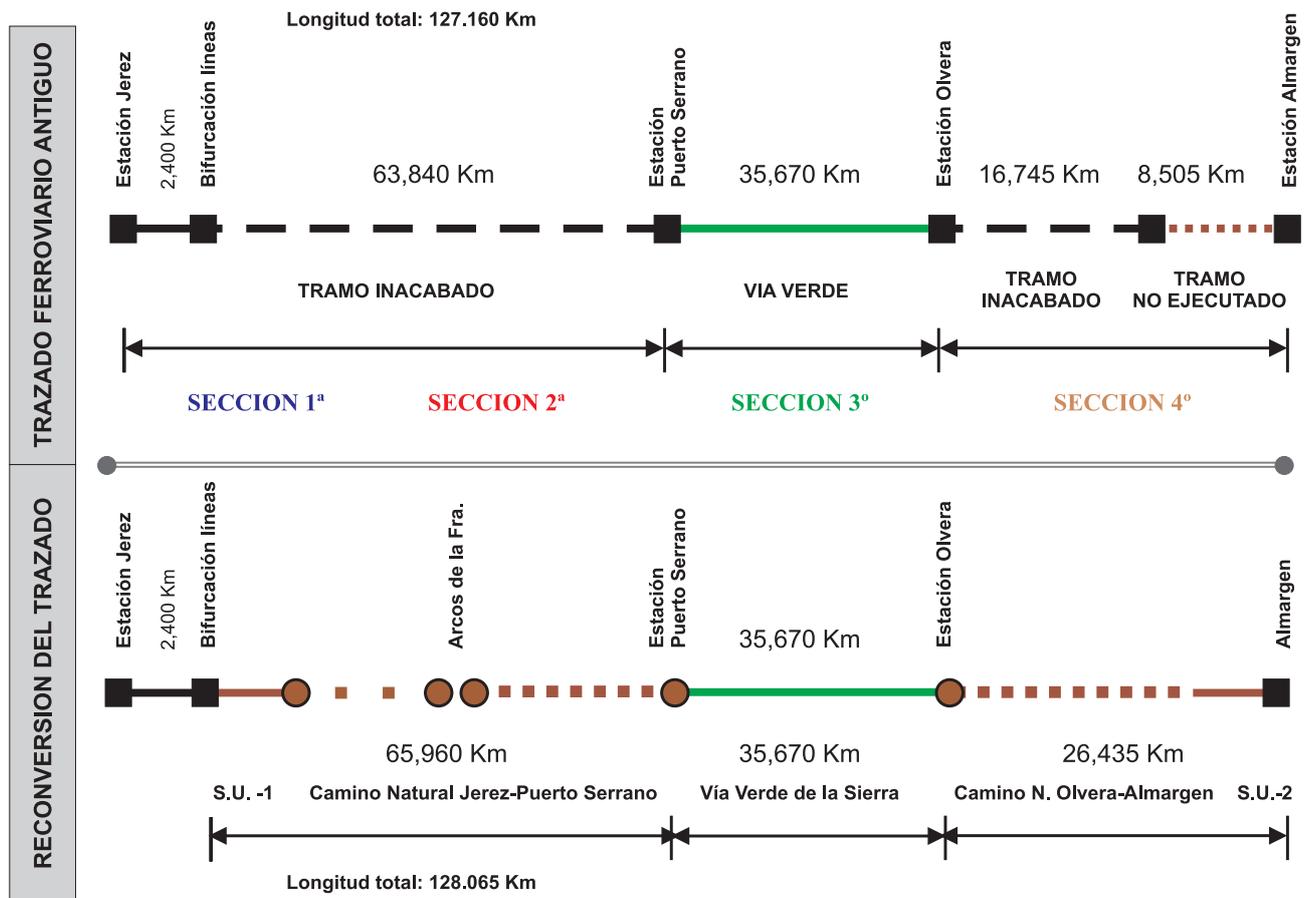


Gráfico 1. Esquema de los caminos propuestos y su entronque con la vía verde

de camiones, almacenes de grano y un sinfín de usos que cualquiera podría pensar que es inverosímil, pero el testimonio del que suscribe así lo corrobora. Tras un exhaustivo inventario de todo el trazado, tanto de la traza como de las infraestructuras y edificios, se puede asegurar que su estado general es aceptable, por ello es posible y viable la recuperación completa del trazado, aunque ello no debe demorarse en exceso, pues el tiempo juega en contra de las posibilidades reales de recuperación.

El Camino Natural Jerez-Almargen diseñado discurriría por el antiguo trazado del ferrocarril en la medida de lo posible, y para los tramos más dificultosos o excesivamente costosos se diseñan Rutas Alternativas. El Camino acomete por cada uno de los extremos de la Vía Verde de la Sierra, único tramo recuperado, conformándose realmente dos Caminos: El Camino Natural Jerez-Puerto Serrano que acomete por la zona occidental de la Vía Verde y el Camino Olvera-Almargen que acomete por la parte oriental. Las conexiones de los Caminos anteriores con los núcleos urbanos de Jerez y Almargen se hace mediante dos Senderos Urbanos. En caso de llevarse a cabo sería el primer Camino Natural reconvertido de una línea férrea completa, que discurriría por tres provincias diferentes.

El buen estado generalizado del trazado, la solidez de la mayoría de sus infraestructuras y los interesantes paisajes por los que discurre, justifican sobradamente la viabilidad y necesidad de recuperación de esta antigua línea férrea, haciendo posible que aquellos que no pudieron surcarlo en los trenes del pasado, puedan ahora hacerlo a pie, en bicicleta o con otros medios compatibles con el medio ambiente.

En el Gráfico 1 se refleja esquemáticamente los dos Caminos Naturales propuestos que acometen a la actual Vía Verde de la Sierra por ambos extremos y los Senderos Urbanos de Jerez y Almargen. El Camino total recuperado tendría una longitud de 128.065 m., algo más que el trazado primitivo, cantidad que corresponde a la demasía de las Rutas Alternativas. Un ciudadano podría recorrer este nueva Ruta Verde en bicicleta, en un tiempo

estimado de 8.5 horas, pernoctando a su llegada y regresando al día siguiente, no mucho más de lo que hubiese tardado con los vetustos trenes de los años 30. Pudiera también interpretarse, como un sencillo y sentido recuerdo y, a la vez, un justo homenaje a todos aquellos que pusieron su ilusión y su esfuerzo en la construcción de este audaz trazado, que nunca fue surcado por tren alguno, y que ahora, sin prisas, podrían contemplar la hermosura de sus paisajes, su extensa flora y fauna, sus elegantes puentes, atrevidos viaductos, misteriosos túneles y un sinuoso trazado, que seguro no les dejará indiferentes.

En la tesis, La antigua línea férrea Jerez-Almargen. Su reconversión en Camino Natural, defendida en marzo de 2013 en el Departamento de Expresión Gráfica e Ingeniería de la Edificación de la Universidad de Sevilla, a cargo del autor del presente artículo se hace un estudio pormenorizado de esta línea férrea. En dicha tesis se analiza el periodo histórico donde se gesta la línea, así como la evolución histórica del ferrocarril en España y Andalucía. Se dedica un Capítulo al Plan Preferente de Ferrocarriles y las 17 líneas que lo integraban, pero será en el Capítulo 4 donde se aborde el origen, evolución y abandono de la línea Jerez-Almargen, además de su identificación y situación geográfica. En el Capítulo 5 se hace un exhaustivo inventario y diagnóstico de la traza y todas las infraestructuras, incluido el tramo reconvertido en Vía Verde. En los tres siguientes Capítulos se proponen y justifican las figuras medioambientales elegidas para la reconversión completa del trazado, teniendo como referencia el tramo intermedio reconvertido en la Vía Verde de la Sierra, a la cual se le ha dedicado otro Capítulo específico. Pero el objetivo final de la tesis es analizar y plantear la posibilidad real de recuperar el recorrido completo para ser utilizado como itinerario verde. Esta tarea se lleva a cabo en el Capítulo 9, donde se propone su recuperación completa. En el Capítulo último se hace un estudio medioambiental del trazado con algunas propuestas paisajísticas de mejora y se aborda la integración física y turística de los municipios y núcleos urbanos por donde discurre el trazado ■