

La Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España



Ivo Bosch Puig, impulsor del ferrocarril Linares a Almería
Fondo Asafal.

La Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España nació en Madrid el día 26 de junio de 1889, con el fin de explotar la concesión de la línea de ferrocarril entre Linares y Almería, que había sido subastada el 18 de mayo de ese mismo año.

A esa subasta sólo acudió el Banco General de Madrid, cuyo presidente era Ivo Bosch Puig (1852-1915), el cual sería el gran impulsor del ferrocarril en esta parte del Estado. Este experto en salvar negocios bancarios en quiebra —como hizo con Crédit Mobilier en 1880 o con la Societé Immobilière—, también tuvo una profusa actividad como empresario de ferrocarriles en sitios tan dispares como Puerto Rico, Venezuela, Colombia o Francia, y perteneció a consejos de administración de empresas tan diferentes como la Sociedad de Teléfonos de Madrid, la Sociedad Inmobiliaria de San Sebastián y la Compañía de Cables Submarinos.

Su actuación e interés para la adquisición de la concesión de la línea de Linares a Almería fue determinante, y siempre creyó en la rentabilidad de la empresa ferroviaria.

El negocio ferroviario en España se constituyó sobre la base de la gestión y explotación privada. Las compañías ferroviarias conseguían la concesión de determinada línea en subasta pública, por un tiempo estipulado —normalmente 99 años—, y bajo la supervisión del Estado debían cumplir una serie de aspectos



Acción de Sur de España.
Fondo Asafal.

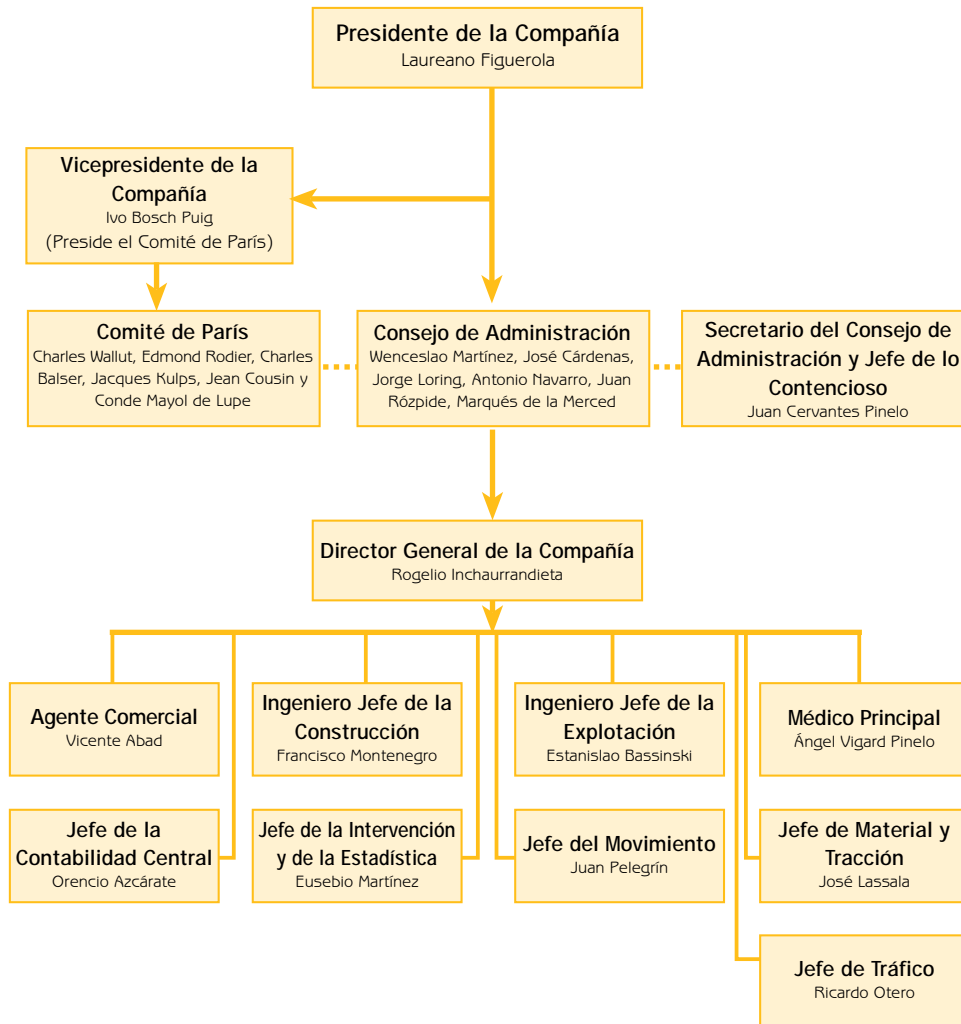


en su explotación ferroviaria, como la limitación de tarifas, el estado del material móvil, los puntos de parada en la línea, etc.

Para su financiación las compañías contaban, principalmente, con tres clases de recursos: La venta de acciones del capital social de la Compañía, la emisión de obligaciones o las subvenciones aportadas por el Estado, especialmente a aquellas líneas con especiales dificultades para su realización.

En el caso de la Compañía de los Caminos de Hierro de Sur de España, al igual que ocurrió en el resto de las compañías ferroviarias españolas, los accionistas eran en su mayor parte de Francia y Bélgica, aunque existió un paquete relativamente importante de socios capitalistas catalanes relacionados con Ivo Bosch. También acudieron pequeños inversores relacionados con el ámbito del sureste, como los diputados por Almería José Cárdenas o Antonio Navarro, la firma almeriense Spencer & Roda, la Diputación Provincial de Almería el banquero local González Canet.

Estructura de la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España (1895)



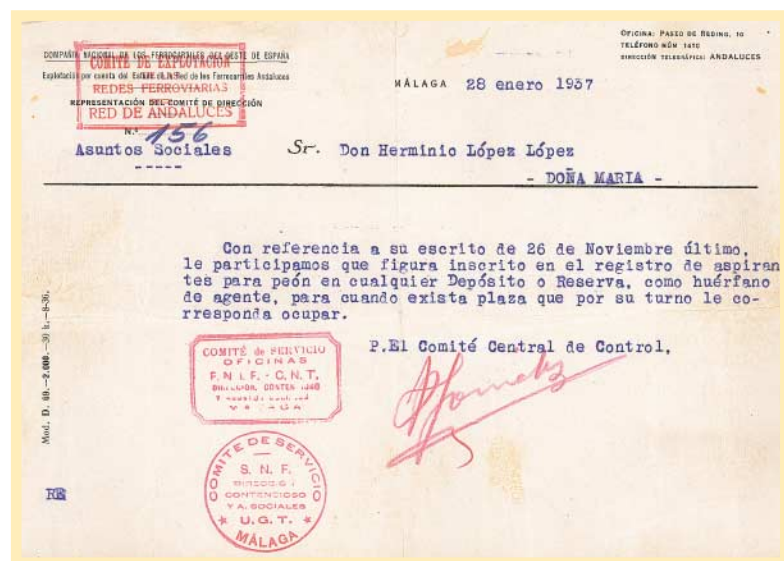
Una compañía ferroviaria del siglo XIX, se estructura siguiendo el modelo de gestión puesto en vigor por las modernas empresas ferroviarias norteamericanas. Por un lado se encontraba el Consejo de Administración, compuesto por los capitalistas que diseñaban las líneas maestras del negocio. Y por otro lado, se encontraban los cuadros y técnicos que eran los encargados de explotar directamente el ferrocarril.

El caso de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España no fue diferente de otras compañías del momento en España. Al frente de todo estaba el Presidente y su Consejo de Administración, que contaba con un paralelo en el Comité de París, justificado por la importancia de capital foráneo en esta compañía. Para la explotación, un Director General, a modo de gerente se encargaba de coordinar y supervisar los diferentes servicios: explotación, vía y obras, talleres, tracción, contabilidad, etc.

Los malos resultados económicos de la compañía llevaron, en un primer momento al arriendo, y más tarde a materializar la integración de toda la explotación ferroviaria de Sur de España en la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. La operación se concretó el 27 de junio de 1929 por un valor de 20.177.705,59 ptas, y tras ser incluida en las líneas de Oeste-Andaluces, paso en 1941 a formar parte de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).

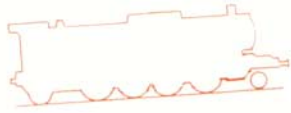


Carnet ferroviario del periodo previo a la nacionalización. Fondo Asafal.



Oficio de la Compañía Nacional de los Ferrocarriles del Oeste de España (Red de Andaluces). Fondo F. López Gómez.





Las compañías mineras y el ferrocarril



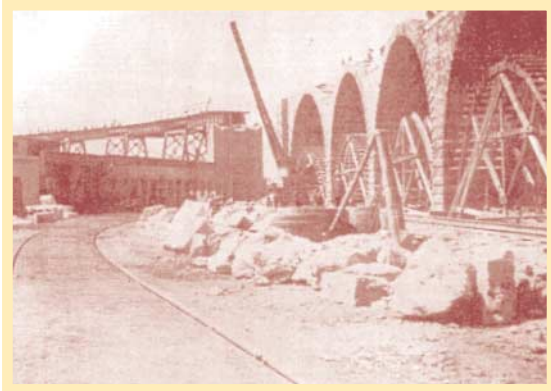
Mina de Alquife en los primeros años del ferrocarril. Fondo Asafal.



Una vez que los primeros kilómetros de ferrocarril fueron una realidad en el ámbito del sureste, las compañías mineras comienzan a interesarse por unir sus cotos a las líneas de ferrocarril. De las primeras en concretar su conexión ferroviaria, la empresa The Alquife Mines construyó un ferrocarril desde el yacimiento minero de esta compañía en

Alquife, a los pies de Sierra Nevada, que se uniría a la línea de Linares a Almería en la estación de La Calahorra y Ferreira.

Este ramal, que sólo pudo ser de transporte de mercancías, se puso en explotación el 27 de diciembre de 1899 y mantuvo un tráfico constante de mineral de hierro hasta el año 1973, cuando la compañía minera decide abandonar la explotación de Alquife.



El embarcadero de Alquífer o "Cable Inglés" durante su construcción, 1903
Fondo ADPA.



El popular "Cable Inglés" en la actualidad
Fondo Asafal.



Una vez que el mineral de hierro llegaba a Almería, era almacenado en muelles y andenes próximos a la estación de ferrocarril y al propio puerto de la capital, a la espera de ser embarcados para los altos hornos ingleses principalmente. El sistema de embarque era lento y antieconómico, lo cual hizo buscar a la compañía de Alquífer un nuevo sistema de embarque que agilizase la carga y redujese el tiempo de atraque de los barcos.

Con este fin se construye (1902-1904) un embarcadero metálico conectado mediante tramos metálicos y arcadas de fábrica a la estación de ferrocarril de Almería. Enclavado en el centro de la bahía de Almería, le cupo el honor de ser inaugurado por el rey de España Alfonso XIII, el 27 de abril de 1904 y mantuvo su actividad hasta el cierre de las minas en 1973.

En 1998 fue declarado Bien de Interés Cultural por la Junta de Andalucía, y espera a su rehabilitación.

En los llanos de Alquífer se instala, a partir de 1905, una nueva compañía con la intención explotar y transportar mineral de hierro hasta Almería, se trata de la compañía de William Baird, después conocida como Bairds Mining Co Ltd. En dura competencia con The Alquífer Mines, tuvo que construir su propio ramal para enlazar con la línea de Linares a Almería en la estación de Huéneja y Dólar, quedando abierta a la circulación el 20 de septiembre de 1916.



Construcción del embarcadero Bairds,
1915
Fondo Sánchez Picón.

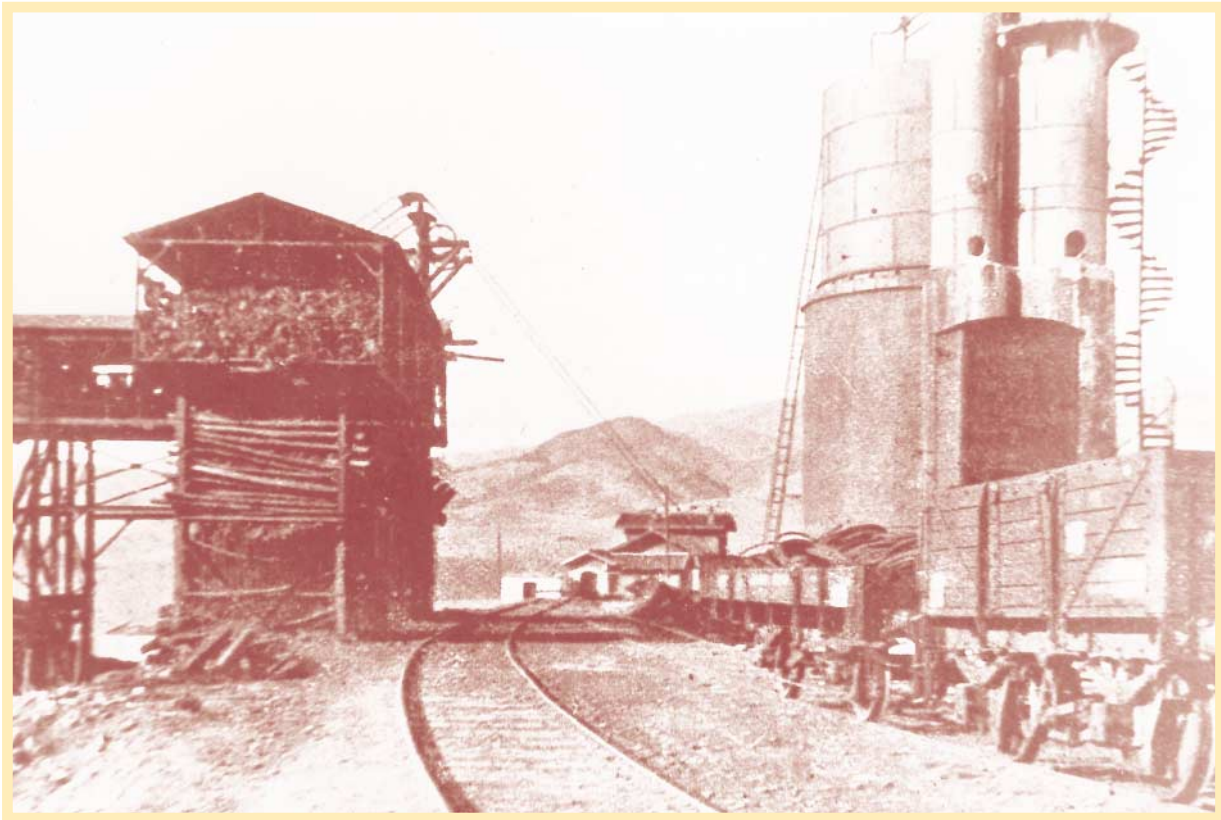
Hinca de pilotes para el embarcadero
Bairds, al fondo se puede observar la
estación de ferrocarril de Almería, 1915
Fondo Sánchez Picón.



Al igual que su competidora años atrás, Baird tuvo que construir un embarcadero para facilitar la carga de los barcos. El nuevo embarcadero tuvo una importante y prolongada actividad, y a mediados de los años setenta fue profundamente reformado, con un sistema de carga mucho menos molesta para la población. Su actividad se ha paralizado por el cierre de la explotación desde octubre de 1996.

Además de los ya reseñados, existieron numerosos puntos de la línea férrea que contaron con ramales o puntos de embarque de mineral extraído en cercanías del trazado ferroviario.

La Sociéte des Mines de Beires construyó un cable aéreo, desde este punto hasta la estación de Doña María y Ocaña, en la línea de Linares a Almería en el año 1904. Con escasa capacidad de transporte tuvo un rendimiento poco satisfactorio y fue traspasada su explotación a la compañía The Soria Mining en 1907. Esta compañía mantuvo el servicio hasta 1921.



Estación de Doña María: Terminal de descarga
del cable minero de Beires
Fondo BDPA.

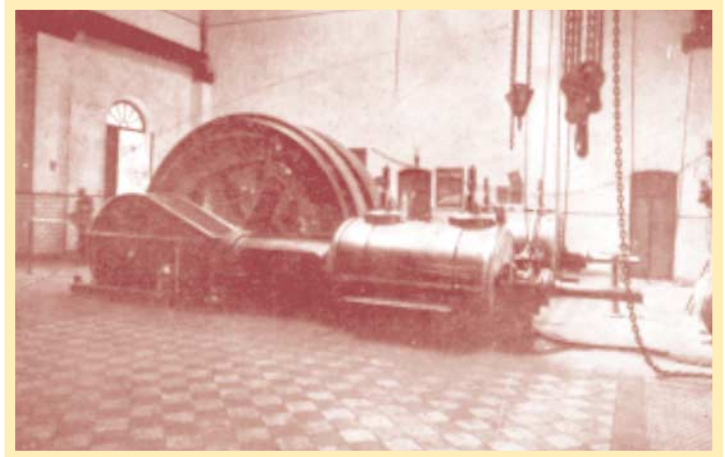


Bajo la iniciativa de Thomas Morell, que ya explotaba el ferrocarril de Sierra Alhamilla, se construyó un ramal de ancho normal entre el pueblo de Gérgal y su estación, para así facilitar el transporte de mineral que aflucía mediante diversos cables aéreos al punto conocido como Cruz de Mayo. La línea se puso en servicio el 27 de julio de 1901 y se mantuvo en actividad hasta los años 30.



La evolución de la línea

El primer gran hito de renovación técnica de la línea se produjo en el mes de febrero de 1911, con la inauguración de lo que sería el primer tramo electrificado de ferrocarril en España, entre las estaciones almerienses de Santa Fe-Alhama y Gérgal. A lo largo de estos 22 Km, que constituían la rampa más dura de la línea con una pendiente media que se aproximaba a las 27

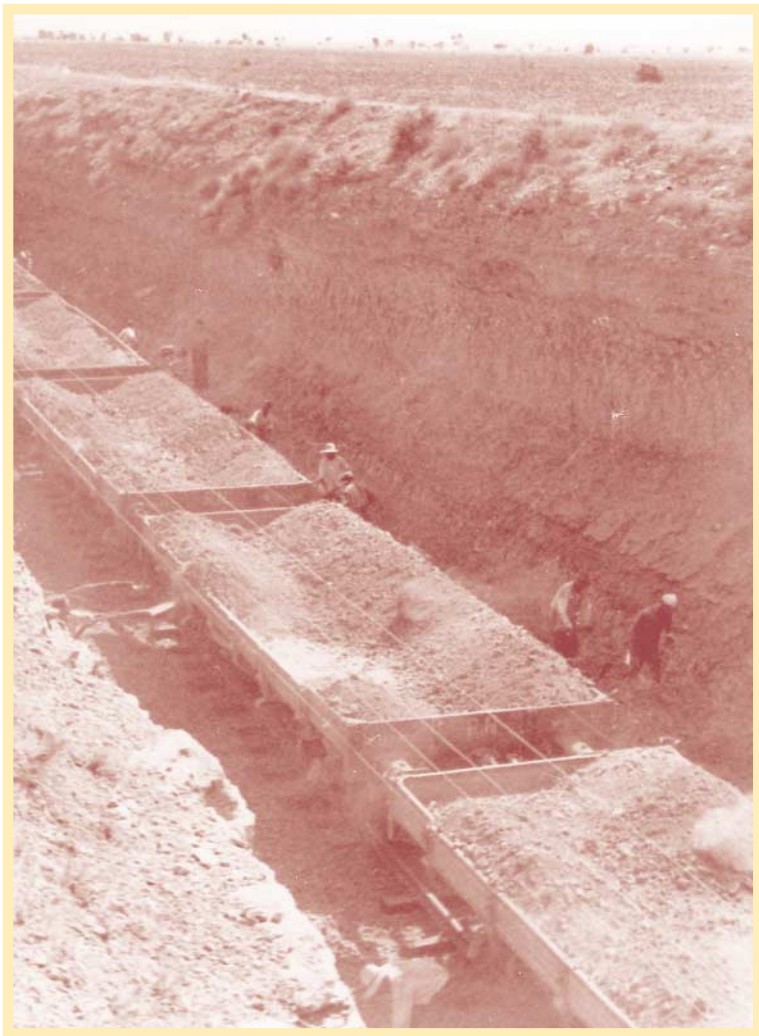


Central Termoeléctrica de Santa Fe
Fondo Asafal.



milésimas, se estableció un sistema de alimentación eléctrica por corriente trifásica a una frecuencia de 25 periodos y una tensión en red de 6.000 voltios. La energía necesaria para la alimentación de la red se conseguía con la central térmica construida en las inmediaciones del pueblo de Santa Fe de Mondújar, en la margen del río Andarax. En la actualidad, aún se puede ver la imponente chimenea de la central entre los naranjos que rodean al pueblo.

Los constructores de la línea electrificada y del material motor fueron los suizos de la Brown-Boveri, que en un primer momento suministró cinco vehículos



Obras y trabajos en la línea en los
años 50
Fondo Museo del Ferrocarril



motores (nº 1 al 5), para años más tarde, cuando la electrificación se extendió entre Gádor y Nacimiento, incorporar dos motores más.

El objetivo de esta mejora tecnológica era el optimizar el transporte de mineral, principal tráfico de la línea, para así mejorar tanto las velocidades como las capacidades de transporte de cada composición, intentando evitar de esta manera el peligro de estrangulamiento de la demanda, con el consiguiente perjuicio para las compañías mineras.

El nuevo sistema de tracción sólo estuvo pensado para el transporte de mercancías, y el servicio de viajeros quedó marginado de esta mejora.

En una línea de perfil tan duro como el trazado de Linares a Almería, que atraviesa frecuentes divisorias y presenta en su diseño

fuertes pendientes y reducidos radios de curva, en los que el esfuerzo del material sobre la superestructura viaria es enorme, es lógico pensar en el gran desgaste que sufren todos estos elementos de la línea férrea. El deterioro de carriles y traviesas, además del mantenimiento de otros elementos de la infraestructura ferroviaria —puentes y viaductos—, hizo de esta línea, con el



Renovación de tramos metálicos en el puente del Salado a finales de los años 70
Fondo Miguel Cano.



paso de los años y la escasa reinversión, presentar un estado deplorable y muy deficiente. El conflicto civil de 1936-1939 no hizo sino degradar su situación.

Pero hubo que esperar, tras pequeñas y limitadas reformas, hasta los años setenta para que la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe), afrontara una renovación integral de la línea, en la que se incluía un cambio completo de traviesas, carriles y balasto. Así mismo, se sustituyeron los tramos metálicos más largos —Guadalimar, Salado, Hacho, Victoria y Andarax— por modernos viaductos de hormigón, en unos casos, o se renovaron con nuevos

aceros en otros, para permitir el paso de locomotoras más potentes y pesadas que mejoraran las relaciones de transporte en la línea. De igual manera se hicieron ligeras mejoras en el trazado, pero sólo afectando a algunos radios de curva que se vieron aumentados.

La última gran reforma de la línea se produjo en 1987, con la construcción de 7 Km nuevos de línea férrea entre las estaciones de Gérgal y D^a María-Ocaña, para así evitar el difícil paso por la estación de Nacimiento, y que tuvo una inversión superior a los 1.000 millones de pesetas.



Una locomotora eléctrica serie 289 arrastra un tren minero junto a la subestación de Nacimiento en 1995
Fondo Asafal.



En la década de los ochenta, Renfe se planteó nuevamente el aplicar un sistema de tracción eléctrica para mejorar la relación de transporte de los trenes de mineral de hierro que ahora provenían exclusivamente de las instalaciones de la Compañía Andaluza de Minas (CAM) existentes en las Minas del Marquesado —el antiguo yacimiento de Bairds—.

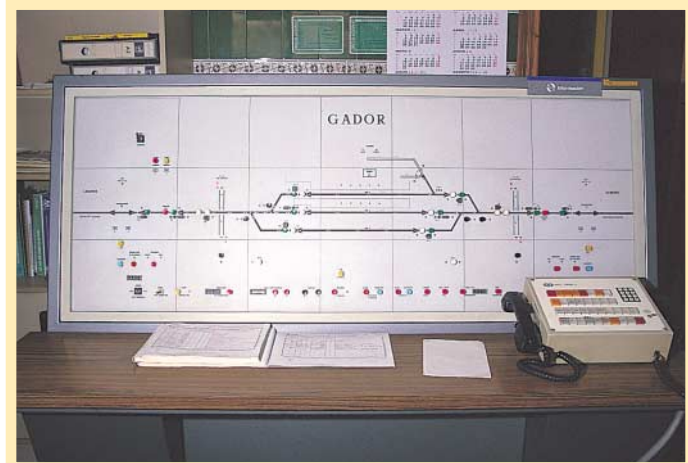
Setenta años después volvía a repetirse la historia: se programaba una electrificación ferroviaria destinada únicamente al transporte de mineral y se creaba una isla de tracción eléctrica en la red almeriense sin comunicación con el resto del país.



Teléfono y centralita en un gabinete de circulación. En uso hasta 1991
Fondo Asafal.



Cuadro de mando de CTC en Gádor
Fondo Asafal.



Locomotoras de maniobras
Deutz en el puerto de
Almería,
años 50
Fondo Asafal.



El sistema ahora elegido era el usual en las líneas españolas, la alimentación se producía por un solo cable de corriente continua a 3.300 voltios y la energía necesaria provenía de subestaciones transformadoras de corriente, tomadas de las centrales de la Compañía Sevillana de Electricidad ubicadas en Atarfe (Granada) y Benahadux (Almería).

En la actualidad, y una vez certificado en 1996 el cierre de las explotaciones mineras, el objetivo debe ser corregir el error histórico del aislamiento de la electrificación ferroviaria de Almería. Esto permitiría la mejora sensible en diversos apartados de la explotación del ferrocarril en la línea de Linares a Almería y de Moreda a Granada, mediante la modernización del material motor y remolcado que podrá circular por sus líneas, y que garantizará una sustancial optimización en los tiempos de viaje y en la calidad general del servicio.

La última gran transformación que ha tenido la línea, y la más innovadora tecnológicamente, ha sido la completa modernización del sistema de bloqueo de circulación de trenes en todo el trazado. Efectivamente, hasta 1991 la seguridad en la circulación de los trenes se garantizaba mediante la comunicación telefónica entre las estaciones intermedias de la línea, en las cuales los jefes de estación avisaban a sus colaterales de la situación de los trenes que estaban en los trayectos en ese momento. Este sistema, conocido como Bloqueo Telefónico (BT), planteaba, no obstante, ciertos problemas de seguridad, además de impedir un tráfico fluido por la red.

Con la instalación del nuevo sistema automático, conocido como Control de Tráfico Centralizado (CTC), se garantizaba en todo momento la circulación de los trenes que mediante un circuito eléctrico mandaba la señal de su situación a una mesa central desde la que se dirigía todo el movimiento. Además resulta evidente que se aumentaba notablemente la capacidad de transporte de la red.

El CTC supuso también la sustitución de las antiguas señales mecánicas movidas mediante palancas, por un avanzado sistema de señales luminosas que cambian automáticamente de indicación (vía libre, anuncio de precaución, anuncio de parada, parada) y le avisan al maquinista de la situación de la vía que tiene por

delante. Además, incorpora un sistema de comunicación directa entre el Puesto de Mando del CTC y los maquinistas de los distintos trenes que circulan en ese momento por la línea, que se completaba con la puesta en servicio del ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático), ya instalado unos años antes.

Tras la apertura de la línea férrea de Linares a Almería, y desde el primer momento, se consideró necesario la construcción de una vía marítima que facilitara el intercambio de mercancías entre el interior y la salida portuaria. En 1898, y de manera provisional hasta la conclusión de las obras del muelle de Levante y del Andén de Costa, se materializa esta conexión que permitía, principalmente, la continuidad de mercancías con destino exportador — minerales, uva, esparto— y abarataba el transporte.

La provisionalidad, con un muy deficiente mantenimiento, se mantuvo hasta el verano de 1925 cuando fue inaugurada oficialmente la vía marítima de conexión de la estación de ferrocarril de Almería con el puerto de su ciudad. Su conexión se mantuvo hasta fechas bastante recientes permitiendo así un intenso y enriquecedor intercambio de mercancías.