

Número 6
Semestre finales 2007- comienzos 2008
ISSN: 1885-0510. Dep. Legal: AL-244-2004

Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería
www.asafal.com
elferrocarril@asafal.com

Editorial

Opinión

Centenario de la inauguración del tranvía de cremallera a la Alhambra: una fecha para el recuerdo
por Carlos Peña Aguilera.

Artículos

Las tolvas de la serie W del LBA *por Francisco Martín Sánchez.*

Apartaderos ferroviarios en Almería (I): La Celulosa Almeriense S. A. *por Antonio Aguilera Cantón.*

Transporte ferroviarios desaparecidos: Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España

Tren botijo Granada-Almería, o viceversa *por Antonio Sevillano.*

Cuba 2007 *por José Antonio Gómez Martínez.*

La Historia de la línea Romney, Hythe y Dymchurch, en el Sureste de Inglaterra *por Gerald Strowbridge.*

Reseñas *por Carlos Peña Aguilera*

Editorial

Las necesidades ferroviarias de Almería y las provincias orientales colindantes siguen en fase de redacción o de estudio, aunque ya vamos conociendo con cuentagotas algunos detalles que se van cerrando entre las administraciones implicadas y que nos permiten albergar unas mínimas esperanzas. La integración del ferrocarril en las ciudades de Almería y Granada van tomando cuerpo, para permitir la llegada de las tan esperadas líneas de Alta Velocidad y de Altas Prestaciones. En Almería, la estación parece que quedará ubicada en su lugar, con un soterramiento parcial y la recuperación del histórico edificio para uso ferroviario. Lo mismo ocurrirá en Granada, aunque en este caso con un grado de soterramiento mayor y con la intermodalidad con el metro ligero resuelta tras aprobar una modificación de trazado que ha costado nada menos que cinco años de confrontación política. Desde la puesta en progresivo funcionamiento de la línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga, el servicio por ferrocarril en Andalucía Oriental se acerca irremediabilmente al abismo, si no lo había hecho ya antes. Los servicios actuales languidecen y no permiten al menos unos enlaces que puedan ofrecer al usuario la opción de utilizar los trenes de Alta Velocidad desde Antequera Santa Ana. Las mejoras en infraestructuras siguen a la espera de unos nuevos corredores, a los que cada capital espera incorporarse cuanto antes sin tener en cuenta la articulación de la propia Andalucía Oriental, verdadero talón de Aquiles de la planificación ferroviaria realizada. La incorporación en el PEIT de la línea Granada-Almería como de Altas Prestaciones, suplía parcialmente las necesidades de infraestructuras ferroviarias, que con el anterior Plan de Infraestructuras Ferroviarias dejaba completamente descarnadas. Pero ahora nos topamos con una nueva contradicción: según revela el Plan de Infraestructuras de la Junta de Andalucía para el periodo 2007-2013 (conocido como PISTA), en fase de alegaciones actualmente, el trayecto Granada-Almería se realizará en 90 minutos, frente a las dos horas actuales. ¿A esto se le llama Altas Prestaciones? Perdonen, pero me he perdido.

Centenario de la inauguración del tranvía de cremallera a la Alhambra: una fecha para el recuerdo



Carlos Peña Aguilera
Asafal y Presidente de Agraft

Tal día 22 de Diciembre de hace 100 años, la ciudad de Granada se subía al carro del progreso y de la modernidad al inaugurar una línea tranviaria de cremallera que acercaba la ciudad con el monumento que ha paseado el nombre de Granada por todo el mundo: la Alhambra de Granada.

El hecho trascendía la mera puesta en servicio de una nueva línea tranviaria, muy común por aquella época en cualquier ciudad española o europea de más de cincuenta mil habitantes, por varios motivos. El primero porque se trataba de un tranvía de cremallera, esto es, con un raíl dentado central que permite la adherencia en perfiles de vía muy inclinados. Esta singularidad lo convertía en único en España, despertando la atención de los medios de comunicación local y nacional. El segundo porque la ciudad de Granada recibía el nuevo siglo XX con una serie de reformas urbanas que la situaban como referente nacional en cuanto a progreso y modernidad conjugada con el rico patrimonio histórico acumulado durante siglos. Y el tercero porque la ciudad y su entorno disponía de los suficientes atractivos para atraer la inversión privada a la dotación de servicios públicos que mejoraran la calidad de vida de sus ciudadanos. Buena parte de estos servicios se debieron a la revolución tecnológica de los transportes, que supusieron un cambio cultural importante en cuanto a la concepción de la distancia, la velocidad y el tiempo.

El empuje al transporte urbano e interurbano de Granada vino de la mano de Nicolás de Escoriaza, industrial zaragozano, que en 1903 adquirió la concesión de la inacabada red urbana de tranvías para iniciar en 1904 la andadura de la empresa Tranvías Eléctricos de Granada, inaugurando sus primeras líneas el 7 de Julio de aquel año. Desde su llegada, Escoriaza vislumbró las posibilidades de la ciudad, planteando a los pocos meses su intención de unir mediante un funicular la Carrera del Darro con la Puerta de las Armas en la Alhambra. Las posturas contrarias a su realización y la conjunción de intereses entre la empresa de tranvías y otro personaje digno de mención, el Duque de San Pedro de Galatino, fueron razones suficientes para plantear una

nueva solución de comunicación con la Alhambra, esta vez en forma de tranvía por el Realejo y la Ladera de los Mártires.

Al tiempo que se realizaban las obras de la línea tranviaria a la Alhambra, Escoriaza ideaba la unión de Granada con la misma cumbre del Mulhacén, mediante la combinación de ferrocarril, cremallera, funicular y ascensor. El proyecto encargado al ingeniero suizo Emil Strub, aunque descabellado por lo costoso e inviable económicamente, da una idea del afán emprendedor de su mentor, y que años más tarde retomaría en parte otro visionario, el Duque de San Pedro de Galatino. Más práctica y funcional fue la idea de extender la red tranviaria a los pueblos cercanos a la ciudad. Una vez sentados los pilares del proyecto, Escoriaza dejó la dirección y también Granada para atender sus múltiples negocios industriales vinculados al transporte.

La sombra de los tranvías se alargó sobre Granada durante 70 años. 1974 fue el año del desmantelamiento de la tupida red ferrotanviaria, aludiendo a una modernidad que venía de la mano del transporte por carretera. No obstante, esa larga tradición ha demostrado que a Granada le pegan los tranvías. Después de casi 34 años viéndola con coches y autobuses, ha perdido encanto. Granada, por su geografía, configuración, paisaje, patrimonio histórico y artístico es un espacio ideal para establecer cuantos medios mecánicos que hagan más fácil la vida a sus ciudadanos y más atractiva la visita a los turistas. El ejemplo lo tenemos en Lisboa, fiel conservadora de sus históricos modos de transporte e incorporados inteligentemente a su oferta turística (tranvías modernos e históricos, ascensor de Santa Justa, funicular de Bica, por citar algunos).

Cuando la saturación y la contaminación están llegando a un punto preocupante, se plantea de nuevo la necesidad de reimplantar el tranvía, ahora en una versión moderna para Granada y su aglomeración urbana. Los debates sobre el trazado se han alargado más de cinco años para iniciar una línea 1 que será el tronco de una futura red metropolitana de transporte, que aún no se sabe ni cómo será. Otros asuntos no menos

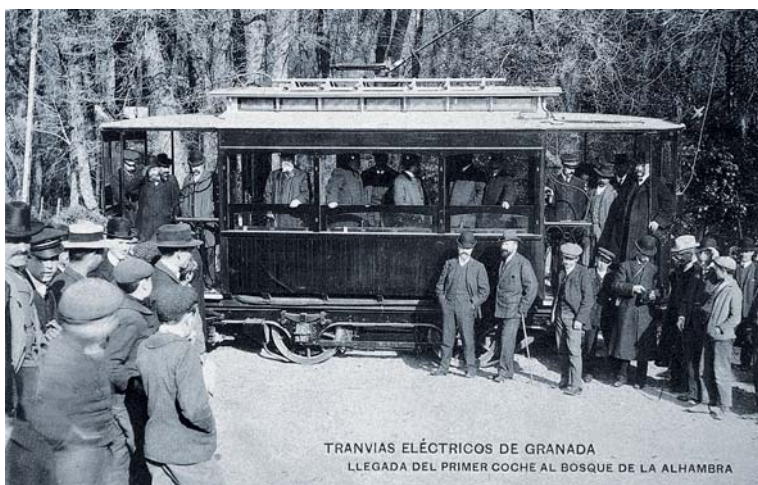
importantes como el ancho de vía, en una ciudad tan falta de espacio en sus calles y con la posibilidad de recuperación de tranvías históricos, han sido obviados.

Granada sigue teniendo pendientes sus comunicaciones: la conexión entre la ciudad y la Alhambra, el tráfico urbano y la movilidad de la aglomeración urbana, el acceso a Sierra Nevada, la vertebración provincial y la articulación regional, para salir de esa posición económica secundaria a la que ha sido históricamente relegada. Y estas nuevas soluciones deben ofrecer alternativas a un modelo basado en la carretera y el vehículo privado, de todo punto insostenible y poco competitivo.

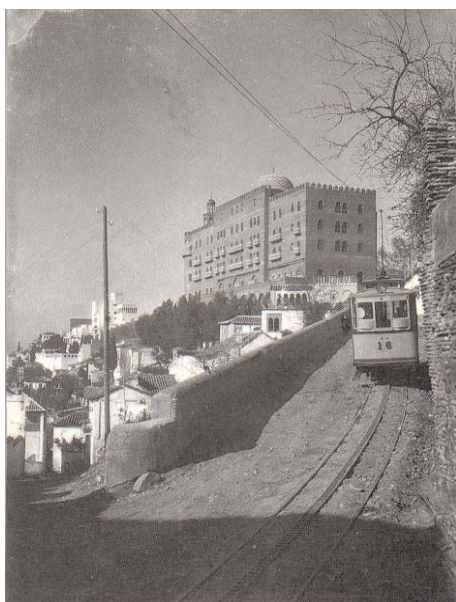
Granada como hace 100 años, necesita de personajes de la talla de Escoriaza o del Duque de San Pedro de Galatino. Si levantaran la cabeza y vieran en qué ha quedado todo su esfuerzo: ni un solo rastro de tranvías, casi todos quemados y achatarrados, unos trazados de gran utilidad perdidos bajo un pantano o absorbidos por carreteras que no dan más de sí por tanto coche. Lamentable.

Esta ciudad sigue teniendo una cuenta pendiente con estos grandes hombres, hoy además se acrecienta al pasar inadvertida la fecha a nuestras autoridades. Siempre que se habla del Duque de San Pedro se dice que era un adelantado a su tiempo, pero más bien parece que nuestros representantes llevan cien años de retraso.

Galería fotográfica



Llegada del primer coche al bosque de la Alhambra. Col. autor



El coche 16 subiendo al Campo de los Mártires. Col autor



El coche número 15 el día de la inauguración. Col. autor

Las tolvas serie W del LBA



**Francisco Martín Sánchez
Asafal**

El presente artículo intenta exponer las dudas del autor sobre el origen de los vagones más característicos del Ferrocarril de Lorca a Baza y Águilas y el resultado de sus indagaciones.

El grueso del transporte en la línea de Lorca a Baza y Águilas era el mineral de hierro extraído principalmente de los cotos mineros de Serón y Bacares. Este fue el interés que hubo detrás de la construcción de la línea y el que propició su cierre cuando las minas dejaron de explotarse.

Cuando la línea llega a Serón (septiembre de 1894) y ya pueden bajar trenes de mineral hasta Águilas, la compañía del ferrocarril hace uso de los vagones tolva de dos ejes, contruidos por G.R. Turner. Éstos eran 25 vagones sin freno (sólo 5 tenían freno de husillo), cortos (menos de 5,5 m) y admitían 15 toneladas de mineral. Tal material era totalmente insuficiente para hacer una explotación seria de las minas del alto Almanzora, por lo que la compañía requiere los servicios de, sorprendentemente, un constructor estadounidense, para que le sirva unos vehículos capaces de satisfacer sus necesidades de tráfico.

Efectivamente, las fotos de la época (verano de 1903) nos permiten ver a directivos del ferrocarril subidos en unos vagones inequívocamente norteamericanos, celebrando la inauguración del cargadero del Hornillo en Águilas.

¿Cómo llegaron estos vagones, en número de 100, desde Pittsburgh hasta Águilas? ¿Quién los construyó?

José Antonio Gómez Martínez y José Vicente Coves Navarro, en su magnífica obra *Trenes, cables y minas de Almería*¹ dicen que "... fueron contruidos por *Hurst Nelson & Co.Ltd* de Pittsburgh hacia 1903..."

Antes de continuar, precisaré que mis medios para la investigación son muy limitados, mi modesta biblioteca e Internet, nada de archivos oficiales o privados y nada de viajes, por lo cual lo que expongo en el presente artículo no pasa de ser una hipótesis ante dudas razonables, pero en absoluto tengo la certeza de que los hechos acontecieran así.

Pues bien, en la obra citada, unas líneas más adelante se refiere cómo la compañía adquirió "...9 vagones más del mismo tipo a *Hurst Nelson & Co.* de Motherwell, Escocia..." ¿Cómo? ¿Dos compañías con el mismo nombre? Tecléé *Hurst Nelson & Co.* en la ventana de mi buscador y ¡sorpresa! No existe referencia alguna en Internet que ligue dicho nombre con un constructor de material ferroviario en los USA, y eso que el número de páginas web en aquel país es muy superior al de todos los demás en casi cualquier tema. El constructor inglés sí aparece en multitud de referencias como fabricante de coches, vagones y tranvías, de estilo inconfundiblemente británico. Nada que ver con los famosos "yanquis", como los llamaba el personal².

Por tanto sospecho que los autores, al no documentar la primera cita (cosa que sí hacen muy frecuentemente) es que no contaban con fuentes escritas y quizás fuera un testimonio oral el que les diera el nombre del constructor. Pero eso se verá más adelante.

Otra pista vino del catálogo de Mabar (establecimiento barcelonés dedicado al modelismo ferroviario desde hace muchos años), que representaba unas tolvas del constructor norteamericano *Westerfield*, sospechosamente parecidas a las "nuestras" y que son las mismas que montó nuestro compañero de la Asociación, Manolo Casas, las cuales pueden verse en nuestra sede social.

Como Internet es maravillosa, buscando *Westerfield* encontré un poco de la historia de dichas tolvas, o

1 Gómez, J.A. y Coves, J.V.: *Trenes, cables y minas de Almería*. Instituto de Estudios Almerienses. 2ª edición. Almería. 2000 (pág. 188).

2 En la bibliografía consultada los ferroviarios se refieren a las tolvas a las que se dedica este artículo como los (vagones) yanquis o el (tren) yanqui, es decir, en masculino. Somos los aficionados los que, prescindiendo de que son vagones (tolva), las llamamos haciendo uso del género femenino. Dicho sea esto sin ánimo de crear polémica.

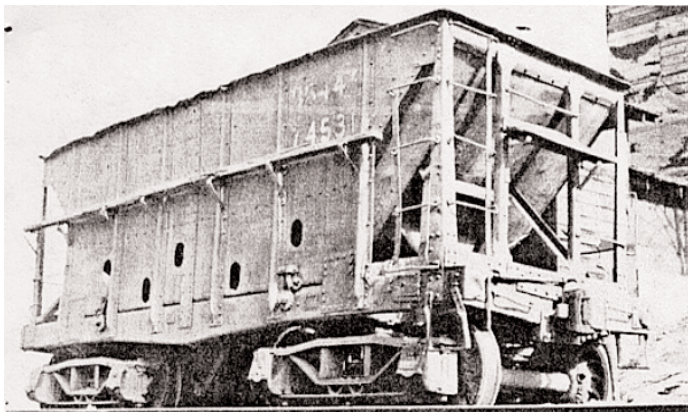
como las llaman ellos, "ore car" o vagón de mineral, ya que la palabra tolva (hopper) la reservan para vagones de áridos, carbón ...

El catálogo de Westerfield ofrece la siguiente información:

"Fue el primer vagón de mineral construido íntegramente en acero. Su fabricación comenzó entre 1899 y 1901 y estuvieron rodando hasta la década de los 60. Como desarrollo de la tecnología utilizada en sus vagones tolva "todo en acero"³, Pressed Steel Car Co. desarrolló vagones de mineral de 40 y 50 toneladas en 1899. La mayoría de los vagones se suministraron a las compañías ferroviarias del distrito del Lago Superior entre 1899 y 1901.

Estaban tan bien contruidos que siguieron siendo usados durante décadas (en otras compañías) después de que los avances técnicos los apartaran de las vías de primer orden. Algunos existen aún hoy.

El Great Northern adquirió 500 de estos vagones entre 1899 y 1900 para su tráfico del Área de Missabe (minas de hierro en Minnesota). Tal como fueron suministrados los vagones tenían estribos en el lado derecho y dos agujeros (knock holes⁴) a cada lado. Los vagones fueron modernizados en 1913.



Un vagón del Great Northern

El Algoma Central compró 200 más en 1900 y estuvieron rodando hasta los años 30.

El ferrocarril Lake Champlain & Moriah adquirió 25 unidades y como dato curioso protagonizaron un

escape con descarrilamiento y caída libre desde más de 100 m de altura. PSC reparó los vagones y ofrecía en sus anuncios imágenes de antes y después de la reparación."

Por tanto, concluimos que una gran empresa como Pressed Steel Car Co. (PSC) que tenía gran experiencia en la fabricación de vagones tolvas (millares de unidades) desarrolla un modelo específico para mineral que se parece muchísimo a las del LBA, salvo la carga máxima (35 toneladas) impuesta por el peso por eje de la línea y el gálibo español, menos generoso que el americano. El vagón español es más pequeño que el americano, y sus bojes están proporcionalmente más separados uno del otro, para no superar el famoso peso por eje. Esto se consigue también alargando el bastidor, que no la tolva y con los topes, que aumentan su longitud frente a los enganches utilizados en USA.

Hasta aquí bien, pero ¿cómo se conocen aquí, o por lo menos en Londres, dichos avances? Una vez más el catálogo de Westerfield nos aporta una posible solución:

"Las tolvas GL del Pennsylvania tuvieron tanto éxito que Pressed Steel Car Co. ofertó al mercado una versión genérica en 1899. Era 18 pulgadas (unos 46 cm) más corta que las GL y llevaba un mecanismo de bloqueo de las bocas de descarga diferente⁵.

Miles de estos vagones fueron vendidos hasta 1904 y estuvieron rodando durante 40 o 50 años.

*Pressed Steel llevó cinco vagones "todo en acero" a la Exposición Universal de París de 1900, tres góndolas, un **vagón de mineral**⁶ y su tolva de 30 pies."*

O sea, que no hubo que ir allí, ¡una tolva vino a Europa, a París, donde se concentró lo mejor y más moderno que los fabricantes de todo el mundo podían ofrecer!

Es más que probable que fuera allí en la Expo de París donde los directivos de la compañía, especialmente el Sr. Gillman⁷, tuvieron ocasión de ver el material norteamericano, que estaba a años luz de los fabricantes

3 He empleado la expresión "todo en acero" para traducir la original "all-steel".

4 Estos agujeros servían para que cayera el mineral si se había atascado, introduciendo pértigas de hierro por ellos y provocando su caída si se había apelmazado, por la lluvia, por ejemplo. Los vagones norteamericanos necesitaron más agujeros porque el clima de las regiones de los Grandes Lagos hacía que en invierno el mineral llegara ¡congelado! a los puertos de embarque.

5 Muy similar al de las tolvas del LBA. Las GL utilizaban un sistema totalmente diferente (N. del T.).

6 Justo el que he referido anteriormente y que se parece muchísimo a los del LBA.

7 Gustave Gillman (1856-1922), la persona a la que más debe el ferrocarril, fue director general de la Compañía entre 1897 y 1911)

Europeos: peso, robustez, capacidad y facilidad de carga y descarga. Claro que esto es ya entrar en especulaciones.

Nos queda averiguar por qué los autores de Trenes, minas ... hacen referencia a un fabricante de Pittsburgh, que hemos visto que no existe pero que se llama Hurst (inténtelo pronunciar en español "URST"); después de todo ¿quién sabía hablar inglés en la España de fin del siglo XIX? ¿Y si buscáramos en Internet?

Efectivamente, Hurst no aparece como fabricante norteamericano de material ferroviario pero sí existía USRS (nótese el parecido fonético), siglas de *United States Rolling Stock Company* o Compañía estadounidense de material rodante, fundada en 1883 por A. Hegewisch, un importante empresario (llegó a fundar una ciudad con su apellido). El propósito de la compañía era construir vagones de ferrocarril. En 1912 su nombre cambió a *Western Steel Car & Foundry*, que además producía fundición y aceros especiales.

Finalmente la compañía cambió su nombre a *Pressed Steel Car Company* y tendría un papel destacado en ambas guerras mundiales como suministradora de material ferroviario e incluso carros de combate.

Pero lo que a nosotros nos interesa, como aficionados al ferrocarril de esta esquinita de España, es que cuando el LBA compró sus primeros 100 vagones, no los encargó a PSC, puesto que ese nombre aún no existía, sino probablemente a una empresa con fábrica en Pittsburgh (y en otros lugares) llamada *United States Rolling Stock Company*, *USRS*, que 10 años después aproximadamente se llamó *Pressed Steel Car Company*.

Posteriormente se amplió la serie "hasta las 125 unidades en 1911 y a 150 en 1913, todas ellas procedentes del mismo constructor".⁸

Terminaré matizando esta última afirmación: En el museo de Águilas se puede ver una fotografía de fábrica de una tolva como las que nos ocupan con la siguiente inscripción (en inglés):

*"Great Southern of Spain Railway. Vagón tolva de acero de 35 toneladas ... Pedido nº 294? ... Construido por la Metropolitan Carriage Wagon and Finance Co. Ltd. Taller de Wednesbury. Inglaterra, 1913"*⁹



Por tanto USRS (después llamada PSC) habría construido los 100 primeros vagones, desconociendo quién construyó la primera ampliación hasta los 125. La segunda ampliación, hasta los 150, sería de Metropolitan e incluía vagones con garita para los guardafrenos, que no aparecen en fotografías de los primeros tiempos. Por último, *Hurst; Nelson & Co. Ltd.* habría construido 9 cajas para reponer los vagones destruidos en el accidente de Pulpí, mientras *Vereinigte Stahlwerke* habría aportado los ejes y las ruedas¹⁰.

En consecuencia, carece de rigor a mi parecer llamar "tolvas Nelson" a unos vagones de los que hay pruebas que Hurst, Nelson construyó solo 9 unidades y no completas, esto es, ¡menos del 6% del total de la serie!

Propongo por tanto que les llamemos "yanquis", "tolvas USRS" o bien, como el título del presente artículo: las tolvas W del LBA, que no admite discusión.

Si no tuviéramos la manía de considerar viejo todo lo antiguo, no tendrían sentido muchas disquisiciones como ésta, puesto que contaríamos con los archivos necesarios donde consultar los datos de nuestra historia más reciente, pero en éste como en tantos otros casos, casi toda la documentación generada durante casi 100 años se tiró a la basura¹¹.

8 Gómez, J.A. y Coves, J.V.: Op. Cit.(pág. 188)

9 Los puntos suspensivos reemplazan caracteres ilegibles en la imagen que yo tengo.

10 Gómez, J.A. y Coves, J.V.: Op. Cit.(pág. 188 y nota al pie)

11 Gris, J.: Ferrocarril de la Línea Lorca a Baza y Águilas. Asociación de Amigos del Ferrocarril "El Labradorcico". Águilas, 2005. (pág. 232)

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA:

Gaunt, D.: Almería and the Great Southern of Spain Railway. Edición del autor. Gloucestershire, 2006

Gómez, J.A. y Coves, J.V.: Trenes, cables y minas de Almería. Instituto de Estudios Almerienses. 2ª edición. Almería, 2000

Gris, J.: Ferroviarios de la Línea Lorca a Baza y Águilas. Asociación de Amigos del Ferrocarril "El Labradorcico". Águilas, 2005.

REFERENCIAS EN INTERNET:

<http://www.neiu.edu/~reseller/ehpg9repst.htm>

http://en.wikipedia.org/wiki/Pressed_Steel_Car_Company

http://en.wikipedia.org/wiki/Leeds_Forge_Company

<http://www.encyclopedia.chicagohistory.org/pages/577.html>

<http://www.greatnorthernempire.net/>

http://www.westerfield.biz/2400_psc_30__hopper__nyc_%7D_ls_ms_p_le_pmck_y_u_p__osl_lv_c_l_se_61745.htm

<http://www.faydon.com/Web%20Page%20GSSR.htm>

<http://www.reaperturaferreaya.com/>

<http://club.telepolis.com/josequiles/tren.htm>

<http://www.maryotros.com/Hornillo/Hornillo.htm>

<http://www.yosemitevalleyrr.com/modeling.htm>

Muchas de estas páginas incluyen imágenes donde se puede advertir el enorme parecido entre los vagones del LBA y los norteamericanos, algunos de los cuales se han conservado.



Una doble tracción de 130 arrastra un tren de los nuestros

APARTADEROS FERROVIARIOS EN ALMERÍA (I)

La Celulosa Almeriense, S.A.



**Antonio Aguilera Cantón
Asafal**

Es muy probable que aquellas personas que rebasan los cuarenta años recuerden el olor característico que envolvía a la ciudad de Almería los días de viento de Levante. Un olor a huevos podridos que procedía de una industria ubicada en lo que hoy es un polígono industrial que lleva el nombre de aquella fábrica: La Celulosa.

La Celulosa Almeriense, S.A. era una fábrica que se encontraba próxima a los cambios de entrada de la estación de Almería, al sur de la actual Carretera de Sierra Alhamilla, antigua explanación del ferrocarril del mismo nombre y que discurría paralelo a la línea Linares a Almería. Esta sociedad, controlada a la postre por el Grupo Banca López Quesada, tenía su domicilio social en Madrid y la factoría almeriense se dedicaba a la elaboración de pasta de papel a partir del esparto, materia prima muy abundante en el sureste español y en el norte de África (la importación llegó a alcanzar más del 60% debido al escaso interés económico para el productor nacional); a ello se sumaba la sosa cáustica y el cloro como materias básicas para la elaboración de la celulosa de esparto, cuya producción rondaba las 20.000 Tm. anuales en los mejores años de su existencia, exportándose más de la mitad a países de Europa por vía marítima y al resto a España en camiones. Era una fábrica singular, pues tan solo existía otra en el mundo, en Túnez, que empleaba el mismo método de elaboración del producto.

Desde el inicio de su construcción en 1960 y como hemos comentado, utilizaba exclusivamente el transporte por camión y barco para el abastecimiento de materias primas y salida del producto elaborado. Sin embargo, dado el ritmo creciente de la actividad industrial y la proximidad a las instalaciones ferroviarias de Almería, en 1963, el Consejo de Administración de la empresa decide contar con el ferrocarril como transportista y, por ello, solicitan a la R.E.N.F.E. el estudio correspondiente para acometer una vía de apartadero hasta el recinto de la fábrica que facilitara la entrada y salida de mercancías.

Este primer proyecto consistía en la instalación de una sola vía de unos 260 m. aproximadamente que

arrancaba desde un cambio ubicado en el km. 249'439, a 1.179 m. del eje del edificio de viajeros, y atravesaba a nivel la carretera de Sierra Alhamilla; dicho cambio de aguja estaría emplazado en plena vía, fuera de los límites de la estación. Al final no se llevó a cabo por problemas en la adquisición de unos terrenos por donde tendría que pasar la vía. En este proyecto se barajaron dos opciones: la opción A, descrita anteriormente, y la B, que incluía la posibilidad de construir, ya en terrenos de la fábrica, una placa giratoria para derivar los vagones a una vía perpendicular a la principal.

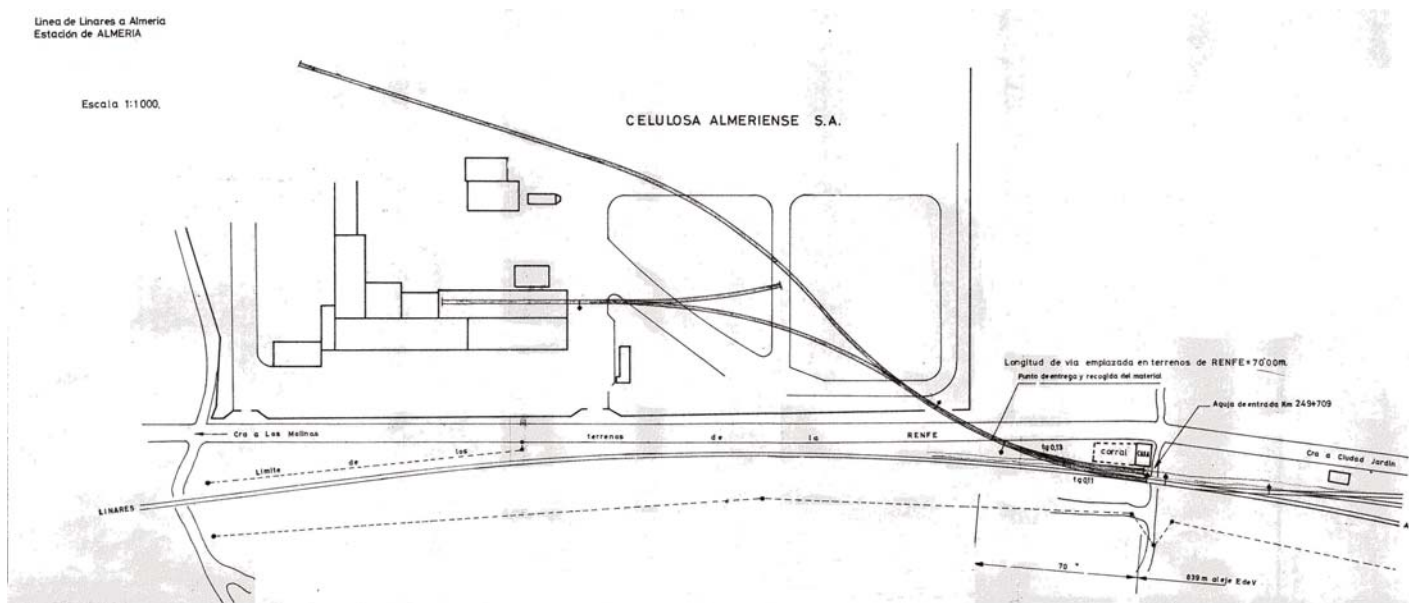
La factoría inició sus actividades en octubre de 1965 y, cuatro años después, se retomó el proyecto una vez eliminados los obstáculos que impedían ejecutarlo, pero con sustanciales modificaciones respecto al primitivo que mejoraban la explotación. En primer lugar, el punto elegido para el arranque de la derivación se llevó al p.k. 249'709 de la vía general y a una distancia de 839 m. del eje del edificio de viajeros. Se construyeron tres vías dentro del recinto de La Celulosa de diferentes longitudes: la más larga, de 270 m., prestaba servicio a la zona de apilado del esparto; la de 70 m. entraba en la nave de producto elaborado y, desde ésta, en sentido contrario, partía una corta vía de 40 m. hasta los depósitos de materias líquidas.

Aunque a finales de 1969 se había llegado a un acuerdo entre la R.E.N.F.E. y Celulosa Almeriense para realizar la obra, la escasez de personal de la empresa constructora adjudicataria del proyecto retrasó su ejecución hasta noviembre de 1972. El día 9 de enero de 1973 fue la fecha oficial de entrada en servicio y, en la práctica, el 18 de ese mismo mes, cuando accedían 5 vagones de la serie X (abiertos) para cargar madera con destino a San Juan del Puerto (Huelva). De esta manera, la factoría ya pudo contar con su propio apartadero ferroviario para transportar por ferrocarril sin necesidad de ruptura de carga. A pesar de ello, las expectativas que se habían creado de generación de un importante tráfico ferroviario no se cumplieron (apenas se transportaron 2.500 Tm. entre 1973 y 1975) por la dificultad de competir con el camión o barco y, sobre todo, porque esta industria entró en una

crisis profunda a partir de 1975 debido al encarecimiento de los costes de producción y por el perfeccionamiento de la obtención de pasta de papel a partir de la madera. Declararon suspensión de pagos en 1979 y el cese temporal de contratos de, prácticamente, la totalidad de la plantilla (197 trabajadores), situación que se prolongó hasta 1981. En esta fecha se intentaba buscar una salida, bien a través de un plan de viabilidad o, sencillamente, por poner punto y final a la actividad de la industria. Aquella época, marcada por la reconversión industrial, supuso que se tomara la última decisión.

En cuanto a las instalaciones ferroviarias de la derivación, el 11 de agosto de 1981 se estableció una consigna por la que se prohibía el acceso a la misma por el mal estado en que se encontraba. Era evidente que iba a tener una vida efímera, aspecto confirmado con el levante de la aguja a comienzos de 1983 por los tra-

bajos que se efectuaban en la estación con motivo de la instalación de enclavamientos eléctricos, así como el cierre definitivo de la industria y su posterior demantelamiento en 1988 para crear un polígono de naves industriales y viviendas. Ya en esa época se empezaba a perfilar el futuro que tenía la zona para la expansión urbanística de la ciudad de Almería y cualquier servidumbre, llámese paso a nivel, estaba abocada a su desaparición. Hoy, aquellas previsiones, son una realidad y la zona es un hervidero de actividad comercial e industrial junto a un gran barrio residencial que se encuentra constreñido por la saturada y estrecha carretera de Sierra Alhamilla, antigua explanación del ferrocarril de mismo nombre, y el muro de separación de la actual vía de Linares a Almería. El futuro soterramiento para integrar el ferrocarril en la ciudad de Almería volverá a cambiar de nuevo en los próximos años el aspecto de este espacio que fue arrabal en años no muy lejanos.



Plano de las instalaciones y apartadero ferroviario de la Celulosa Almeriense S. A. Fondo Asafal

Transporte ferroviarios desaparecidos: Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España Tren botijo Granada-Almería, o viceversa



Antonio Sevillano
Investigador y periodista

¡Señores viajeros, próxima estación... !

Entradilla.- Es cierto que en el último tercio del siglo XIX la provincia ya gozaba de adelantos tan novedosos, revolucionarios e imprescindibles como la máquina de vapor y la electricidad. Pero, por increíble que resulte, en 1885 Almería, junto a Teruel y Soria, eran las únicas provincias españolas que no tenían ni un solo kilómetro de raíl ferroviario disponible. Por ello, el ferrocarril supuso, además de cumplir la Compañía adjudicataria con su objetivo inicial de aprovechamiento y exportación semicolonial de los recursos minerales propios y ajenos, el gran avance social, económico y humano disfrutado en la Almería finisecular. El fin del aislamiento geográfico -con todos los inconvenientes (demoras, incomodidad, lentitud, precios elevados) que se quieran- de una capital prácticamente aislada del resto de España por carretera y con el Puerto como alternativa de comunicación fiable. En definitiva, la solución a nuestras constantes desgracias, en periodística concreción de La Crónica Meridional ante la llegada del soñado "ferro-carril".

Texto:

Las locomotoras acceden al andén principal

Desde que en 1876 el ingeniero José Trías Herráiz redactase un primer proyecto por encargo de la Diputación Provincial de Almería y Jaén, el de la línea Linares-Almería, la ciudad fue una pura reivindicación, con todo el mundo de acuerdo. Se suceden las proclamas políticas y recrudecen editoriales críticas en la prensa; se publica "El Ferrocarril", un periódico de vida efímera... Después de sucesivas subastas sin licitadores, en la celebrada el 18 de mayo de 1889, el Banco General de Madrid -único candidato- se alzó con la concesión del ferrocarril a Linares, constituyendo para su explotación la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España. En ella figura el catalán Ivo Bosch Puig como máximo responsable de un accionariado mayoritariamente francobelga. La realización definitiva y global del trazado, adjudicada a la constructora francesa Fives Lille, redondeaba los 80

millones de las antiguas pesetas. Tras superar diversas crisis laborales y económicas, el 23 de julio de 1895 ya se pudo disponer de la 3ª sección: el tramo Almería-Guadix ("nuestra hermana del corazón"). Los festejos populares y recepciones oficiales, a expensas del Municipio y del Comercio local, se sucedieron tan pronto que a las 16, 45 horas la locomotora (máquina nº 8), de nombre Iberia, se detuviera en el elegante y armonioso edificio de la Estación recién construido.

El 14 de marzo de 1899 volvería a marcar un hito singular en la intrahistoria local. Un día de extraordinaria expectación, de auténtico clamor ciudadano, festivo y esperanzador. A la 8 de la tarde pasó el convoy inaugural frente a la marquesina de la Estación, para minutos adelante detenerse entre vítores, voladores y cohetería, en el Paseo del Malecón.

"El aspecto del Malecón era verdaderamente imponente; las iluminaciones, el arco del Comercio, la escalinata por donde debía subir la comitiva (actual Paseo de San Luis, aldaño al Hospital Provincial), las bengalas dándole tonos a aquella apiñada multitud, las palmas reales que subían al Cielo para anunciar toda nuestra alegría (...) Las comisiones y la Banda de Música del Ayuntamiento y la de Ingenieros se hallaba en la escalinata con que termina la calle de la Reina, adornada con rica alfombra y hermosas plantas".

La casa por la ventana echaron; sólo faltó, por imponderables de última hora, el anunciado y famoso Orfeón Catalán: reparto de pan a los pobres y comidas en la Tienda Asilo y Cárcel; carreras ciclistas en el Malecón alto y de remos en el Club de Regatas y El Recreo, Te Deum en la Catedral, dianas y conciertos de las Bandas en la plaza de Santo Domingo y boulevard del Príncipe, bailes populares en el pabellón instalado por la Compañía en la Plaza de la Constitución (Vieja), castillo de fuegos artificiales, corrida con toros de Murube para Guerrita y Antonio Reverte ¡Jamás se había visto nada igual en toda la historia de Almería!, y no era para menos.

Raíles hacia el Poniente

En contra de la opinión general, no siempre un tren de pasajeros o mixto detuvo su locomotora, vagones y coches ante el edificio de la Estación, como obligado fin de trayecto. Ya el primitivo proyecto de José Trías contemplaba la conexión ferroviaria con el Puerto en una inequívoca declaración sobre su optimización ligada a la vía marítima. Dado lo prolijo del proceso administrativo y de planteamiento a que obligaban Reales Órdenes en distintas fechas, se hace necesario el resumen. A la espera de que la Junta de Obras del Puerto acometiera la construcción definitiva del muelle de Levante y del Andén de Costa, el trazado de la red viaria marítima debió discurrir, tras salvar el puente sobre la desembocadura de la rambla del Obispo, por la primitiva calle de Pescadores (Parque Nicolás Salmerón), Malecón, explanada del actual barrio de Pescadería hasta concluir en el muelle de Poniente, único dando servicio portuario.

Por el itinerario descrito, además de carros portando barriles de uva y esparto, pasaban los vagones descubiertos con mineral de hierro, con los graves inconvenientes que ello acarrea a la ciudad; puestos de manifiesto con manifestaciones públicas o radicales escritos críticos del Círculo Mercantil e Industrial. A título de curiosidad, digamos que, en sus inicios, "la vía soportaba el paso de un tren diario que circulaba al paso de un hombre, y precedido de un empleado a pie que avisaba de la presencia del tren con las señales reglamentarias" (Trenes, cables y minas de Almería, IEA, 1994). Por este camino férreo provisional discurrieron igualmente durante muchísimos los denominados "trenes botijos". Concluidas las obras del muelle de Levante y el Andén por la J.O.P., en agosto de 1925 la Compañía del Sur de España inauguró las nuevas vías, más cerca del mar, permitiendo así el embarque por ese muelle. No obstante, el primitivo trazado no fue del todo levantado.

Malecón de San Luis

En 1984 Francisco Leal Martínez (junto a un grupo de alumnos de Instituto) editó una interesante guía del Parque "Nicolás Salmerón". De su introducción histórica tomo unos apuntes que considero veraces.

(...) Así, los jardines que ocupaban la zona otrora perteneciente a los paseos de San Luis y del Malecón, se amplían para convertirse en el espacio verde más extenso de Almería (...) El Paseo del Malecón se

había construido por iniciativa de Joaquín de Vilches (20-3-1846), delante del baluarte de San Luis, derribado en 1860, en donde se abrió el Paseo Alto

(...) El Parque Viejo (Malecón) fue el primero que se creó, ajardinándose allá por el año 1890, obra de José María Acosta. En 1913 el Ayuntamiento cedió a la Junta de Obras del Puerto este parque para que se hiciera cargo de su adecentamiento (...) En 1924 se proyectó prolongar su ensanchamiento desde la Comandancia de Marina hasta la calle Reina Regente; esto habría supuesto ciertas modificaciones en el barrio de Pescadores de las Almadrabillas, a Poniente de la rambla, por lo que no se consumó hasta finalizar la contienda fratricida (...) El Parque Viejo fue dedicado a Alfonso XIII cuando visitó nuestra ciudad a comienzos del siglo XX (...) En 1931, con la Segunda República, cambió su nombre por el de Nicolás Salmerón". Con la instauración del sistema democrático éste recuperó el nombre del insigne alhameño en sustitución del de José Antonio. Tal nomenclator callejero y paisaje urbano fue el dado a contemplar a los miles de botijistas granadinos, malagueños y jienenses que nos visitaron a lo largo de cuatro décadas.

¿Por qué "Tren Botijo"?

Es la primera pregunta que nos hacemos y para cuya respuesta recurrimos en primera instancia al DRAE: "Coloquialmente. El que en España, durante el verano, trasladaba pasajeros, sin muchas comodidades, con destino a vacaciones". Bien, sin embargo los señores académicos no rematan la faena. Veamos el muy docto Diccionario de doña María Moliner: "Tren botijo.- Se llamaba así humorísticamente a los trenes baratos que se habilitaban en verano para llevar veraneantes hacia las poblaciones de la costa, cuyos viajeros llevaban frecuentemente un botijo para beber agua en el viaje". Mejor, más enriquecedor. No obstante, es nuestro paisano don Paco Giménez, sin obviar lo anterior, dicta, referido a las provincias de Granada y Almería, fechas concretas: Corpus en Graná y Feria de Agosto acá, coincidentes con las corridas de toros.

Es decir, añadido, servicios ferroviarios para trayectos relativamente cortos al alcance de los menos pudientes; conformando el convoy con vagones de 2ª y 3ª categoría (los profesionales del ramo prefieren que se digan coches y dejemos lo de vagones para el transporte de mercancías) y regreso el mismo día o al siguiente a su punto de partida. O sea, a modo de ante-

cedente actualmente obsoleto de los actuales vuelos "charter" o buses alquilados para asistir a señalados acontecimientos deportivos. La prensa local del momento, por extensión extrapoló el castizo adjetivo a los barcos, "vapores botijo", que desde Melilla, Cartagena y Orán atracaban en nuestro puerto por Feria. En cuanto a lo del nombre de marras (excluyendo, claro, los vapores) no era solo porque cada familia trajese o llevase el suyo, con agua fresquita, sino, además, en referencia a los "aguaores" que con recipientes de barro esperaban o subían en todas y cada unas de las estaciones del trayecto. Del viaje inaugural desde Guadix, en 1895, sabemos que en algunas de aquellas paradas *"ya se han establecido los puestos con vendedores de agua, licores y dulces"*.

Quienes disponían de recursos económicos optaban por los servicios extras que ofrecía en julio y agosto Caminos de Hierro del Sur de España. Con tarifas reducidas (todos los años se publicaba el precio de billete de estación en estación) y regreso a la semana o quince días, tiempo suficiente para tomar los baños de mar, de Virgen a Virgen, recomendados por médicos de confianza. Sin el aire romántico y decadente de los desplazados a la Concha de San Sebastián o al Sardinero de Santander, aunque sí con instalaciones tipo Club de Regatas y Balneario el Recreo que, salvando las distancias, modestamente hacían su apaño. Con una decena de posadas, Parador de Martínez y del Príncipe o la prestigiosa Fonda Tortosa (antecedente del Hotel Simón, en el Paseo, a su cargo estuvo el banquete de bienvenida), lo suficientemente cómodos y "habitables" para que los bañistas repitieran al año siguiente. Vean una elocuente gacetilla de julio de 1895:

"A los baños de mar.- Muchas familias de Granada de la que otros años han ido a Málaga a tomar los baños de mar, han retrasado este año su viaje con objeto de venir a tomarlos a nuestras playas en cuanto se verifique la inauguración del ferro-carril, pues entonces será el viaje muy cómodo y más barato". Proseguía: "La circunstancia de verificarse en el próximo agosto el mes de los baños, la ferias y fiestas para la que se prepara un programa con grandes atractivos, hacen esperar que la concurrencia de granadinos en Almería será este año extraordinaria... Que ha de contribuir en gran manera a estrechar los lazos de amistad y simpatía que siempre han unido a la ciudad de los Cármenes con Almería".

¿Desde cuándo el Botijo?

En el vaciado de hemeroteca la primera noticia que advierto corresponde a agosto de 1903:

"Otro ruego.- Los periódicos de Málaga, haciéndose eco del deseo formulado por muchos aficionados a los toros que piensan venir a Almería utilizando al efecto los billetes baratos establecidos por la Compañía de los Andaluces desde Málaga a Granada, y los que se expenderán desde ésta capital a la nuestra para el botijo, también ruegan a la Compañía del Sur haga dos trenes botijos en vez de uno. Entendemos que el ruego ha de ser atendido"

A esta le sucede otra que recuerda el "botijo" a Granada con motivo de la festividad del Corpus; tales viajes tendrían continuidad todos los años en el mes de junio. Por razones que se me escapan, hubo ocasiones en que los botijistas granadinos eran trasladados en coches de caballos desde Puerta Real hasta Albolote, estación de la que partía el convoy a las 11 de la noche y, recogiendo pasajeros de Jaén y de Guadix, llegaba al Malecón a las 8 de la mañana (más adelante los viajes se harían indistintamente de noche y de día). A todo esto La Crónica Meridional no cesa en montarle bulla al Ayuntamiento con el dichoso adecentamiento y limpieza del Malecón y Paseo de San Luis por el mal concepto que podrían formarse los viajeros, considerándonos más un poblachón que una capital moderna. La Feria de 1903 fue especialmente atractiva. Como números fuertes del programa de festejos se incluyeron las dos primeras Batallas de Flores celebradas en Almería; dos corridas de toros con Mazantini y Lagartijillo de cabecera de cartel y unos Juegos Florales en los que don Miguel de Unamuno fue su excepcional mantenedor. Ni que decir tiene que la afluencia de forasteros, recibida a los sonos de la Banda Municipal, colapsó la capacidad "hotelera" disponibles. O que playas, bares y coso taurino de Vílches se vieron desbordados.

Las noticias en prensa se repiten con el paso del tiempo sin grandes variantes. Quizá, que la Compañía del Sur debía pedir autorización al gobernador Civil de turno *"para que el tren botijo venga hasta las escaleras del Malecón, donde se podrá hacer a los expedicionarios un cariñoso recibimiento"*.

Desde su inauguración en 1899, la línea Linares-Almería fue propiedad y estuvo gestionada por la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España. En 1929 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces se la adquirió y obtuvo del Estado licencia para su explotación. Con los Andaluces siguieron organizándose "trenes botijos" hasta 1936, cuando un grupo de militares rebeldes traicionó la legalidad vigente de la Segunda República Española. En 1941 el complejo entramado ferroviario del país fue monopolizado por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE). A partir de entonces era frecuente incluir una nota adicional en el programa municipal de la Feria y Fiestas, posiblemente como reminiscencia de todo lo abordado. Reza así:

"De los puertos y provincias cercanas funcionarán trenes y barcos especiales. El tren corto de Santa Fe, retrasará su salida de Almería hasta las dos treinta de la madrugada los días de Feria".

El "Botijo" en la literatura

Después de repasar una curiosa bibliografía botijil (común a otras muchas zonas costeras de España), valgan tres ejemplos que aluden a nuestra ciudad o se citan a personajes, ficticios, locales. Cronológicamente.

En "Lola, espejo oscuro", el novelista Darío Fernández-Flores afirma que a su protagonista almeriense la depositaron en el torno conventual del Hospicio y, deducimos, que ya a tierna edad, en su etapa de asilada, debió observar la llegada y partida de distintas expediciones granadinas por Feria:

"El hospicio estaba en un parte del caserón dedicado al hospital, que se hallaba junto al parque de la ciudad, frente al puerto. Recuerdo muy bien todavía el patio grande, soleado por los suaves soles del invierno y los devoradores del verano. Había allí cuatro palmeras con talle de gitanas camineras, blanqueados los troncos por los polvos del constante seco, porque esa tierra no cría apenas agua (...) Los jueves y los domingos salíamos las chicas del hospicio a dar un paseo, para refrescar un poco la sangre, prisionera en aquellos muros".

Andando el tiempo, al adentrarme en una densa "Historia de la canción española", supe de la existencia de su autor, Alvaro Retana (hermano de un apoderado que tuvo el torero Relampaguito): folclorista, dibujante, periodista, músico y letrista de cono-

cidos cuplés. Homosexual libertino y provocador - siendo Primo de Rivera cabeza del Directorio Militar, tuvo "encontronazos" que lo llevaron a la trena, estrella rutilante de la farándula madrileña más transgresora, dejó escrito, en 1933, "A Sodoma en tren botijo". En el libro se narran *"las aventuras madrileñas de Nemesio Fuentes, un muchacho tan hermoso que es el orgullo de Almería. Convencido por un amigo, viaja a la capital, donde conocerá el mundo depravado de las fiestas del perverso marqués de Pijo Infante, de las que son asiduos los aristócratas aficionados a travestirse, las cocottes y los más desenfadados maricas ilustres de la ciudad"*.

Cierra el epígrafe literario los recuerdos de Francisco Giménez Fernández, henchidos de nostalgia, en su libro "Aquella Almería". Don Paco estima *"que como recuerdo de los viajes de aquella época, quizás merezca una mención especial los "trenes botijos" que se organizaban entre Almería y Granada. Eran trenes especiales que con tarifa reducida se establecían a Granada para las fiestas del Corpus o más concretamente, para las corridas de toros. Análogamente venían de Granada a Almería para la Feria de Agosto. No hay que decir que eran grandes las molestias que el viaje llevaba consigo, pero los viajeros lo soportaban con el mayor regocijo y alegría y buen humor. Durante algunos años y con la firma del "El Obispo del Botijo" se publicaba una "pastoral", en versos o aleluyas, dirigida a los botijistas con consejos o recomendaciones para el mejor cumplimiento de su misión. He aquí uno de ellos:*

*Antes de llegar a la estación
ya debes estar pintón.
En la estación de Guadix,
toma una copa de anís,
y en la estación de Moreda
mostrarás tu borrachera.*

Eso nos hace pensar que sólo bajo la "anestesia alcohólica" fuera soportable el viaje. La llegada del botijo de Granada tenía en ocasiones caracteres de acontecimiento y así era esperado por numeroso público con familiares y amigos, al frente de los cuales figuraba la banda de música o más modestamente una simple charanga que les daba la bienvenida".

Revista anual "El Botijo" (Granada-Almería) y Carnaval

Prueba del interés que un tren de estas características despertó entre las dos ciudades limítrofes es la edición de las revistas "El Botijo de Almería a Granada",

y "de Granada a Almería" de periodicidad anual, dedicadas a magnificar las virtudes del transporte, de sus pasajeros, de las autoridades locales, de su economía, bondades del clima, playas y montañas sierrasnevadas, de cariño fraterno y de la biblia en pasta. Junio de 1903/4 (con motivo del Corpus) y agosto de 1904 (Feria), entre artículos encomiásticos, poemas y lírica encendida descubrimos firmas prestigiosas: Seco de Lucena, González Garbín, Fernández de Burgos, Burgos Tamarit, Francisco P. Valladar Amador Ramos Oller, Gil de Alcíndelgui, Paco Aquino, José Jesús García y otros.

Para concluir con el capítulo y reportaje he optado por una coplilla cantada por las murgas en el Carnaval de 1934, a resultas de un cruce de acusaciones, el año anterior, entre el concejal Estrella y la empresa suministradora de electricidad, Fuerzas Motrices del Valle de Lecrín, por mor de los continuos apagones y restricciones sin justificación sufridos en calles, comercios y viviendas. Prueba de su aceptación popular es que ha llegado hasta nuestros días, vía transmisión oral. Desconozco música y autor, pero el maestro Machado ya lo dejó bien rimado: hasta que el pueblo las canta, las coplas, coplas no son y cuando el pueblo las canta... averigua quien la parió:

*Esta Feria pasada fue de gran admiración;
vinieron los granaínos a ver la iluminación.
Quedaron encandilaos al llegar al Boulevard
pues con cuatro mariposas se alumbró la Capital.*

*Parecía el Paseo la ermita Santa Elena,
con "mariposas" y "santos" y cuatro o cinco velas,
etc.*

**La Voz de Almería, viernes 17 de agosto
Especial Feria 2007**



José Antonio Gómez Martínez
Investigador. Socio honorífico Asafal

Tuve la fortuna de poder viajar a Cuba en el mes de julio pasado y allí pude conocer La Habana, además de otros lugares de la isla. Aunque se trataba de un viaje turístico y familiar pude acercarme a algunas estaciones y visitar el Museo del Ferrocarril de Cuba.

De todos es conocido que el país atraviesa una difícil situación económica y el ferrocarril se manifiesta como un fiel reflejo de la misma: circulan muy pocos trenes y los pocos que lo hacen son suprimidos con frecuencia. En opinión de los propios cubanos, el tren atraviesa en Cuba una crisis muy profunda. No dispongo de datos estadísticos pero una simple visita a la estación central de La Habana basta fue suficiente para comprobar que, en las horas centrales del día, no entró ni salió ningún tren, a pesar de que en las salas de espera y el vestíbulo de la estación había mucho público esperando. En los andenes, varios trenes estacionados -pocos- y una locomotora parada. Durante nuestros desplazamientos por la isla vimos algunas estaciones importantes como Matanzas pero todo parecía parado y el material, herrumbroso.



Trenes parados en la Estación Central de La Habana

El ferrocarril de Hershey, el único eléctrico de la isla, no presentaba un panorama mucho más alentador. La estación término de esta línea se encuentra en Casablanca, al otro lado del puerto de La Habana, y para acceder a ella desde la capital lo más práctico es usar el trasbordador - el Ferry, como lo llaman los habaneros-, que parte de un embarcadero situado

cerca de la plaza de San Francisco de Asís, junto a los magníficos edificios de las antiguas aduanas. Una vez desembarcados en la orilla opuesta, no hay más que caminar unos pocos metros para llegar a la estación de partida del ferrocarril eléctrico. Allí no nos cansamos de admirar la capacidad del genio cubano para dar infinitas formas al hormigón y crear volúmenes originales para el mobiliario urbano: el edificio de la estación está formado por una estructura en forma de gran parasol que se sustenta en un pie central y en una construcción lateral de ladrillo. La variedad en este tipo de elementos es patente en toda la isla, muy especialmente en las paradas de autobús.

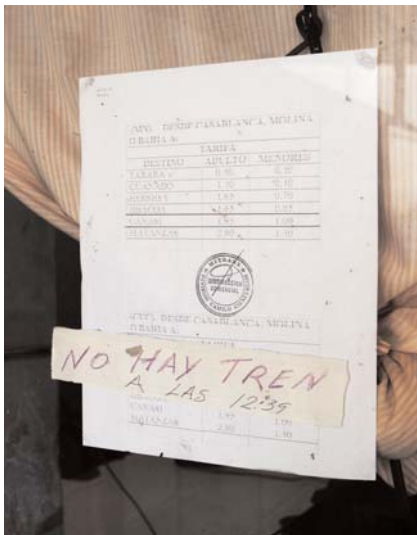


Estación de Casablanca del ferrocarril eléctrico de Hershey

Nuestro primer intento de fotografiar algún tren en Casablanca se vio frustrado porque no circulaba ninguno a la hora en que llegamos y el depósito del material se encuentra algo alejado. Hubimos pues de volver el día siguiente, esta vez con los horarios anotados, lo que suponía una cierta garantía de éxito. Sin embargo, tampoco fue posible esta vez: en la taquilla de la estación, un cartel anunciaba la supresión del tren de las 12,39. Para compensar el chasco tomamos

ESTACION CASABLANCA				
Tren	Salida	Hora	Destino	Hora
805	EBLANCA	04:43	MATANZAS	07:28
807	EBLANCA	08:35	MATANZAS	11:28
809	EBLANCA	12:39	MATANZAS	15:23
811	EBLANCA	17:21	MATANZAS	20:16
813	EBLANCA	21:17	MATANZAS	23:10

Horarios del ferrocarril de Hershey



Nota de la supresión en la taquilla

unos helados cerca de la estación, y luego dimos un paseo por Casablanca. En una plaza vimos unas enormes vainas en el suelo y ante nuestras miradas curiosas, unos niños adorables se acercaron y nos

preguntaron: ¿Qué ustedes buscan? ¿Semillitas? Se referían a las semillas del flamboyán, un árbol de floración grandiosa, de color rojo intenso, que poblaba majestuosamente aquella plaza y que crece en toda la isla creando unas hermosísimas pinceladas en paisaje. Además de explicarnos que las semillas son tan duras que se utilizan para llenar las maracas, nos dieron, con sus sencillas palabras, toda una lección de ciudadanía y de buena educación.

El tercer intento fue el definitivo: ese mismo día por la tarde, y sólo, pues la familia ya daba por visitada la otra orilla del puerto, volví coger el ferry y por fin, al llegar a la estación de Casablanca, pude ver uno de los trenes procedentes de Cataluña conocido con el apodo de Granotas. Me impresionó verlo pues, aunque sabía que estos trenes estaban funcionando en Cuba, el hecho de que mantuviese sus colores originales después de viajar tan lejos de Barcelona no dejaba de causarme una gran extrañeza. Se encontraba en mal estado, sobre todo comparándolo con su situación en los años ochenta, cuando tuve ocasión de verlos en Barcelona y de viajar en ellos. En uno de los faldones delanteros o apartavacas se veía un agujero producido por un fuerte impacto.



Vista fronto-lateral de un "Granota".

Un gran gentío esperaba en la estación pero aún no había llegado la hora de subir al tren y el público esperaba en los bancos de la estación o en los alrededores, practicando una actividad en la que los cubanos destacan de manera sobresaliente: la conversación.



El público esperando la apertura de puertas.

Cuando faltaban unos minutos para la salida del tren, se abrieron las puertas y entonces me di cuenta de un detalle que hasta entonces me había pasado desapercibido: los andenes, de tipo alto, están adaptados sin duda a los vehículos empleados anteriormente pero no a las granotas, pues no están separados por la misma distancia que la que separa las puertas del tren actual. Los viajeros, por lo tanto, se ven obligados a saltar de lado entre los andenes y las puertas de acceso al tren, que se encuentran a cierta distancia. Para las personas de cierta edad no es tarea fácil.



Los viajeros haciendo lo posible para subir al tren.

Exactamente a la hora prevista arrancó el tren con destino a Matanzas pero inesperadamente se detuvo a unos doscientos metros de la estación bajo un flamboyán. De manera aún más incomprensible para mí, muchos viajeros bajaron del tren que no tardó en arrancar de nuevo. Uno de mis compañeros de travesía en el ferry, que en la conversación que habíamos entablado me contó que se dirigía a Matanzas, es decir que iba a recorrer el trayecto completo del ferrocarril de Hershey, fue de los que abandonaron el tren. No pude averiguar qué había sucedido.



El "Granota" realizando su irregular viaje.

Dedicué una mañana al Museo del ferrocarril de Cuba, situado en la magnífica estación Cristina. El edificio perteneció a la compañía del Ferrocarril del Oeste, que dirigió sus vías a la provincia de Pinar del Río, al Oeste de La Habana. Tras un período de abandono o poco uso, en 2002 fue declarada Monumento Nacional y convertida en sede del Museo del Ferrocarril de Cuba.



Fachada del Museo del ferrocarril de Cuba.

Antes de salir de España había contactado con su director, Don Indalecio González Guzmán, pero lamentablemente se encontraba fuera de La Habana durante mi estancia en Cuba y no fue posible visitar el museo en su compañía. Sin embargo, recorrer las salas y contemplar el material allí preservado, guiado por personal laboral y voluntario, fue una auténtica delicia. Básicamente podemos decir que el Museo dispone de zonas de exposición de material fijo (maquinaria de vía, enclavamientos, señalización, herramientas de talleres...), de material móvil (en las vías de la estación) y paneles explicativos (en los andenes) además de un área de modelismo y la representación de algunos escenarios ferroviarios como un gabinete de circulación. Sin duda alguna, la pieza estrella de la colección es la locomotora La Junta, una Rogers 211 que inició su vida activa en el ferrocarril

de Matanzas nada menos que en 1843, cuando en la Península aún no existía ni una sola línea de ferrocarril con tracción a vapor.



Aspecto de "La Junta" del ferrocarril de Matanzas.

Otras piezas de interés son una pequeña Manning Wardle británica de 1873, o una estupenda colección de locomotoras de vapor procedentes de los ingenios o centrales azucareros.



Una de las locomotoras de la colección de vapor.

También está representada la tracción diesel, en la que destaca la locomotora soviética CC 61602, que fue conducida por Fidel Castro en la inauguración del tramo Oliver-Calabazas del ferrocarril rápido La Habana-Santiago de Cuba. Hay, además, otras locomotoras como una diesel Ganz húngara y una eléctrica de tipo boíte à sel General Electric, procedente del ferrocarril de Hershey. El material remolcado no falta y además de varios vagones furgones y vehículos



Locomotora diesel soviética.

especializados en el tráfico azucarero, se muestran varios coches de viajeros, alguno de procedencia soviética. En definitiva, un museo de indudable interés cuya creación y mantenimiento, teniendo en cuenta la situación del ferrocarril en la isla, no deja de ser una proeza.



Locomotora eléctrica General Electric.

Existe mucho material ferroviario de todo tipo para recuperar en Cuba, sobre todo en azucareras, pero también se puede encontrar en la propia capital. En efecto, en una plaza situada en un lateral de la Estación central, se puede contemplar un interesante grupo de locomotoras de vapor procedentes de los centrales azucareros, en estado preocupante. El material es mayoritariamente norteamericano aunque hay alguna unidad europea (Henschel). Otro elemento de interés es el llamado "vagón mambí" o coche presidencial, un impresionante vehículo de bogies de tres ejes construido en Estados Unidos, que se expone al público en el callejón de Churruca esquina a calle Oficios, junto al antiguo palacio de Gobierno luego Cámara de Representantes. Su interior es ciertamente interesante.



Grupo de locomotoras expuestas junto a la Estación central.

La historia está muy presente en Cuba pues se conservan numerosos vestigios del pasado lejano y próximo. La propia ciudad de La Habana constituye una joya del patrimonio arquitectónico mundial, cuya restauración, aunque ya iniciada, tiene por delante mucho que hacer. En el aspecto ferroviario el patrimonio es fabuloso y la labor de recuperación está en marcha, a pesar de las dificultades que atraviesa la economía. Sin embargo, existen otras prioridades pues es necesario atender a las necesidades del mayor patrimonio que posee el país: una población, cuyas cualidades humanas no dejan indiferente a nadie que visite Cuba.



Fachada de la Estación central de La Habana.

La Historia de la línea de Romney, Hythe y Dymchurch, en el Sureste de Inglaterra



Gerald Strowbridge
Profesor emérito de Geografía e Historia

Después de la Primera Guerra Mundial, el Capitán J. E. P. Howey y su amigo el Conde Louis Zborowski, quisieron llevar a la práctica el proyecto de construcción de un ferrocarril que fuera igual a los que ya había, excepto en su tamaño. Su ferrocarril sería una tercera parte de los que circulaban en Inglaterra. Hubiera quedado sólo como un sueño si no hubiera sido porque los dos empeñaron su dinero en hacer realidad dicho proyecto. El Capitán Howey había heredado su patrimonio de su familia que eran propietarios de terrenos en el centro comercial de Melbourne, el Conde Louis Zborowski obtuvo su fortuna en la fabricación de coches y como piloto de carreras, siendo uno de los fundadores de la compañía de coches Aston Martin.

Visitaron todo el país buscando un terreno apropiado donde construir su ferrocarril. Al fin decidieron construirlo en las tierras llanas de Romney Marsh (las Marismas de Romney) en el condado de Kent. Contaron con la colaboración del gerente general del Southern Railway, Sir Herbert Walker, cuya ayuda fue decisiva para marcar la ruta exacta entre Hythe y Dungeness (banco de áridos con salida hacia el mar en el Canal de la Mancha). Como dato interesante habría que indicar que ninguna sección de la línea está a más de dos kilómetros de la playa.

En aquellos días discurría una vía de ancho internacional entre Ashford y el pueblo de New Romney, por lo tanto podían utilizar la red nacional para el transporte de los materiales necesarios para la construcción.

La ubicación de la línea en esta parte de la costa ofrecía la ventaja de que los miles de turistas, que en los años veinte pasaban sus vacaciones de verano en esta parte del país, fueran sus futuros clientes, además su terminal de Hythe disfrutaba de buenas conexiones con Londres tanto por ferrocarril como por carretera.

Por fin, la construcción de este ferrocarril se aprueba con el Decreto "Light Railway Order" de 1925. En lo referente al coste de la construcción favorecería que el terreno no tuviera pendientes y no pasara por grandes

poblaciones. A pesar de todo, se necesitarían pasajeros y mercancías para poner en marcha el ferrocarril. Primero se construyó la sección entre Hythe y New Romney de 13 kilómetros. En el trayecto entre las dos había siete estaciones, pero poco después se cerraron cuatro. Se construyó también una placa giratoria en Hythe, almacenes en New Romney para proteger el material rodante y también talleres de mantenimiento. En ambas estaciones se instalaron torres de agua y casetas de señales.

Desde el principio Howey y Zborowski quisieron tener una reproducción exacta de las grandes locomotoras de vapor, pero a menor escala, ya que el ancho de vía sería de 15 pulgadas (381mm). El trabajo de diseño de las primeras locomotoras lo llevó a cabo Henry Greely y la construcción, la compañía de Davey Paxman de Colchester en Essex (ver Tabla 1). Los dueños querían que su ferrocarril fuera de servicio público, es decir, que circulara todo el año, para transportar mercancías y pasajeros. Las dos primeras locomotoras tenían un rodaje 2-4-1, idóneo para el transporte de materiales pesados, como arena y balasto, por su mayor adhesión y sus mejoras en la tracción. Se adquirieron una serie de vagones para el transporte de mercancías y coches abiertos y cerrados para el transporte de viajeros.

En agosto de 1926, el Príncipe de York, el futuro rey George VI, visitaba un campamento de juventudes en St Mary's Bay y aunque la obra no estaba terminada, la compañía no quiso perder la ocasión de que tan ilustre personaje hiciera el recorrido entre Hythe y New Romney y así inspeccionar el progreso de la construcción, además de servir como reclamo propagandístico. De este modo el ferrocarril "Romney, Hythe, Dymchurch Railway" recibía una valiosa publicidad real.



Mapa 1. Trazado del ferrocarril Romney, Hythe & Dymchurch y zonas próximas.
Fuente: Elaboración propia a partir de Google Maps.

La apertura oficial tuvo lugar el sábado 16 de julio de 1927. Por desgracia, el Conde Zborowski había fallecido en un accidente en el circuito de Monza, durante el entrenamiento para una carrera en 1924 y no pudo ver su sueño realizado. Desde el primer momento la línea tuvo un gran éxito. Las dos primitivas locomotoras no eran suficientes para satisfacer la demanda de público, así que después de un año, el parque aumentó en siete locomotoras. El Capitán Howey decidió continuar el recorrido hasta la punta de Dungeness. No fue tarea fácil, porque la terminación de la línea era en New Romney pero después de las obras necesarias y de la construcción de un puente, la aplicación de la línea llegó hasta el 'Pilot' (el Práctico) en mayo de 1928. El recorrido total desde Hythe a Dungeness completaba 23 kilómetros. Esto supuso que entre Howey y Greely construyeron la línea ferroviaria de vía tan estrecha más larga del mundo. Sin embargo, una vez logrado el éxito de la puesta en marcha de tan singular ferrocarril, no fue nada fácil seguir en la cumbre. Greely terminaría saliendo de la compañía de forma nada amistosa.



Ilustración 1. La locomotora diesel nº 14, llamada "Captain Howey" remolca el tren inspector de correo cruzando sobre el Puente de Willop. Fotografía: A.R.W. Crowhurst.

El coste de remodelar los andenes y la sala de espera en la estación de New Romney, y la construcción de un puente que elevaba la carretera existente entre la ciudad y el mar sobre la vía, para extender la línea al suroeste, fue bastante elevado. El material rodante también recibió una intensa atención por parte del gerente Howey, tanto las locomotoras como los coches de viajeros que presentaban notables incomodidades para el viaje, ya que los de cuatro ruedas eran incómodos, ruidosos y la lluvia entraba fácilmente en

el interior. Además, el efecto corrosivo del salitre marino fue mayor del esperado. Por lo que respecta al tráfico de mercancías, éste no tuvo continuidad, ya que la línea de la South Eastern Railway cerró su tramo entre Lydd y Dungeness en 1937 y posteriormente, en 1967, British Railway también clausuró el tramo entre Lydd y New Romney. Si a todo esto se añaden los efectos de la Depresión de los años treinta y la Guerra Mundial en los años cuarenta, sorprende que el pequeño ferrocarril pudiera seguir en funciona-

miento hasta la actualidad. La razón es por la capacidad de adaptarse a los cambios y demandas de sus clientes. En 1934 Howey tomó la decisión de pedir coches nuevos, ahora con bogies. La compañía compró 54 coches nuevos y dos vagones que fueron entregados en 1936. La tradición de los ingleses de pasar sus vacaciones en la costa ayudó a la compañía a mantener los ingresos originados por estos viajeros en los años anteriores a la guerra.

Tabla 1. Locomotoras en servicio en el ferrocarril Romney, Hythe & Dymchurch. Fuente: Elaboración propia.

Nº	Nombre	Tracción	Tipo/Rodaje	Constructor	Diseñador	Fecha construcción	Librea
1	Green Goddess	Vapor	Pacific 2-3-1	Davey Paxman & Co	Greely	1925	Verde manzana
2	Northern Chief	Vapor	Pacific 2-3-1	Davey Paxman & Co	Greely	1925	Verde del British Rail
3	Southern Maid	Vapor	Pacific 2-3-1	Davey Paxman & Co	Greely	1927	Verde de la Co SE&CR
4	The Bug	Vapor	0-2-0	Krauss de Munich		1926	Naranja
5	Hercules	Vapor	Montaña 2-4-1	Davey Paxman & Co	Greely	1927	Rojo de la Co Metropolitan
6	Samson	Vapor	Montaña 2-4-1	Davey Paxman & Co	Greely	1927	Azul de la Co Great Eastern
7	Typhoon	Vapor	2-3-1	Davey Paxman & Co	Greely	1927	Verde
8	Hurricane	Vapor	Pacific 2-3-1	Davey Paxman & Co	Greely	1927	Azul de la Co Caledonian
9	Winston Churchill	Vapor	Pacific 2-3-1	Yorkshire	Greely & Richardson	1931	Rojo de la Co LMS
10	Dr Syn	Vapor	Pacific 2-3-1	Yorkshire	Greely & Richardson	1931	Negro
11	Black Prince	Vapor	Pacific 2-3-1	Krupp de Essen	Marten	1937	Negro y rojo
12	John Southland	Diesel		TMA Engineering	RHDR	1983	Negro y amarillo
14	Captain Howey	Diesel		TMA Engineering	RHDR	1989	Azul y plata

Sin embargo siguió siendo difícil obtener transporte de mercancías. En 1937 se construyó una línea a la playa de Dungeness para transportar la pesca recogida por la flota pesquera, podían usar los vagones de cuatro ruedas con las inscripciones de 'Fish Only', pero este intento no tuvo mucho éxito y el gerente suspendió el servicio después de algunos meses. Más tarde, el RH&D Railway probó suerte con el transporte de áridos de las playas de Dungeness. Se constituyó una compañía subsidiaria para llevar a cabo este trabajo. La adquisición de vagones-tolvas y la construcción de rampas en Hythe hacía posible verter el material directamente en los camiones. Pero después de catorce años de trasladar el material por ferrocarril, en 1951 la compañía decidió prescindir del servicio y usar sólo los camiones para dicho trabajo con la consecuencia del cierre de la línea en esa fecha. Luego, en 1975 el ferrocarril logró un contrato para el transporte de tuberías para el drenaje de las marismas. Más adelante, la compañía obtuvo el permiso para llevar correo y expedir sellos del British Post Office. Para este fin compró un vagón protegido de cuatro ruedas. Hoy sólo queda de esta iniciativa el transporte de paquetes de una estación a otra para ser recogidos por sus destinatarios. La realidad era que la demanda del transporte de mercancías siempre fue incierta.

Lo que nunca pensaron sus fundadores es que un día el ejército utilizara su ferrocarril para la defensa de la costa durante la Segunda Guerra Mundial. Da cuenta de ello el episodio que se produjo en la región de Le Pas de Calais en Francia, zona ocupada por los nazis, que está, al otro lado del mar, a sólo a 40 kilómetros de Kent. En 1940 los militares blindaron dos vagones y arrastrados por la máquina 'Hércules', transportaron las tropas con cañones de Boyes y Lewis, además de trasladarlas entre las diferentes bases de la zona. Otra operación importante de la línea fue el transporte de los materiales necesarios para instalar un oleoducto de Dungeness a Francia, en el fondo del Canal de la Mancha. Esto se hizo para enviar el combustible directamente a Francia para los ejércitos aliados, cuando la invasión comenzó en 1944. La denominación del proyecto responde a las siglas PLUTO, que en inglés significa 'Pipe Line Under The Ocean'. De este modo fue como el RH & D Railway contribuyó a la defensa de Gran Bretaña.

Después de utilizarlo el ejército durante cinco años, el estado del material fijo y móvil era lamentable por falta de mantenimiento. En 1945 el War Office devolvió el ferrocarril a su propietario, el Capitán Howey. Para economizar, la compañía tuvo que reducir la sec-

ción de New Romney a Dungeness de vía doble a vía única. Y así sigue actualmente. Una vez recuperado el ferrocarril y después de diversas reformas, un año después, se dio la salida a un tren otra vez desde Hythe. En esta ocasión asistieron a la reapertura oficial de la línea en 1947, Oliver Hardy y Stan Laurel (los famosos cómicos el Gordo y el Flaco), en la locomotora 'Black Prince'.

En los años posteriores a la terminación de la guerra se recuperó la costumbre de pasar las vacaciones en la playa. En esta zona las playas son de arena fina y limpia, lavada por la marea dos veces al día, excepto cerca del cabo de Dungeness, que abundan las piedras y no son tan atractivas para el baño. A lo largo de la costa proliferaron las construcciones de casas para el alojamiento veraniego a precios razonables, para disfrutar en el periodo estival. Hay que señalar que fue después, en la década de los sesenta, cuando comenzaron los vuelos chárter a la costa mediterránea. Esta época fue muy próspera para el RH & D Railway.

Ilustración 2. Trabajos de mantenimiento y rotonda para locomotoras del ferrocarril Romney, Hythe & Dymchurch. Fotografía: Gerald Strowbridge.



El Capitán Howey murió en 1963 y no llegó a ver el deterioro de su ferrocarril, ya que el importante soporte económico de esta línea como era el turismo se vio afectado por la salida de turistas al extranjero a pasar sus vacaciones de verano. Su viuda lo vendió, pero los nuevos y sucesivos compradores no pudieron afrontar los altos costes de mantenimiento, entrándose así una época de dificultades y decaimiento.

En 1972 es cuando un grupo de comerciantes, bajo la dirección de Sir William MacAlpine (un gran aficionado a los ferrocarriles), compró la línea y nombró a Sr. John Snell como director general. Tenía como experiencia el haber participado en un primer ferrocarril de carácter patrimonial en Inglaterra, el de Tallylyn en Gales en el cual está basada la película "Los Apuros de un Pequeño Tren". Bajo su dirección, los empleados y algunos voluntarios mejoraron poco a poco las instalaciones de la línea; así como los accesos para los viajeros, el cambio de los raíles originales por nuevos, reconstrucción de varios puentes, señalización en color de los trece pasos a nivel, además de la remodelación de la estación de New Romney y de las naves para proteger todo el material móvil. Reformaron una sala de maquetas original con un nuevo tamaño 00, que ha ido creciendo poco a poco y ahora los visitantes pueden controlar más de 24 trenes en circulación simultáneamente.

Dentro de las reformas llevadas a cabo por parte del director gerente, Snell, fue la adquisición de una locomotora más de vapor y dos diésel, además se normalizaron los coches de pasajeros. También se firmó un contrato con la Diputación de Kent para llevar a los alumnos, que vivían en Romney Marsh, al colegio

situado en New Romney. En el programa de actividades, dedicado especialmente a los niños, figuraba la organización de viajes especiales, uno en verano con la locomotora 'Thomas the Tank Engine' y otro antes de Navidad con la locomotora 'Santa Specials'. Actualmente el ferrocarril Romney, Hythe & Dymchurch es una de las atracciones turísticas más populares en el sureste del país. Snell se jubiló en 1999 dejándolo tal vez, en su mejor momento económico desde los años veinte.

Después de tener el récord de seguridad en la circulación, existen dos episodios trágicos ocurridos en los últimos años, uno el 3 de agosto del 2003 y el otro el 10 de julio del 2005. Los dos accidentes tuvieron lugar en los pasos a nivel y en los dos casos los maquinistas murieron al colisionar con los coches (uno de los conductores era la esposa del director general). La compañía va a aumentar las medidas de seguridad en los pasos a nivel, con barreras automáticas en los trece pasos existentes en lugar de tener solamente intermitentes, como ocurre hasta ahora.

El ferrocarril celebró su 80 aniversario, el día 14 de julio de 2007, con un viaje de ida y vuelta desde Hythe a New Romney, en un tren arrastrado por la misma locomotora que hizo el primer recorrido en 1927. Los invitados podían inspeccionar los nuevos talleres de mantenimiento y reparación en New Romney y recibir la gran noticia de que más de 170.000 pasajeros usaron la línea en 2006. Y sigue en su reivindicación de ser: '¡el tren de servicio público, más pequeño del mundo!'

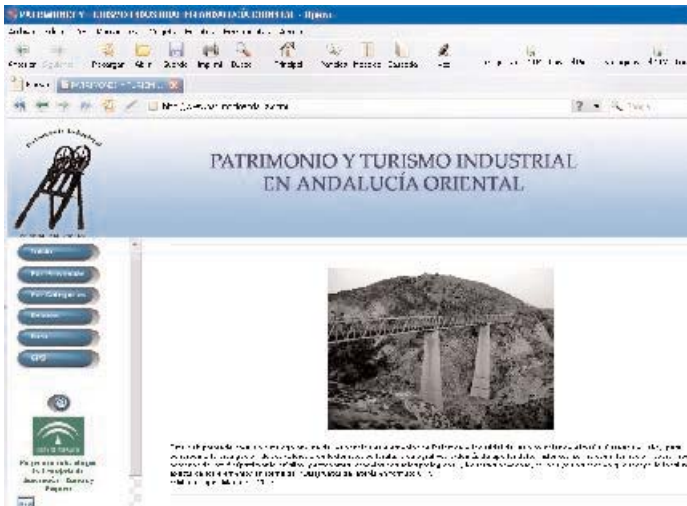
Más información: <http://www.rhdr.org.uk>



Ilustración 3. Locomotora de vapor n° 3 "Southern Maid", remolcando un tren de viajeros sale de la estación de Hythe. Fotografía: A.R.W. Crowhurst.



Ilustración 4. Locomotora de vapor n° 4 "The Bug" atraviesa el puente de Willop. Fotografía: A.R.W. Crowhurst.



www.patrimonioandaluz.com

Una vez más este apartado se ve obligado a hacer un alto en las reseñas bibliográficas, para detenerse en una nueva iniciativa que ha despertado el interés de aquellos que tanto gustan de los temas de arqueología y patrimonio industrial. Si ya en el número 2 de esta publicación se hacía referencia a una miscelánea sobre el patrimonio industrial en la provincia Granada, y trascendiendo a las provincias limítrofes para el caso de los ferrocarriles, esta vez es necesario dar cumplida cuenta de una magnífica iniciativa a través de esa gran puerta al mundo en que se ha convertido internet. Se trata de la creación del portal Patrimonio Industrial en Andalucía Oriental, un catálogo de elementos singulares del patrimonio industrial de las provincias de Almería, Granada y Jaén, con una clara orientación divulgativa.

El autor de este proyecto, Mario López Martínez, colaborador habitual y miembro del Consejo Editorial de esta publicación, ha contado con la colaboración de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía para el desarrollo de este portal que pretende estar en constante actualización.

La estructura del catálogo agrupa los elementos patrimoniales por provincias, para seguidamente ofrecer

una serie de fichas donde se ofrece una breve reseña histórica, referencias bibliográficas, documentación gráfica, informaciones de interés sobre figuras de protección, estado de conservación o amenazas de desaparición, así como otros aspectos de interés que faciliten la visita del enclave y su entorno más inmediato.

Otra cuestión que no pasa desapercibida es la incorporación de la tecnología GPS para facilitar la localización y la visita del enclave patrimonial en cuestión, permitiéndose también la visualización a través de la herramienta Google Earth.

El objetivo del portal es la difusión y puesta en valor de aquellos elementos que representan el pasado industrial y minero de las provincias orientales andaluzas. No obstante, trasciende a esta cuestión el hecho de que se planteen estos variados ejemplos de arquitectura e ingeniería industrial como itinerarios de carácter turístico, poniendo de relieve otra forma de turismo cultural muy arraigada en otras partes de Europa: el turismo industrial.

De este modo, la sociedad poco a poco puede ir tomando conciencia de su pasado más inmediato y acceder a una nueva forma de entender la historia, de una manera muy lúdica y atractiva. Esta iniciativa debe ir acompañada de la consiguiente respuesta de las administraciones competentes para preservar el patrimonio industrial, mediante su inventario, catalogación y puesta en valor posterior a través de la creación de rutas temáticas, la identificación y la explicación sobre el terreno del elemento en cuestión.

Se trata, sin duda, de una gran propuesta que necesita nutrirse de la colaboración de todos los interesados en el tema del patrimonio industrial, aportando nuevos datos e investigaciones, que ayuden a nutrir y ampliar el catálogo que conforma el pasado minero, industrial y ferroviario de las provincias más orientales de Andalucía.

El Ferro-carril Digital, nº 6, semestre final de 2007 comienzo de 2008. Depósito Legal: AL-244-2004, ISSN:1885-0510. Edita: Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería (ASAFAL).

Consejo de Redacción: Domingo Cuéllar Villar, Antonio Aguilera Cantón, Jesús Martínez Capel, Pedro Mena Enciso, Mario López Martínez, Leovigildo Martínez Anaya y Carlos Peña Aguilera.

Diseño y Maquetación web: José Mariano Rodríguez Martínez y Carlos Peña Aguilera.

Dirección web: www.asafal.com/elferrocarril. **Correo electrónico:** elferrocarril@asafal.com

Dirección postal: Apartado de Correos nº 10.006, 04080, Almería.