

Jaén, 1881-1981: un siglo de ferrocarril

*Por Manuel López Pérez
Consejero de Número del Instituto
de Estudios Giennenses*

*U*N siglo se cumple ahora del momento histórico en que Jaén empezaba a dar eficaz realidad a uno de los ambiciosos sueños que a la ciudad trajo el siglo XIX: el ferrocarril.

Hace cien años que nuestros paisanos, tras una lucha de titanes, veían por fin, como una sólida esperanza, la inauguración de la línea ferroviaria, que al pensar de nuestros abuelos iba a ser una poderosa palanca para levantar a Jaén de su secular atraso e indigencia.

Sin embargo, aquel sueño que tantos sudores costara a una memorable generación de giennenses, lleva ya varios años sacudido por la más dolorosa de las incertidumbres.

El ferrocarril Linares-Puente Genil, conseguido en el siglo pasado gracias a una de las más ejemplares iniciativas solidarias emprendidas en Jaén, ha sido un ferrocarril destinado desde un principio a la frustración. Para nadie es novedad el que desde hace años esta línea vive momentos realmente angustiosos. Desmantelado ya el tramo Linares-Espeluy, anunciado el desmantelamiento del tramo Jaén-Campo Real, sólo el tramo Espeluy-Jaén es el que recibe actualmente alguna atención.

Y lo cierto, es que desde hace un siglo Jaén no ha cesado de explicar de forma incansable, la vital importancia que para la provincia tiene esta línea ferroviaria, tan necesitada de mejor suerte.

Por eso consideramos oportuno, al hilo de su centenario, hacer un breve bosquejo histórico de este tema, tan digno de primordial atención (1).

Si ciertamente, la aparición de las primeras líneas ferroviarias españolas, ya supuso a los giennenses un acicate para tratar de contar algún día con tan fabuloso medio de progreso, a medida que el ferrocarril se iba acercando a la provincia, los sueños acuciaban por convertirse en realidad (2).

En 12 de julio de 1852 se celebra en el Ayuntamiento de la capital una nutrida reunión de contribuyentes para tratar con seriedad, por vez primera, de la posible consecución para Jaén de una línea ferroviaria.

La inquietud por el tema, quedaba ya sembrada en nuestras «fuerzas vivas». Y la Ley General de Ferrocarriles, de 1855, supone una gran esperanza que reaviva de nuevo los sueños ferroviarios de Jaén (3).

Quizás como reflejo y consecuencia inmediata de este ambiente, el 2 de abril de 1856 hay una nueva reunión, esta vez en Ubeda, «para tratar sobre el Ferro-Carril que ha de atravesar la Provincia» (4).

La constitución, en diciembre de 1856, de la sociedad mercantil e industrial M. Z. A. (Ferrocarriles de Madrid-Zaragoza-Alicante),

(1) A este tema ya dedicamos un breve trabajo periodístico en diario "Jaén", de 18 de octubre de 1968, bajo el título "Un siglo de ferrocarril".

(2) Para estudiar genéricamente el nacimiento del ferrocarril en España y de manera especial su entrada en Andalucía y en la provincia de Jaén, resultan muy útiles:

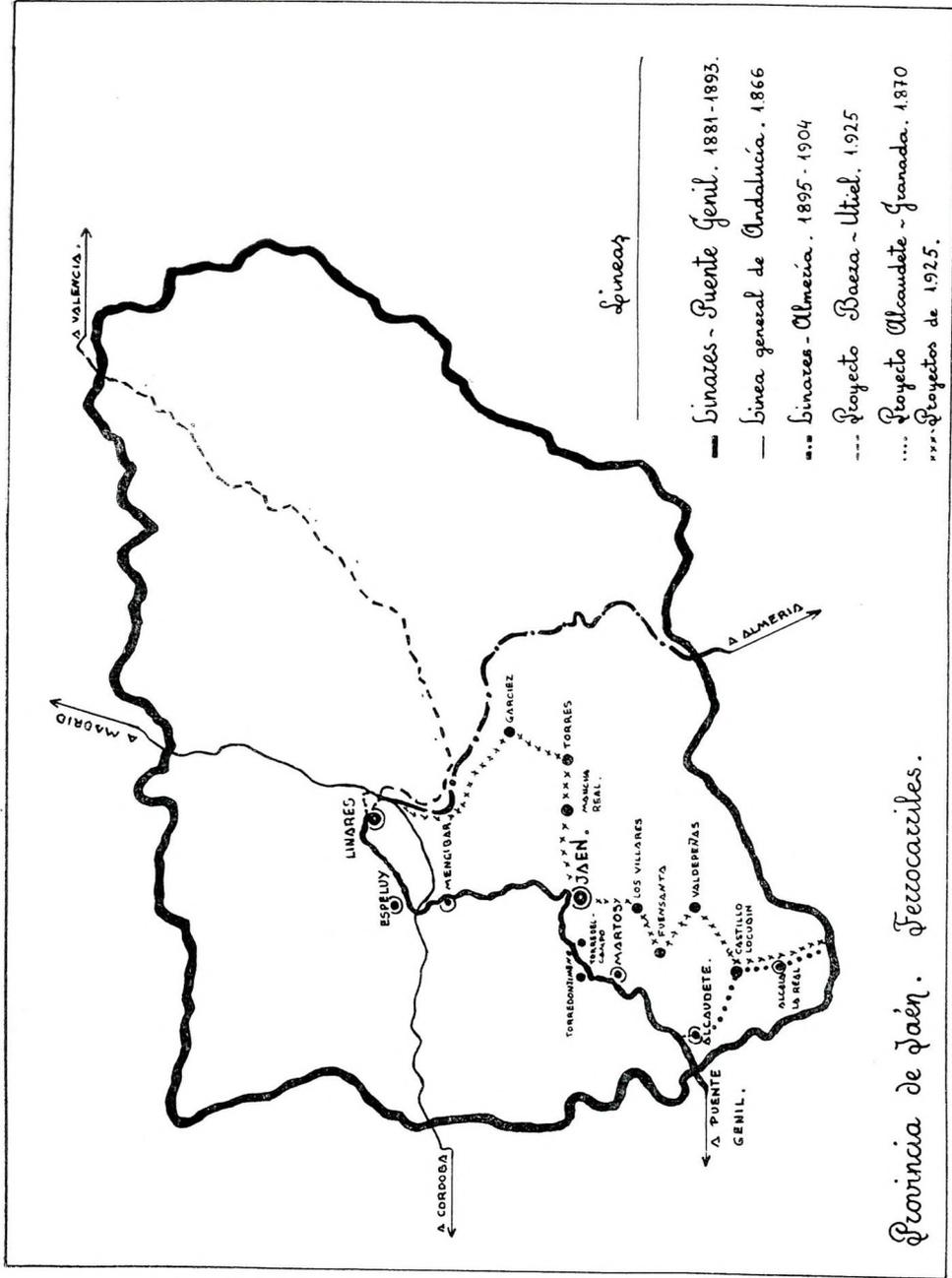
MANUEL M.^a ARRILLAGA, *Los iniciadores y promotores de los caminos de hierro en España*, Madrid, 1930, 215 págs., lám.

FRANCISCO WAIS, *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, 1974. 2.^a ed., Editora Nacional, 728 págs.

PEDRO VOLTER, *Nacimiento del sistema ferroviario español*. En revista "Historia y Vida", núm. 74, págs. 88 y ss.

(3) La Ley General de Ferrocarriles se promulga en 3 de junio de 1855.

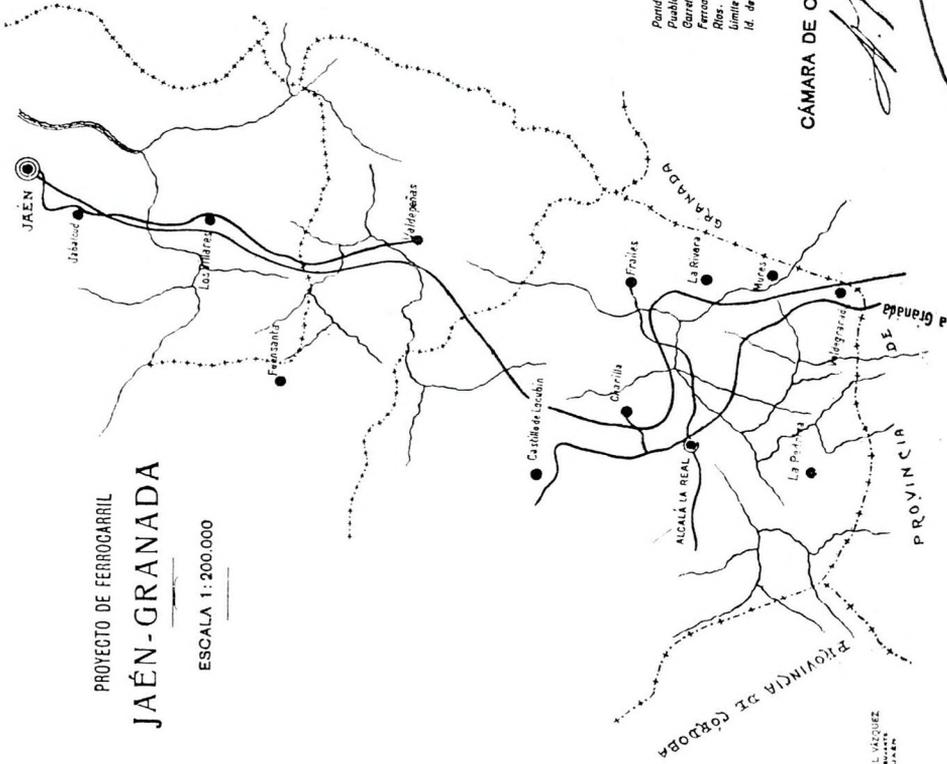
(4) La noticia nos la proporciona un interesante trabajo de GINES DE LA JARA TORRES NAVARRETE, *El ferrocarril Manzanares-Córdoba, del siglo XIX*, en diario "Jaén", de 1 de diciembre de 1977.



Provincia de Jaén. Ferrocarriles.

PROYECTO DE FERROCARRIL
JAÉN-GRANADA

ESCALA 1:200.000



EXPLICACION

- Punto de partida.
- Puntos.
- Ferrocarril.
- Ferrocarril.
- Límite de Provincia.
- Límite de Partido Judicial.

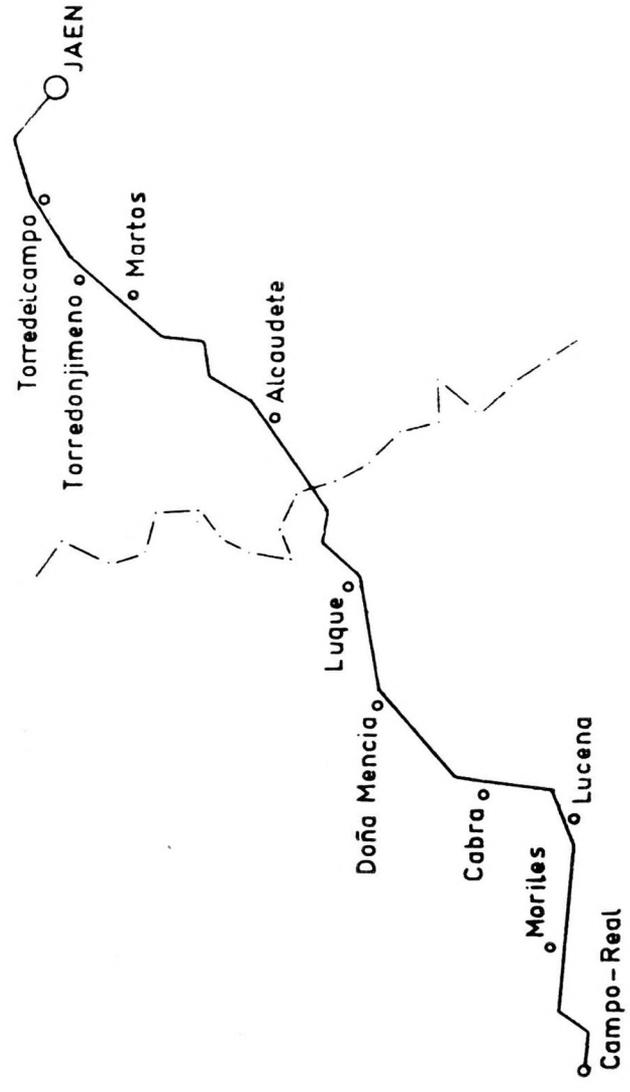
CÁMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA - JAÉN

J. Arguilla

MANUEL AZQUEZ
 1904

Línea JAÉN - CAMPO-REAL

○ CORDOBA



Croquis del Ferrocarril Jaén - Campo Real, resto del añorado ferrocarril
Linares - Puente Genil.

de la que eran inspiradores máximos Ros de Olano y el Marqués de Salamanca, y los anunciados proyectos de extender por Andalucía el ferrocarril, incitan de nuevo el ánimo de los jaenenses.

En 5 de agosto de 1859 hay una reunión en el Ayuntamiento en pro del ferrocarril de Jaén. Acaudillan este nuevo intento personas tan conocidas y notables como don Manuel Jontoya, don León Esteban, don José del Prado y don Juan Antonio de Biedma (5).

Como consecuencia práctica, se acuerda que cada contribuyente aporte la cuota que se le asigne para tratar de que el ansiado ferrocarril llegue por fin a Jaén. E incluso surge una denominada «Junta de Ferrocarriles», que habría de causar no pocos quebraderos de cabeza a las autoridades municipales.

Los proyectos que se barajan son muy dispares. Por ejemplo, se proyecta construir un ferrocarril Jaén-Cartagena que haga posible la unión de Jaén con Levante, algo así como un anticipo del polémico ferrocarril Baeza-Utiel (6).

Hay incluso un intento muy realista, al que no es ajeno el famoso gobernador civil don Antonio Hurtado y Vahondo (1825-1878), que consiste en construir un ramal ferroviario que enlace a Jaén con Espeluy, para unirse a la línea general de Andalucía. Este proyecto tenía al frente a don José María Palacio y don Antonio Candalija y su costo se cifraba en 29.000.000 de reales y unos 600.000 reales anuales de conservación (7).

(5) Estas personalidades alcanzaron gran renombre en el Jaén de su tiempo.

Don Manuel Jontoya y Taracena fue miembro destacadísimo de la Real Sociedad Económica, de la que sería Director en 1884-1886; fue Diputado por Jaén y tuvo gran intervención en la vida social y cultural del Jaén de la segunda mitad del XIX.

Don León Esteban fue Senador del Reino, eminente abogado y dirigente de la Real Sociedad Económica.

Don José del Prado influyente político local (No se debe confundir con don José del Prado y Palacio).

Don Juan Antonio de Viedma y Cano (1830-1869) fue notable periodista, poeta y magistrado.

(6) Ver FRANCISCO LOZANO MUÑOZ, *Crónica de la provincia de Jaén*, Madrid, 1867, Imp. de Rubio y Cía., págs. 23-24.

(7) Ver RAFAEL ORTEGA SAGRISTA, *Como se anunció la visita de Isabel II*, en diario "Jaén", de 9 de agosto de 1974.

Para este proyecto, el alcalde don Fernando María Contreras llega a sugerir, incluso, que con motivo de la visita a Jaén de doña Isabel II, en octubre de 1862, se pida a la Reina que se declare protectora de la suspirada línea ferroviaria que enlazará Jaén con el ramal de Andalucía (8).

En 1862 hay constancia de que existe en Jaén una «*Sociedad del Ferrocarril de Jaén*» (9). Y al año siguiente, la Real Sociedad Económica de Amigos del País comienza a encauzar de forma lógica y tangible los proyectos previos al establecimiento de la línea ferroviaria de Jaén.

La Sociedad Económica designa una Comisión para que se ocupe del estudio detallado del tema. Y en la reunión celebrada el 24 de agosto de 1865, el presidente de la citada comisión, don Manuel Gutiérrez, informa «*que se había ocupado de los trabajos preliminares y que además aceptaba, aunque reservándose el derecho de modificarla, si lo creyese necesario, una memoria sobre el mismo asunto, escrita por don Manuel Muñoz Garnica...*» (10).

A poco, el 15 de septiembre de 1865, comienza a funcionar el trayecto Vilches-Córdoba, del ferrocarril Manzanares-Córdoba, lo que origina como realidad inmediata, el que al atravesar ya el ferrocarril buena parte de la provincia, se agilicen los trabajos y, como consecuencia de ello, en noviembre de 1865, se otorgue a don Angel María de Vargas y don Manuel Bellido una concesión «*para que durante un año estudie una línea de ferrocarril, que partiendo de la de Manzanares a Córdoba, termine en Granada, pasando por Jaén...*» (11).

(8) Ver RAFAEL ORTEGA SAGRISTA, *El paso de una reina por Jaén*, en diario "Jaén", de 15 de agosto de 1974.

(9) Véase al efecto, ELOY ESPEJO Y GARCIA, *Memoria o reseña histórica de cien años de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de la provincia de Jaén*, Jaén, 1886, Imp. de Rubio, 68 págs. En la pág. 38, alude a la *Empresa del ferrocarril de esta capital*, como otorgante de unos premios.

(10) Hemos tratado de localizar esta memoria del ilustre polígrafo don Manuel Muñoz Garnica (1821-1876), mas no hemos conseguido dar con ella.

(11) Véase el trabajo de Ginés de la Jara Torres Navarrete antes citado (nota 4).

Esta concesión es el germen de lo que en un futuro habría de ser la línea ferroviaria que enlazará la capital de la provincia.

Las esperanzas, como vemos, eran ya sumamente halagüeñas. Y aumentaron cuando en 22 de diciembre de aquel año don Andrés Teruel promete a la Sociedad Económica apoyar cuantas gestiones se hacían en Madrid en pro del ferrocarril.

El proyecto inicial era construir una línea que partiendo de la estación de Mengíbar, siguiese por Jaén, Martos, Alcalá la Real y terminase en Granada.

En abril de 1867 una comisión de concejales y diputados de Granada solicitan de nuevo el apoyo de Jaén, para hacer más presión en pro del ferrocarril que enlace Jaén con Granada. El Ayuntamiento giennense acoge la petición de los granadinos y, en consecuencia, se forma una comisión que visita corporativamente al Gobernador Civil y al Presidente de la Diputación, solicitando que el ferrocarril arranque de Espeluy y no de Mengíbar, como se pensó en un principio, volviendo a insistir en el mes de julio, aduciendo una serie de razones para que se acelerase la construcción de «*un Ferro-Carril que partiendo de Mengíbar, pase por Jaén, Alcaudete y Alcalá la Real, terminando en Granada...*» (12).

Las gestiones, aunque lentas, van tomando cuerpo poco a poco. Fruto de la ya intensa acción desplegada por la Real Sociedad Económica de Amigos del País y de la tenaz defensa que en las Cortes hacen del proyecto los diputados giennenses don Manuel Jontoya, don Eduardo León y Llerena y don Lorenzo Caparrós, fue la promulgación de la Ley de 2 de julio de 1870, por la que se autorizaba la subasta de una línea férrea, que partiendo de la general de Andalucía y siguiendo por Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Alcaudete, Alcalá la Real y Granada, terminase en un puerto del Mediterráneo, otorgando una subvención de 60.000 pesetas por kilómetro (13).

(12) Véase el trabajo citado en la nota 4.

Ver también los acuerdos del Ayuntamiento de Jaén de 4 y 6 de abril y 4 de septiembre de 1867.

(13) Quizás influyó en este asunto la gestión del Ayuntamiento de Jaén, que en sesiones de 22 de mayo y 2 de junio de 1870, había decidido elevar diversas exposiciones, suplicando se desestimase el dictamen de la comisión del Plan General de Ferrocarriles, según el cual el ferrocarril no tocaría Jaén.

Sin embargo, esta conquista legal no surtió los frutos que se deseaban y el proyecto volvió a verse afectado de su habitual lentitud, ya desesperante.

Hay, además, otra serie de gestiones paralelas, que sólo sirven para enmarañar aún más el proyecto inicial.

En abril de 1872, el industrial madrileño don Juan García de la Lastra es autorizado para que estudie una línea férrea, que partiendo de la general de Manzanares-Córdoba, llegue hasta Jaén.

Y una nueva Ley de 7 de marzo de 1873 otorga una concesión, por la que se subvenciona la línea que partiendo de la general de Andalucía siguiera por Jaén, Cabra y Lucena, hasta Puente Genil.

Como vemos, el proyecto cada vez se complica más, a efectos legales y prácticos.

Es lógico. Los condicionamientos políticos y económicos emanados de la Revolución del 68 y la inestabilidad política de la I República y del efímero reinado de don Amadeo de Saboya, supusieron un freno para nuestro ferrocarril. Sin embargo, en 1875 se abren nuevas esperanzas. *«Próxima a terminar la guerra —escribe don Eloy Espejo— y en vísperas de funcionar el sistema constitucional, la provincia de Jaén y sus hombres creyeron llegado el momento, en el año de 1875, de pedir lo que en justicia le correspondía: ponerse en comunicación con el resto de España por medio de una línea férrea...»* (14).

Con objeto de que se acelerasen los trabajos, la Diputación Provincial, en sesión de 16 de junio de 1875, acordó subvencionar a la empresa que trazara una línea, que partiendo de la general de Andalucía y pasando todo lo más 2 kms. de Jaén, terminara en un puerto del Mediterráneo. Acuerdo similar adoptó la Diputación de Granada, concediendo en sesión de 2 de agosto una subvención de 50.000 pesetas, si el ferrocarril llegaba hasta Granada.

Las inquietudes aumentaron. Y por Real Orden de 14 de febrero de 1876 se aprueba el proyecto de un ferrocarril Linares-Puente Genil, pasando por Jaén, que presenta don Jorge Loring

(14) Ver Espejo García, obra citada en la nota 9, pág. 43.

Á LAS CÓRTESES DEL REINO:

LA Real Sociedad Económica de Amigos del País de Jaen y su provincia, reverentemente expone: Que una zona importantísima, en la que se hallan enclavadas poblaciones tan ricas y dignas de tenerse en cuenta como Jaen, capital de la provincia, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, cabeza de partido judicial, Alcaudete, Alcalá la Real, cabeza de partido judicial, Castillo de Locubin, Frailes y otras, en la provincia de Jaen y en las limitrofes de Granada y Córdoba, aun no goza de las ventajas que proporciona á todas las transacciones de la vida, el utilísimo invento de los caminos de hierro. Viene muy especialmente la Capital de la provincia, gestionando para conseguirlos desde muchos años á esta parte; y desgraciadamente sin fruto. Bello sueño para esta zona la posesion de un ferro-carril que la ponga en comunicacion con el resto de España, apenas lo ha concebido lo ha visto desvanecerse con el dolor siempre, que produce y debe producir á los pueblos, la pérdida de una esperanza, que entraña una efectiva regeneracion y un seguro progreso en todos los intereses tanto morales, como materiales.

Este hecho repetido, esta esperanza nacida un dia al calor de determinadas circunstancias políticas y muerta al siguiente, en virtud de otras circunstancias contrarias, este olvido, sin duda, involuntario, pero que aleja esta zona del movimiento de la vida actual y condena la industria, el comercio y la agricultura, base principal de nuestra riqueza, á moverse en el estrecho círculo de un modo de ser, anacrónico hoy ante los progresos modernos que todo lo han trasformado; es lo que la Real Sociedad Económica de Jaen, espera se remedie por las Córtes del Reino.

Razones poderosas abonan el derecho que la provincia de Jaen tiene á que se la atienda. Un principio de equidad es que los pueblos contribuyen al Gobierno con su riqueza, á cambio de la buena administracion de su territorio; y un principio de justicia es asimismo, que el poder atienda á todos los pueblos en una proporcion equitativa, promoviendo el desarrollo de sus intereses. No por esto se crea que la Real Sociedad Económica de Jaen, opina que esa proporcion, debe estar en relacion directa con la riqueza contribuyente; no, antes al contrario, esta Corporacion, inspirada en mas altos principios, aboga y abogará siempre porque á todos los pueblos se favorezca por igual; y hé aqui la razon, de por qué pide para esta provincia, que

FERROCARRIL JAÉN-GRANADA



MEMORIA COMERCIAL
== EXPLICATIVA ==

PRESENTADA A LA COMISIÓN ORGANIZADORA

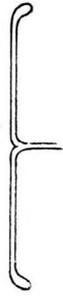
POR EL SECRETARIO

DON ANTONIO VARGAS MACHUCA

JAÉN.-1927

Escuela Tipográfica del Hospicio de Hombres
a cargo de Veremundo Morales.

FERROCARRIL JAÉN-GRANADA



LIGERO ESTUDIO
SOBRE SU MÁS CONVENIENTE
TRAZADO

POR

DON JOSÉ MARÍA ÁLVAREZ

INGENIERO DE CAMINOS



JAÉN.-1927

Escuela Tipográfica del Hospicio de Hombres
a cargo de Veremundo Morales.

El proyecto del ferrocarril Jaén - Granada, ya ideado como una prolongación de Linares - Puente Genil, motivó amplias campañas en los años veinte. Una muestra de ello es esta publicación.

aun siendo como contribuyente una de las primeras, no disfruta, sin embargo, de los adelantos modernos que por su importancia requieren el auxilio poderoso del Estado sin el cual no pueden desarrollarse, sino en la categoría de las últimas.

La provincia de Jaén, y en su proporción esta zona que comprende la Capital, viene desde mucho tiempo á esta parte, contribuyendo con su riqueza á la construcción de todos los caminos de hierro y carreteras de España. No es esto solo: la provincia en épocas de revueltas contiendas políticas ha sido ejemplo digno de imitación para todas sus hermanas. Su riqueza la ha entregado generosamente; sus hijos los ha puesto á disposición del Gobierno constituido y sabido es como han contribuido con su sangre á la pacificación del País y con su heroísmo á sofocar las luchas que desgarraban poco há, el seno querido de la madre Patria. Ni una sublevación, ni una rebeldía, ni una traición, ni una sola lágrima, ni una sola gota de sangre cuéntase derramada por su culpa. Modelos de resignación cívica y de acendrado patriotismo, han dado estos pueblos; y altas lecciones de mesura y prudencia toda la provincia.

Veán, pues, las Cortes del Reino, con cuanta razón asegurábamos la existencia de un derecho sagrado y atendible; mediten las Cortes, si hay un deber en favorecer á pueblos alejados de los adelantos modernos; y si hay obligación de volver los ojos hacia un país, que pide con el corazón; que con el corazón se pide cuando el desengaño empieza á señalar las lágrimas en el rostro.

Por ley de 2 de Julio de 1870, el Gobierno quedó autorizado para sacar á su costa una línea férrea que partiendo de la general de Andalucía y pasando por Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Alcaudete, Alcalá la Real, Castillo de Locubín, Frailes, Moclin y Granada, terminase en un puerto del Mediterráneo, con la subvención de sesenta mil pesetas por kilómetro en todo su trayecto.

Tres años después, por ley de 7 de Marzo de 1875, se otorgó igualmente una línea férrea que partiendo de la general de Andalucía, por Jaén enlazara con Puente Genil pasando por Cabra y Lucena, con una subvención reintegrable por cada kilómetro durante todo el trayecto.

A primera vista apareció entre estas dos leyes un antagonismo, que en realidad no existía; pues si bien las dos líneas otorgadas venían á servir idénticos intereses en la mayor parte de su extensión, claro y evidente era, que el conflicto, si así puede llamarse, estaba resuelto, reduciendo á una sola la línea desde la general de Andalucía hasta Martos y desde este punto, fraccionarla en dos ramales, uno á Puente Genil, otro á Pinos Puente.

Otra dificultad apareció más tarde promulgada la ley de 27 de Julio de 1876, sobre arreglo de la deuda, al determinar en uno de sus artículos que no se emitiera papel con destino á auxiliar nuevas empresas de obras públicas; pero esa dificultad solo aparente y nacida de una interpretación errónea, afortunadamente ya no existe, debido al buen sentido práctico del Excmo. Sr. Ministro de Fomento, que con un acierto digno de elogio, decidió la cuestión en el modo y forma que la justicia y la equidad requerían, por Real Órden que publicó *La Gaceta de Madrid* del 9 de Febrero del corriente año.

No existe, pues, inconveniente alguno que entorpezca la concesión definitiva de las líneas férreas otorgadas por las leyes de 1870 y 75; y solo se hace indispensable

conciliar los intereses al parecer encontrados de las empresas concesionarias que por cada una de dichas líneas se presenten. Se hace precisa una nueva ley autorizando al Gobierno para la subasta de un ferro-carril, bajo las condiciones económicas, administrativas y facultativas, que exige la ley general de Ferro-carriles de 1855, que se denomine de Menjivar á Granada y Puente Genil, y que conste de un trozo comun desde Menjivar á Martos por Jaen, Torredelcampo y Torredonjimeno y de dos ramales que desde Martos marche el primero á Granada por Alcaudete, Castillo de Locubín, Alcañá la Real y Moclin, y el segundo que se dirija á Puente Genil por Cábria y Lucena, con las subvenciones otorgadas por las leyes tantas veces citadas de 1870 y 1875.

Realizado así, sin duda, que muy en breve esta importante zona verá cumplidas sus nobles aspiraciones; porque seguramente el capital acudirá á emprender una obra, que auxiliada por el Estado, contará además con las subvenciones de cinco y diez mil duros, ofrecidas en 16 de Junio y 2 de Agosto de 1875 por las Excmas. Diputaciones provinciales de Jaen y Granada, por cada kilómetro que se construya dentro de sus respectivos territorios; y con las que, ciertamente, habrian de otorgar las de Córdoba y Málaga, á quienes tanto interesa tambien un asunto que es de vital importancia para ricos y numerosos pueblos de sus zonas correspondientes; y por tanto,

SUPLICA Á LAS CÓRTEES DEL REINO, la Real Sociedad Económica de Amigos del Pais de Jaen y su provincia, que con la reconocida sabiduría y alto acierto que las distingue estudien la cuestion y la resuelvan en el sentido que queda expuesto. El solicitante así lo espera y esta zona y la provincia toda, hacen fervientes votos por una pronta y favorable resolucion mediante la cual prosperarian de un modo fabuloso respetables y cuantiosos intereses.—Jaen 16 de Mayo de 1877.

EL DIRECTOR,
Antonio de Ochoa.

EL CENSOR,
P. S.
Antonio de Gregorio.

EL TESORERO,
José Toral y Bonilla.

EL CONTADOR,
Pedro de Miguel García.

EL VICE-SECRETARIO
P. A. de la R. S.,
Joaquin Ruiz Gimenez.

y Oyarzábal, proyecto que se ratifica cuando en virtud de otra Real Orden de 17 de junio del mismo año, se reconoce al señor Loring el derecho a la concesión de este ferrocarril.

La Real Sociedad Económica de Amigos del País se constituye definitivamente en la gran propulsora del ferrocarril. Y armonizando todas las disposiciones y los proyectos hasta entonces existentes, intensificó sus trabajos. No era una empresa grata, ya que a muchos *«parecía el sueño de un imposible, no por su magnitud, sino por los antecedentes de haber trabajado con verdadero afán, pero sin darle cima, un núcleo de patricios que merecieron los plácemes de Jaén en los años de 1870, 1873 y 1875...»* (15).

Sin embargo, la Sociedad Económica comprendía que la oportunidad era única y por ello emprendió una vigorosa campaña para dar cima al ansiado proyecto.

El 10 de enero de 1877, la línea Linares-Puente Genil se otorgaba a la proposición más ventajosa entre las presentadas.

La prensa local inicia una ferviente campaña pro ferrocarril (16).

La Real Sociedad Económica de Amigos del País, eleva en 16 de mayo de 1877 una solicitud a las Cortes, en la que pedía que con objeto de solucionar los problemas creados por la legislación anterior, que enfrentaba los intereses de las diferentes empresas, se promulgara una nueva Ley, que autorizase un ferrocarril denominado Ferrocarril de Mengíbar a Granada y Puente Genil. Este ferrocarril iría de Mengíbar a Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno y Martos. Allí se bifurcaría en dos ramales. Uno que seguiría por Alcaudete, Castillo de Locubín, Alcalá la Real y Moclín, hasta Granada. Y otro que seguiría por Cabra, Lucena y Puente Genil.

Esta exposición a las Cortes, que iba firmada por el Director de la Real Sociedad Económica don Antonio de Ochoa, se imprimió para que se difundiera profusamente.

Copias de la misma se remitieron a toda la prensa provincial y a periódicos de Madrid, Granada, Córdoba y Málaga con el ruego

(15) Ver Espejo García, obra citada, pág. 42.

(16) Interesa consultar al efecto el periódico giennense "El Industrial" (1874-1899), sobre todo en los meses de mayo-agosto de 1877.

de que apoyaran la solicitud. Asimismo se remitió a los Ayuntamientos que podían verse afectados por el ferrocarril y a todos los organismos públicos de la provincia (17).

La reacción fue del todo favorable. Los senadores y diputados giennenses apoyaron con calor la idea (18). El Colegio de Abogados, la Confraternidad de Labradores y los ayuntamientos de Alcaudete, Cabra, Alcalá la Real, Lucena, Granada, Torredelcampo y Frailes elevaron a su vez respetuosas comunicaciones al Gobierno.

Resulta de sumo interés repasar la prensa local de aquel año para formarse una idea del estado de ánimo de nuestros paisanos.

En los salones de la Sociedad Económica, las reuniones eran continuas. Y, por supuesto, las polémicas.

Era desesperante el contemplar, como pese a tan amplio movimiento ciudadano, don Jorge Loring, Marqués de Casa-Loring, concesionario de la línea, dejaba pasar los días sin tomar una determinación al respecto.

A fines de mayo de 1877, en el periódico local *«La Correspondencia de Jaén»* don Ismael de la Puente publica un trabajo en el que, entre otras cosas, dice: *«...que el Sr. Marqués de Casa-Loring tiene la idea de que jamás se una Granada con el camino general de Andalucía y que no estando dispuesto jamás a hacer dicho señor el de Mengibar a Puente Genil, claro está que Jaén jamás tendrá una línea férrea...»* (19).

(17) Espejo García, en la pág. 44 de su obra citada, detalla los destinatarios de esta exposición.

El impreso en cuestión es un pliego de tres páginas. Se conserva en el Archivo de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Jaén.

Por su interés se reproduce en el apéndice de este trabajo.

(18) Debe consignarse muy justamente el celo desplegado por los senadores D. José Genaro Villanova, el Sr. Marqués de Romero Toro y D. Ildefonso Núñez de Prado, así como los Diputados D. Pablo G. de Zúñiga, D. Luis Abril, D. Antonio Mariscal, el Sr. Marqués de Acapulco, el Conde de Agramonte y el Vizconde de la Villa de Miranda. De todos se conserva copiosa documentación en el Archivo de la Real Sociedad Económica.

(19) La actuación del Sr. de la Puente fue muy difundida por el periódico local "El Industrial", lo que originó fuertes debates entre las fuerzas vivas de la ciudad.



D. Joaquín Ruiz Giménez (1854-1934), indudable propulsor del ferrocarril giennense.
Retrato de Portillo. Galería del Casino de Artesanos. Jaén.

La dureza de estas palabras sublevó los ánimos. En la Sociedad Económica, don Joaquín Ruiz Giménez, don Eloy Espejo y don Eduardo Osuna, proponen una moción de censura contra el Marqués de Casa-Loring.

En defensa del concesionario del ferrocarril sale su amigo el señor don Antonio Vergara, quien al final ha de pedir la baja en la Económica.

El 24 de mayo de 1877, el Director de la Sociedad Económica, don Antonio Ochoa pide que se celebre una asamblea al objeto de elevar un nuevo escrito al Gobierno. En estas reuniones, los discursos abundaron y las opiniones las hubo para todos los gustos. Como muestra de ellas, valga la del poeta don Antonio Almendros Aguilar, que dijo:

«...De una vez para siempre, la capital de Jaén debe descartarse de todo compromiso y obrar por su sola cuenta. A Jaén le conviene ser cabeza de línea, no estación de paso. A Jaén le interesa más que el ferrocarril no pase de sus puertas que el que las atraviese para buscar otras capitales y la costa del Mediterráneo. En el primer caso, aquí vendrán a buscarnos, a solicitarnos; en el segundo, sólo tendremos el placer, por cierto no muy útil, de ver pasar ante nuestros ojos un emporio de riqueza que va a favorecer a otros pueblos. La Sociedad Económica debía pedir por Jaén y sólo por Jaén, en lo cual se obtendrían más resultados y seguramente más favorables; porque no es lo mismo pedir una docena de millones que doscientos que podrá importar la subvención total; porque de este modo, la fórmula de la instancia a los altos poderes del país podría reducirse a esta gráfica frase: Jaén pide a las Cortes la subvención que han pedido todas las capitales de España...» (20).

El 9 de julio de 1877, una Real Orden aprueba el pliego de condiciones presentado para la construcción de la línea. Y, por fin, otra Real Orden de 10 de julio otorgaba a don Jorge Loring la con-

(20) Gran parte de estas notas las hemos recogido de los legajos y libros del Archivo de la Real Sociedad Económica, que consultamos en 1976. Nuestra gratitud a D. Juan Montiel Bueno, que nos dio toda clase de facilidades para la consulta del mencionado archivo, entonces depositado en los locales de la Cámara de Comercio.

cesión del ferrocarril Linares-Puente Genil, pasando por Jaén (21).

Aunque la solución que se daba no era precisamente la misma por la que tanto se había luchado, abría un camino a la esperanza, por cuanto en la cláusula 8.^a del pliego de condiciones se establecía *«que el emplazamiento que se diera a la estación de Martos debería reunir las condiciones más convenientes para el caso de que se decidiera arrancar en ella la línea a Granada...»*.

Lo que esta Real Orden representó para Jaén ya podemos imaginarlo. *«...Este día fue de gran júbilo para Jaén —escribe Eloy Espejo—, que triunfaba de tantos obstáculos y tantas dificultades como se fueron presentando; júbilo de cuyas manifestaciones se apoderó el telégrafo y las transmitió al Gobierno y al concesionario...»* (22).

Mas aquella alegría inicial pronto se tornó preocupación, porque la verdad es que la ansiada construcción del ferrocarril no comenzaba.

Y vuelven a surgir otra vez las iniciativas, encaminadas a forzar al concesionario a iniciar los trabajos.

El periódico local *«La Semana»*, que dirigido por el auténtico impulsor del ferrocarril don Joaquín Ruiz Jiménez, nace como órgano oficioso de la Real Sociedad Económica, presenta como objetivo prioritario de su publicación, la creación del ambiente preciso *«para la construcción de una línea férrea, que pasando por Jaén nos ponga en comunicación directa con el centro de la Península y con un puerto del Mediterráneo»* (23). Y, como tal, en este primer número, don Antonio García Negrete ya dedica un artículo a difundir la *«Utilidad de los caminos de hierro movidos por el vapor»* (24).

Con estas nuevas campañas, las esperanzas retornan. La prensa local anuncia: *«...El 10 del próximo Noviembre cumple el plazo de*

(21) Esta R. O. la reproduce Espejo García, en su trabajo ya citado, página 45. Por su interés la incluimos en el apéndice documental.

(22) Ver Espejo García, obra citada, pág. 45.

(23) Véase el periódico giennense "La Semana", en su número 1, del jueves 27 de septiembre de 1877. Nuestro agradecimiento al M. I. Sr. D. Juan Montijano Chica que nos facilitó su consulta.

(24) Ver "La Semana", núm. 1, pág. 16.

cuatro meses, dentro del cual deben empezar los trabajos de construcción de nuestro deseado ferrocarril...» (25).

Pero como los precedentes no eran muy halagüeños, la prensa no dudaba en curarse en salud, y así escribía:

«...Aproximase el 10 de Noviembre en que cumple el plazo de cuatro meses, dentro del cual debe el Sr. Marqués de Casa-Loring inaugurar los trabajos de la línea férrea a Puente Genil. Nunca más viva emoción ha embargado nuestro ánimo que al escribir estas líneas. ¡Dios haga que no contemos un desengaño nuevo! ¡En cambio, cuántos plácemes obtendría el Sr. Loring dotándonos de lo que tanta falta nos hace!...» (26).

Con motivo de la sesión anual, que la Sociedad Económica celebra el 4 de noviembre de 1877, día de San Carlos, en recuerdo a su creador Carlos III, en la Memoria de Actividades que lee Ruiz Giménez, se destaca *«el aceleramiento de la concesión de la línea férrea de Linares a Puente Genil, en cuyo vital asunto la actividad ha llegado a la fiebre del entusiasmo, removiendo la prensa las corporaciones de valimiento en pro de la idea...» (27).*

Sin embargo, el desaliento habría de surgir una vez más. *«...No sabemos —escribe “La Semana”— que hayan empezado los trabajos de nuestro ferrocarril; tampoco podemos afirmar lo contrario; y el asunto es tan serio que no queremos incurrir en una ligereza. ¿Hay alguien que pueda sacarnos de dudas? Lo cierto es que con dos canteras inmensas de piedra litográfica a las puertas de Jaén, el ferrocarril vendrá a buscarnos necesaria e irremisiblemente...» (28).*

Y cuando finaliza el año, otra vez la prensa ha de sacar a la luz pública el desengaño colectivo. La gacetilla publicada al respecto merece copiarse íntegra:

«...Prometimos a nuestros lectores noticias exactas acerca de la cuestión del ferrocarril y he aquí las adquiridas en carta, que con

(25) Ver “La Semana”, núm. 2, de 4 de octubre de 1877, pág. 16.

(26) Ver “La Semana”, núm. 5, de 25 de octubre de 1877, pág. 40.

(27) Ver “La Semana”, núm. 8, de 15 de noviembre de 1877, pág. 77.

(28) Ver “La Semana”, núm. 9, de 22 de noviembre de 1877, pág. 72.

fecha 25 de Noviembre próximo pasado, nos escribe persona de gran crédito y respetabilidad.

Sr. Director de LA SEMANA.—Puente Genil, 25 de Noviembre de 1877.—Mi muy distinguido señor: en mi poder su favorecida del 23, empecé a investigar lo que de cierto hubiera en los trabajos del ferro-carril que partiendo de esta población pasará por Jaén y termine en Linares.—Por persona que me merece entero crédito, he llegado a saber que al expirar el plazo concedido por el Gobierno y con objeto, sin duda, de evitar la correspondiente pérdida del depósito, empezó la empresa el citado ramal en el 3.º ó 4.º kilómetro del término de Aguilar, con tres cuadrillas de a doce hombres cada una y al tercer día de trabajo fueron despedidos hasta nueva orden.—No han inspeccionado los trabajos, ni aun siquiera hecho los estudios que anteceden al laboreo, no tan sólo por delegados de la empresa, ni que tampoco por los del Gobierno.—Este pequeño trabajo se cree, y con fundamento, que ha sido únicamente con la idea de cubrir su responsabilidad la empresa y hasta hecho en fincas de particulares amigos de los empresarios.—También se asegura que no empezarán dichos trabajos hasta que no esté terminada la línea, que partiendo de Sevilla se une en la Roda con la central de Córdoba a Málaga.—Este ha sido el fruto de mis indagaciones teniendo un placer sin límites en ofrecerme de Vd. atento y s. s. q. b. s. m.

Amigos de la verdad contribuimos a que luzca, por más dolor que nos cueste. ¿Estamos tocando un nuevo desengaño, o debemos mantener toda clase de esperanzas con la lectura del penúltimo párrafo de la transcrita carta...?» (29).

La gacetilla es sumamente aleccionadora. Días más tarde, bajo el título de «ALGUNAS PALABRAS MAS RELATIVAS AL PROYECTADO FERROCARRIL DE JAEN», Antonio García Negrete publicaba un profundo artículo donde analizaba con agudeza la cuestión (30).

Incluso la prensa nacional se ocupó del tema, como demuestra este suelto del periódico madrileño "Los Debates": «...La provin-

(29) Ver "La Semana", núm. 12, de 13 de diciembre de 1877, pág. 96.

(30) Ver "La Semana", núm. 14 de 27 de diciembre de 1877, págs. 109-110.

cia de Jaén es acreedora por todos conceptos a la protección del Gobierno y a que éste procure por todos los medios, que en su mano tiene, se haga el ferrocarril que ha de unirla con toda Andalucía y con el resto de España...».

Los meses de 1878 van pasando llenos de contradicciones.

Corre junio de 1878 y la incertidumbre prosigue. «...*Parece que la cuestión —escribe “La Semana”— de nuestro ferrocarril ha entrado en nuevas vías y que ya no es el Sr. Loring, sino el Sr. Gándara el que se propone construirlo. La experiencia, que nos ha dado repetidos desengaños, nos hace retener todo juicio en un asunto que tanto interesa a Jaén y en el que hallamos puestos uno de nuestros más altos objetivos. Es cuestión pues de tiempo y debemos esperar...» (31).*

Como siempre, la cuestión no estaba nada clara. Y “*La Semana*” ha de volver sobre el asunto.

«...*Con razón —escribe— en el importante ramo del ferrocarril nos hemos impuesto una prudente reserva. Persona competentemente autorizada se acerca a nuestra redacción y nos dice que no es exacto, como ha dicho “El Industrial”, que D. Jorge Loring haya cedido a D. Joaquín Gándara la concesión del ferrocarril de Puente Genil a Linares. Esta línea, nos dicen, podría construirse por la sociedad que posee los ferrocarriles de Sevilla a Cádiz, Utrera a la Roda y Jerez a Sanlúcar, en la cual están interesados los señores Gándara y Loring, o por la de Córdoba a Málaga, Granada y Bélmez, que dirige el Sr. Loring en unión con otras personas, o por cualquier otra empresa creada por la iniciativa de dicho señor. Pero para que pueda darse un gran impulso a las obras de este ferrocarril que tanto nos interesa, es indispensable que el Gobierno cumpla sus compromisos, facilitando los anticipos ofrecidos en la ley de concesión. De esto se ha tratado últimamente, al discutirse en la comisión de presupuestos el artículo 17 de la ley y habría sido muy conveniente que los diputados de Jaén apoyaran allí las gestiones hechas por otros interesados, para que el Gobierno no desatienda*

(31) Ver “*La Semana*”, núm. 37, de 6 de junio de 1878, pág. 296.

por más tiempo los clamores de las provincias que en materia de ferrocarriles se han considerado hasta ahora desheredadas...» (32).

La inauguración, el 15 de agosto de 1878 de la Exposición Provincial, organizada por la Real Sociedad Económica, a cuyo acto asistió personalmente el Ministro de Fomento, Conde de Toreno, se vislumbró como una ocasión única, para exponer ante un ministro del Gobierno y ante numerosos periodistas españoles la inquietud ferroviaria de Jaén.

En el discurso de apertura, don Angel Alcalá Menezzo decía al Ministro: «...*Que otra vez que V. E. nos visite para honrarnos como ahora, pueda venir en cómodo vagón arrastrado por el vapor...*» (33).

En el mismo acto, el director de la Económica, don Antonio de Ochoa, reclamó la atención del Gobierno hacia el suspirado ferrocarril de Jaén (34). Y el ministro, en su respuesta, arrojó un jarro de agua fría sobre tan ferviente entusiasmo, pues «*dijo, con una franqueza que le honró, que el Gobierno no construiría el ferrocarril de Jaén, suceso que tendría lugar cuando esta Provincia se decidiera a llevarlo a término con sus propios esfuerzos...*» (35).

(32) Ver "La Semana", núm. 38, de 13 de junio de 1878, pág. 304.

(33) A este respecto es interesante repasar los números de "La Semana", correspondientes al mes de agosto de 1878.

(34) El Sr. Ochoa, en su discurso, decía entre otras cosas al Ministro de Fomento, que se debía "*procurar que concluya el aislamiento, la especie de secuestro, la cuasi incomunicación que sufre la provincia de Jaén, dotándola de las vías férreas que tanta falta nos hacen para desarrollar los veneros de la producción, y haciendo que llegue el ansiado día en que la locomotora tremole su blanco penacho por la fértil vega de esta antiquísima capital...*" Los discursos, con muchas alusiones al ferrocarril, pueden verse en el interesante folleto, *Memoria y discurso leídos por el Vice-Secretario general y Director de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Jaén*, Jaén, 1878, Imp. de Rubio, 158 págs.

(35) Véase Espejo García, obra citada, pág. 55.

Las palabras del Ministro de Fomento, D. Francisco Queipo de Llano, Conde de Toreno (1840-1890), en el discurso inaugural de la Exposición Provincial de 1878, en respuesta a las muchas peticiones que se le habían hecho, de que influyese para conseguir el ferrocarril de Jaén, fueron muy claras:

"... La locomotora no la proporcionan los gobiernos, ni las influencias de nadie; la locomotora busca riquezas y elementos y allí donde los encuentra,

Ferrocarril de Fuente Genil á Linares.

Historial.

Por el artículo 4.^o de la ley de 2 de Julio de 1870, se determinó que el Estado auxiliara varias líneas con un anticipo reintegrable de 60.000 pesetas por Kilómetro.

En 7 de Marzo de 1873 por otra ley se declaró comprendido en la anterior y con derecho á percibir por Kilómetro dicho anticipo de 60.000 pesetas, entre otros, el ferrocarril de Linares á Fuente Genil.

Comenzaron las reformas que hacía necesario el estado de nuestra Hacienda, y en 21 de Julio de 1876 y 21 de Julio de 1878 se dispuso por leyes de esas fechas los anticipos se convirtieran en subvenciones ordinarias y que estas se pagarian en la forma, tiempo y manera que se determinarian para cada caso.

En consecuencia, por disposicion especial se ha dispuesto el pago de las subvenciones á los ferrocarriles de Catalunyaud á Teruel, Teruel á Sagunto, Linares á Almeria, Villabona á San Juan de Nueva, Redondela á Montevideo, Bobadilla á Algaciras, Mengibar á Granada, Ferrol á Betanzos, Lugo á Oveluna, Salamanca á la frontera y hoy se halla á la decision de los cuerpos colegisladores la del de Huesca á Francia por Canfranc; cuyas concesiones subvencionadas se han otorgado con arreglo á la ley de 1870 unas, y por leyes especiales otras.

La Empresa concesionaria del de Fuente Genil á Linares desea en su virtud que se equipare su situacion á las análogas en su caso.

Su derecho para esa pretension es incuestionable.

con efecto dicha linea se concedio por real orden de 10 de Julio de 1877 en vista de la aceptacion del pliego de condiciones publicado en la gaceta de 18 de Julio de 1877 que dice asi en sus parrafos 20-25-26.

Parrafo 20 = La concesion de este ferro Carril se otorga por 99 años con arreglo á estas condiciones y á la tarifa adjunta y con sujecion á la ley general de ferro Carriles de 3 de Junio de 1855 y á la de 7 de Marzo de 1873; á las condiciones para el cumplimiento de aquella; y finalmente á todas las disposiciones generales relativas á caminos de hierro

Parrafo 25 = Concedidos á esta linea por ley de 7 de Marzo de 1873 todos los beneficios que el art.º 4.º y 9.º de la de 2 de Julio de 1870 señala á las comprendidas en ella, el anticipo reintegrable de 60.000 pesetas por kilómetro á que se refiere el primero de dichos articulos no podra hacerse efectivo, ni el concesionario tendra derecho á reclamarlo hasta que se dicte una disposicion legislativa que determine el tiempo, modo y forma en que haya de entregarse.

Parrafo 26 = La Empresa no tendra derecho á reclamar en tiempo alguno, no obstante lo dispuesto en la ley citada de 2 de Julio de 1870, el anticipo reintegrable que con arreglo á la misma le correspondia percibir por los kilómetros comprendidos entre Mengibar y Martos.

Resulta evidente que no se trata de una concesion nueva ni de otorgar una subvencion que no esté legalmente reconocida, sino unicamente de regular la situacion de la Empresa concesionaria del Camino de hierro de Fuente Penil, y del cumplimiento por el Estado del solemne compromiso contraido con la misma en la Real orden de concesion.

La Empresa que lleva contruidos y ha abierto á la explotacion los kilómetros comprendidos entre Baen y Espeluy, desea, en virtud de cumplir todos sus compromisos que el Estado por su parte cumple á la vez los suyos.

El Ferrocarril de Fuente Genil á Linares fué incluido por la ley de 3 de Marzo 1873 en las disposiciones de la de 2 de Julio de 1870, y no sólo adquirió, por tanto, la condición de línea del plan General de ferrocarriles, sino el derecho á percibir un auxilio que consistía según las leyes citadas en un anticipo de 60.000 pesetas por kilómetro y franquicia del material.

Pero no se redujo el derecho adquirido por esa línea y por las provincias interesadas más directamente en ella á una declaración genérica de la ley, sino que se formularon los estudios, se solicitó la concesión, se abrió la licitación por medio de anuncios en la Gaceta, según los preceptos entonces vigentes, y fué otorgada la concesión á la proposición más ventajosa en 10 de Enero 1877, creándose, por tanto, una obligación para el Estado de cumplir al concesionario y á los pueblos el contrato para el cual se habían hecho sacrificios y á cuya sombra han nacido esperanzas é intereses de gran importancia.

Pero las dificultades por las que en esos años fué atravesando el Tesoro, dieron lugar á diferentes medidas generales, que la necesidad suprema justificaba y en las que no era posible atender á derechos ni á intereses creados, por sagrados que ellos fueran. Se dispuso por la ley de 21 de Julio de 1876 que los anticipos se convirtieran en subvenciones y que se pagaran en obligaciones del Estado, al cambio fijo y obligatorio, de 50 por 100, y por la de 21 de Julio de 1878 se prohibió toda emisión de Deuda para subvencionar obras públicas y se estableció que las subvenciones concedidas ó que se concedieran después de las leyes 1876, se satisficieran á metálico; pero ante las exigencias que fueron acumulándose sobre nuestra Hacienda, los arreglos con los acreedores y las liquidaciones de des-

cubiertos pasados, no fué en realidad posible satisfacer las nuevas subvenciones, y se suspendió indefinidamente el atender á las obras públicas.

Mientras duró el imperio de tan aflictivas circunstancias, pudieron los concesionarios y los pueblos soportar con resignacion que se relegaran al olvido los derechos é intereses creados por la ley á favor del ferrocarril de Fuente Genil á Linarces, y aun la empresa que disputaba la concesion, en la confianza de que se harian efectivos en su dia los auxilios ofrecidos y estipulados, realizó la construccion hasta la ciudad de Jaen sin cobrar nada del Gobierno, esperando siempre que mejorasen las circunstancias del pais y viniese una medida legislativa á remediar situacion tan anómala. Entre tanto se ha ido otorgando en diferentes leyes subvenciones y auxilios á caminos que forman parte del plan general como el de Fuente Genil á Linarces, pero con los cuales, no ha contraido compromiso alguno el Estado, y aun á otros que no estaban incluidos en el plan. Se ve, pues, por actos positivos del Gobierno que entiende han cesado las circunstancias angustiosas que suspendieron el pago de todo nuevo auxilio, y si se está en el caso de otorgar alguno, no lo hay indudablemente más justificado que aquel que sobre todas las consideraciones de utilidad y conveniencia tiene en su favor un derecho adquirido, un contrato con el Estado por el cual este se obligó á darle un auxilio, y hay además la seguridad de que la construccion ha de llevarse rápidamente á su término, puesto que en poco tiempo se ha adelantado tan considerablemente.

En cuanto á la naturaleza y cuantia del auxilio, los precedentes obligan á sujetarse á la misma regla seguida en las demas concesiones: los anticipos fueron convertidos en subvenciones ordinarias al tipo de 80 por %, y en las concesiones que se han hecho

en los años pasados y actual, se ha obedecido constantemente al pensamiento de otorgar á los caminos la misma subvencion de 60.000 pesetas por kilómetro que tenian en sus primitivas leyes de concesion, sin reduccion alguna pagadera á metálicos en seis ó mas años.

Fundándose en estas consideraciones puede formularse el siguiente

Proyecto de Ley.

Art.º 1.º — Las líneas de Puente Genil á Linares y de Cadix á Málaga, que disfrutaban de los auxilios reintegrables otorgados por su ley de concesion, convertidos en subvenciones ordinarias por la ley 21 de Julio 1876, recibirán una subvencion de 48.000 pesetas por kilómetro pagadera á metálicos en seis anualidades consecutivas ó iguales en la forma fijada por la legislación vigente y seguirán disfrutando la exencion de derechos que tienen otorgada.

Art.º 2.º — En atencion al retraso que han experimentado estas líneas en el pago de la subvencion, se prorrogan por cuatro años el plazo de su construccion. Si en cada uno de los años de la prorrogacion no justificaran los concesionarios haber ejecutado una cuarta parte de las obras, se declarará por el Gobierno cada la Concesion como si hubiese transcurrido todo el plazo de la prorrogacion.

Las palabras del Ministro de Fomento sirvieron, al menos, para terminar de abrir los ojos a los giennenses, que comprendieron que la cuestión del ferrocarril exigía un replanteamiento. De un lado, había que dejarse de proyectos utópicos y de sueños de llegar hasta el Mediterráneo. De otro, era imprescindible que la Provincia tomase a su cargo, de forma irrenunciable, el dar el definitivo impulso a un proyecto tan dilatado.

El cambio de rumbo lo refleja con gran exactitud don Eloy Espejo. «...*Esta verdad de cierto sabor amargo —escribe— como el de la mayor parte de las verdades, hizo comprender a la Sociedad el error en que había incurrido, y desde aquel momento dio a sus pasos rumbos distintos. Se le alcanzó que no son los Gobiernos a quienes compete la realización de las mejoras de los pueblos, sino el apoyar moralmente a los mismos para que con sus recursos, o despertando el interés a los ajenos, se lleven al terreno de los hechos, pues de lo contrario incurriría en flagrante parcialidad e injusticia, realizándolas en unos y dejando de hacerlas en otros. Comprendió también que la línea de Granada, sin llegar a un puerto de mar no ofrecía un interés al capital que en ella se invirtiera, por ser reducido el tráfico entre las poblaciones del interior que atravesará y por lo tanto escasos los rendimientos, lo cual hacía remota su realización. La de Puente Genil, acortando el trayecto entre Málaga y la estación de empalme en la línea general de Andalucía, lastimaba intereses respetables, creados a la sombra de la legislación que presidió el trazado del plan general de ferrocarriles y natural era, que la defensa de estos intereses se convirtiera en rémora de la construcción de nuestra vía...*» (36).

El año de 1879 habría de ser decisivo, tanto, que nuestros paisanos le denominaron «Año del Ferro-Carril», «no porque en él se construyera, sino porque sus días contaron otras tantas batallas

allí ma cha, allí se presenta. Si algún día humea el vapor en esta vieja capital, no agradecerlo al gobierno ni a nadie, sino a vosotros mismos que habeis demostrado palpablemente con la Exposición presente, que os sobran elementos para dar vida a vuestro tan anhelado ferrocarril...».

Véase esta referencia en "La Semana", núm. 52, de 15 de agosto de 1878, pág. 381.

(36) Ver Espejo García, obra citada, pág. 56.

empeñadas por la Económica y él encierra en sus páginas una victoria: la de la preparación de las obras de la línea férrea...» (37).

Una nueva esperanza se abre al giennense, cuando en mayo de 1879 la Dirección General de Obras Públicas autoriza al vecino de Granada, don José Aguilera Garrido, para que realice un proyecto de tranvía que una Granada con Jaén y enlace luego con el ferrocarril de Andalucía en la estación de Mengíbar (38).

A falta de ferrocarril, vuelve otra vez como remedio el proyecto de tranvía. Pero habían sido ya tantos los desengaños, que la Sociedad Económica decide proseguir, a un ritmo paralelo con los proyectos del tranvía, sus gestiones en pro del ramal ferroviario para Jaén.

En la sesión de la Real Sociedad Económica, de 5 de julio de 1879, se estudia y discute una amplia memoria redactada por don Felipe Bermejo y Cortés, que propugnaba la construcción de una línea que mediante tranvía uniese Jaén con la línea general de Andalucía (39).

La idea era ya vieja. Don Felipe Bermejo había obtenido autorización para esta línea por Real Orden de 18 de Noviembre de 1875, pero debido a la guerra civil y a la inseguridad política, hubo de abandonar los trabajos apenas iniciados.

La construcción de este tranvía, la presentaba el señor Bermejo como la única solución viable: «...*En vano —escribe— ha sido querer disuadir a la generalidad de las ilusiones de conseguir en breve plazo un ferrocarril para Jaén y de que debemos limitarnos a construir un tranvía con motor de sangre, aunque predispuesto por si fuera conveniente sustituir el motor con impulso del vapor...*» (40).

(37) Ver Espejo García, obra citada, pág. 54.

(38) Boletín Oficial de 24 de mayo de 1879. Circular núm. 1.213 del Gobierno Civil de la provincia, transcribiendo orden de la Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas.

(39) Esta memoria se incluye en el interesante folleto *Mejoras Provinciales. Proyectos iniciados en la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Jaén y acogidos por la misma en las sesiones de los días 5 y 10 de junio de 1879*, Jaén, 1879, Imp. de la Diputación, 80 págs.

(40) Ver la Memoria del Sr. Bermejo en el folleto citado en la nota anterior, págs. 3-7.

Tres soluciones proponía el Sr. Bermejo para este proyectado tranvía.

La primera, que hiciese el trayecto Jaén-Estación de Baeza. Esta solución presentaba el inconveniente de atravesar una zona escasamente poblada, pero tenía la ventaja de pasar por Linares y enlazar esta floreciente ciudad minera con Madrid.

La segunda solución era la ya consabida de Jaén-Espeluy. Presentaba la ventaja de ser el trayecto «*menos costoso y más corto*» y el inconveniente de que la empresa del Mediodía había de trasladar los servicios de la estación de Mengibar a Espeluy, «*a lo que no se prestará fácilmente*».

La última solución, que a juicio del ponente era la más ventajosa, consistía en unir Jaén con Andújar pasando por Torredelcampo, Torredonjimeno, Villardompardo, Escañuela y Arjona. Era una línea costosa y larga, pero rentable por atravesar una zona densamente poblada.

Para justificar su estudio, añadía a la Memoria una serie de datos estadísticos y técnicos y proponía la formación de una empresa, mediante acciones de 2.000 reales, para conseguir los 4.000.000 de reales que importaría el tranvía.

El incansable don Joaquín Ruiz Giménez elevaba a la Sociedad Económica otra memoria, fechada en 31 de mayo de 1879, en la que abordaba ampliamente el tema del soñado ferrocarril (41).

«...*Muchos años, muchos —escribe Ruiz Giménez— desde que España los saludó con regocijo como los profetas de una época de regeneración y progreso, Jaén piensa en un ferrocarril que llegue a sus puertas y le ponga en comunicación con la línea general de Andalucía que ve desde lejos, sin poder acercarse a ella a pesar de todos sus deseos y de todos sus esfuerzos. ¡Suplicio de Tántalo del que puede arrancarle y le arrancará sin duda la Sociedad Económica!...*» (42).

(41) Al ilustre giennense D. Joaquín Ruiz Giménez (1854-1934) es a quien Jaén debe fundamentalmente la consecución del ferrocarril, por las campañas que para ello promovió y dirigió con acierto desde su puesto oficial en la Real Sociedad Económica. Su interesante Memoria puede verse en el trabajo citado en la nota 39, págs. 9-64.

(42) Ver el trabajo citado en la nota 39, a la pág. 17.

En ocho amplios capítulos, abordaba Ruiz Giménez las bases que podían permitir la ansiada puesta en marcha de nuestro ferrocarril.

Con un criterio realista, analizaba los *«esfuerzos que en otras ocasiones ha hecho la Sociedad para conseguir que se construya el ferrocarril de Jaén; inutilidad de ellos y línea de conducta que ahora debe adoptarse...»*. Y con un deje amargo, recalca cómo *«una dolorosa experiencia nos ha enseñado, al menos por lo que a nosotros respecta, que la unión de Jaén con la línea férrea de Andalucía no debe fiarse ya a agentes extraños y que ha de encomendarse, si hemos de conseguir lo que tanto nos interesa, única y exclusivamente al esfuerzo individual y colectivo de la Capital y pueblos limítrofes...»* ¡Jugosa lección que parece ser que aún no hemos aprendido los giennenses!

En consecuencia a sus razonamientos, Ruiz Giménez opinaba que Jaén no debía pedir al Gobierno otra cosa que apoyo moral y legal, pero que si se quería ferrocarril, el esfuerzo económico era cosa solo y exclusivamente de la Provincia. *«...Consideramos que Jaén —escribe— dando una muestra de virilidad, debe echar sobre sí la empresa de construir su ferrocarril. En las decisiones supremas entra por mucho el convencimiento y Jaén debe tener el convencimiento pleno, plenísimo, de que la mejora que nos ocupa no ha de verla realizada ni por el Gobierno, como ha solicitado a veces, ni por capitales extranjeros como ha llegado a creer en muchas ocasiones. Jaén y los pueblos con quienes tiene mancomunidad deben hacer el esfuerzo que la empresa exija y acometerla de modo decidido...»* (43).

A continuación hacía un luminoso estudio técnico, económico y sociológico de las ideas generales que había que tener en cuenta y llegaba a la conclusión de que había que olvidarse de líneas utópicas y concentrar todos los esfuerzos en la construcción, en primer lugar, del ramal Espeluy-Jaén y luego proseguir hasta Puente-Genil. Y como este proyecto era el urgente y viable, recomendaba que se hiciese una empresa con acciones de 24 duros y que todos los giennenses interesados, unos aportando su capital o su ahorro

(43) Ver el folleto *Mejoras Provinciales*, págs. 27 y 28.

y otros ofreciendo su trabajo, se esforzaran por traer de una vez el ferrocarril.

Y para no olvidar los proyectos ya esbozados, sugería que se pensase en un tranvía a vapor que hiciera el trayecto Jaén-Alcalá la Real. Y como fuente de financiación proponía la creación de un banco de préstamos a bajo tipo y de ahorro de carácter provincial.

Tras un luminoso resumen de todas sus proposiciones, Ruiz Giménez solicitaba de la Sociedad Económica que se organizase un «*Congreso de los pueblos desheredados del ferrocarril*».

En la sesión del día 10 de junio de 1879, la Sociedad Económica emitió su dictamen al respecto.

Previamente, una comisión, de la que formaban parte don Francisco Calzado, don Jorge Porrúa Moreno, don Manuel Jontoya, don José María Folache, don Juan J. de Bonilla, don Antonio Almendros Aguiar y don Joaquín Ruiz Jiménez, emitió informe sobre ambas memorias.

En consecuencia, la Sociedad Económica daba las gracias al señor Bermejo por su Memoria sobre el tranvía Jaén-Andújar. Y aceptando en todo la Memoria del señor Ruiz Giménez, se acordaba que el día 15 de agosto se celebrara una magna reunión en el Paraninfo del Instituto de 2.^a Enseñanza, al objeto de dar solución firme y definitiva al tema del ferrocarril (44).

A lo largo del mes de julio, don Joaquín Ruiz Giménez, acompañado de don Antonio de Gregorio, recorrieron incansables todos los pueblos que podían estar interesados en el ferrocarril, preparando los ánimos y buscando soluciones.

El 15 de agosto de 1879 se celebraba la reunión en el Paraninfo del Instituto, con asistencia de diputados de veinticinco pueblos. En esta reunión se acordó apoyar la gestión de la Sociedad Económica y crear una «*Comisión de Mejoras Provinciales*» que había de ser la que en lo sucesivo se encargase de todas las gestiones.

La campaña pro-ferrocarril alcanzó una amplitud inusitada. La prensa machacó incansable la inquietud de la opinión pública.

(44) El dictamen completo puede verse en el folleto *Mejoras Provinciales*, págs. 65-68.

Casa por casa se recorrió toda la capital solicitando donativos...

Presionado por este estado de opinión, el concesionario de la línea Linares-Puente Genil, señor Marqués de Casa-Loring, vino por fin a Jaén, y tras mantener varias reuniones con la «Comisión de Mejoras Provinciales», las obras comenzaron en los últimos meses de 1879. No podía ser de otra manera, porque como muy bien dice don Eloy Espejo, «...si el Marqués de Casa-Loring no hubiera venido a realizarlo, los hijos de Jaén, con el corazón henchido de amor a su pueblo y empuñando el azadón y la piqueta, habrían abierto la ancha vía para recibir en ella ese emblema de la civilización y el progreso llamado locomotora...» (45).

El año de 1880 y los primeros meses de 1881 vieron avanzar las obras del ferrocarril a buen ritmo en el tramo Espeluy-Jaén.

Y, por fin, el día 6 de julio de 1881, llegaba a la estación de Jaén la primera locomotora, entre el entusiasmo de todo un pueblo, que tras muchos años de lucha veía por fin coronado uno de sus más acariciados proyectos. El Ayuntamiento envió expresivos telegramas al Gobierno y organizó discretos festejos, cuyos gastos importaron 197 pesetas.

Al día siguiente se reunía en sesión extraordinaria la Real Sociedad Económica y los señores don Ramón Rodríguez de Gálvez, don Onofre Puchades, don Antonio de Gregorio, don Esteban Moreno, don Genaro Giménez, don Eloy Espejo y don Joaquín Ruiz Giménez, elevaban una exposición a la Sociedad, en la que se traslucía el entusiasmo colectivo que embargaba a la ciudad: «...Ayer —decían— la locomotora paseó por primera vez su penacho de humo ante los derruidos murallones de esta histórica ciudad y dejó oír su silbato a las mismas puertas de Jaén, que acudía en masa a tributar entusiasta saludo al mensajero de un porvenir de ventura, de prosperidad y de progreso...» (46).

(45) Ver Espejo García, obra citada, pág. 57.

(46) Ver Espejo García, obra citada, pág. 59.

La exposición elevada se compone de cinco páginas de cuartilla, manuscritas con letra muy apretada, fechadas en 7 de julio de 1881 y firmadas por D. Ramón Rodríguez de Gálvez, D. Onofre Puchades, D. Antonio de Gregorio, D. Esteban Moreno, D. Genaro Giménez, D. Eloy Espejo y D. J. Luis Giménez. Se conserva en el Archivo de la Real Sociedad Económica.



Real Sociedad Económica
DE AMIGOS DEL PAÍS
DE LA
PROVINCIA DE JAÉN.

ESTA Real Sociedad, agradecida á las deferencias que acaba de dispensarle esa Corporación, se conceptúa en el deber de participarle los acuerdos tomados en la asamblea celebrada ayer.

Los Sres. Representantes de los pueblos, han estado conformes con el pensamiento de esta Económica, de que una Comisión pase á Madrid para gestionar que se continúe la línea de Linares á Puente Genil, atemperándose á las siguientes bases:

1.^a Debe componerse de representantes de todos los pueblos de la zona, de las Provincias de Córdoba y Jaén.

2.^a La Comisión se reunirá en Madrid, el día primero del próximo Mayo, para gestionar cerca del Gobierno, y de acuerdo con los Diputados y Senadores de las Provincias citadas, cuanto crea conducente á fin de que la terminación de la repetida línea férrea sea en breve un hecho.

3.^a Cada Corporación designará los individuos que han de representarla, procurando sea el mayor número posible de ellos.

4.^a Si merced á las gestiones practicadas y que se están practicando, se consiguiera el objeto apetecido, antes de que la Comisión vaya á Madrid, la Económica dará oportuno aviso á las Corporaciones y pueblos interesados.

Á la vez que se ha trasmitido al Gobierno un voto de gracias por la subvención que ha otorgado á la línea de Almería á Linares, se le ha dado conocimiento de la sesión extraordinaria efectuada con presencia de las Comisiones de veintinueve pueblos, todos ellos de los más importantes de la Nación, y de los acuerdos tomados.

Sírvase V. S. participarnos los nombres de los Sres. que han de representar á esa Corporación luego que proceda á designarlos y hayan aceptado el encargo.

Tenemos el gusto de reiterar á V. S. el testimonio de nuestra consideración más distinguida, á la vez que le manifestamos el aprecio en que tiene esta Sociedad el apoyo que patrióticamente le presta en asunto de tan vital interés.

Dios guarde á V. S. muchos años.—Jaén 26 de Marzo de 1887.

El Secretario general vitalicio,

Eloy Espejo.

El Director,

El Marqués de Villalta.

Con tan fausto motivo, los firmantes de este documento proponían que se designase Socio de Honor al señor Marqués de Casa-Loring y a los miembros de la Junta de Mejoras Provinciales, colocándose sus retratos en el salón de sesiones de la Sociedad, y que para festejar el aniversario de la llegada del ferrocarril, el 6 de julio de 1882, se inaugurase una Exposición Provincial similar a la que con tanto éxito se celebró en 1878.

Estas propuestas fueron aprobadas unánimemente, dado el entusiasmo que reinaba en la ciudad.

Las obras de los 32 Kms. de vía Jaén-Espeluy se dieron por finalizadas el 18 de agosto de 1881, y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces comenzó la explotación de la línea.

Como es natural, el acontecimiento supuso para aquel Jaén sencillo y provinciano todo un impacto social, del que nos han quedado curiosas pruebas.

En la prensa local de la época pueden leerse deliciosas gaceti-llas del estilo de ésta:

«...Hemos tenido el gusto de oír ejecutada al piano, una preciosa diana-galop titulada «EL TREN EN JAEN», dedicada al Excmo. Sr. Marqués de Casa-Loring por su autor el conocido maestro Sr. Suárez. En dicha pieza se imitan perfectamente los sonidos que produce la llegada de un tren a una estación, percibiéndose el silbido de la locomotora, el timbre del telégrafo, la campana de aviso, el ruido de los coches, etc., todo combinado con un alegre y bien inspirado pasodoble...» (47).

La parrafada no puede ser más evocadora y su lectura nos traslada a un Jaén íntimo y cordial, ya perdido para siempre.

No menos delicioso es el grabado que como prueba gráfica de la llegada a la ciudad del primer tren de viajeros, el 18 de agosto, publicó la prestigiosa revista *«La Ilustración Española y Americana»*. O la pintura que hizo Pedro Rodríguez de la Torre (1847-1915), el gran pintor costumbrista.

Conseguido ya el ansiado logro de que Jaén contara con su ferrocarril, prosiguieron los trabajos realizándose en pocos meses

(47) Ver el periódico local "El Industrial", de 12 de julio de 1881.

el trozo Jaén-Martos, punto en que se abría la esperanza de una salida hacia el Mediterráneo.

Más avanzados los proyectos, otra vez volvieron a surgir las trabas legales. Las prometidas subvenciones no se pagaban, por lo que el Marqués de Casa-Loring, concesionario de la línea, decidió suspender los trabajos.

Nuevamente, la Real Sociedad Económica salió al frente y a tal efecto, con fecha 27 de noviembre de 1881, se dirigía al Ministro de Fomento, reclamando las prometidas subvenciones, que garantizaran la continuación del ferrocarril Linares-Puente Genil, cuya terminación se consideraba fundamental para que la provincia de Jaén entrase dentro del grupo de los pueblos cultos y civilizados (48).

A mayor abundamiento, con fecha 30 de noviembre de 1881, la Sociedad Económica elevaba a las Cortes del Reino, una razonada súplica, en la que se pedía que cuanto antes, se dictasen las oportunas leyes que garantizaran los derechos del concesionario de nuestra línea férrea al cobro de las subvenciones que en su día se le prometieron al concederse la línea.

La exposición elevada a las Cortes, decía:

«A las Cortes del Reino:

Hace muchos años que esta rica provincia de Jaén viene persiguiendo con decidido afán la construcción de un ferrocarril que la pusiera en comunicación con el mundo civilizado, esperando por ese medio salir del estado de postración y atraso en que se encuentra y que no está en modo alguno en relación con la feracidad de su suelo, la riqueza de sus minas, la abundancia y excelencia en sus producciones agrícolas y la importancia que le corresponde. Llegó tan deseado momento y una empresa representada por el Excmo. Sr. a quien el Estado le otorgó la concesión, comienza la construcción de la tan deseada línea, que ha de partir de Linares y llegar a Puente Genil, estando hoy el primer trozo hasta Jaén al servicio del público.

(48) Esta exposición elevada al Ministerio de Fomento, es un folio manuscrito por las dos caras, fechado en 27 de noviembre de 1881. Se conserva en el Archivo de la Real Sociedad Económica.



GOBIERNO CIVIL

DE LA

PROVINCIA DE JAÉN.



NEGOCIARIO

Número

Expedido a las diez y
treinta de la tarde, de
vechido el siguiente
telegrama.

Aprobada en este
momento la Amo-
ción de Sanare Puente Guicé

Lo que tengo la satisfac-
ción de participar a
Vd. para que se dirija
haceros a la corporación
que tan dignamente pre-
sida.

D. D. S.

Como Sr. Presidente de la Real Socie-
dad Económica de Amigos del país de
la hospital =

que a 14 de mayo de 1884

Jaén 20 Junio 1884

Juan María

Pero a la Provincia de Jaén no le conviene que termine el ferrocarril en la Capital, como sucedería si no se dictara la ley especial que ha de marcar el tiempo, modo y forma de pagar la subvención que el Estado concedió a la Empresa constructora de la línea de Linares a Puente Genil por las leyes de 2 de julio de 1870 y 3 de marzo de 1873, que la incluyeron en el plan general de ferrocarriles.

La citada Empresa, que no encuentra garantizados sus derechos a la subvención por la omisión de la indicada ley especial, sin la cual no puede pagarse, tiene el propósito de no continuar las obras de construcción, con lo cual se irrogan gravísimos perjuicios a la Provincia acreedora por todos conceptos al aprecio y consideración del Gobierno.

En tal estado, la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Jaén, velando por los intereses generales de ella, acordó en sesión de 24 del corriente, dirigirse a las Cortes del Reino en atenta exposición, demandando que se consoliden los derechos de la repetida Empresa por medio de la promulgación de la antedicha ley especial, con el fin de que continúe construyéndose la línea de Linares a Puente Genil, fuente de prosperidad para esta importante Provincia.

30-*Noviembre-1881...*» (49).

Los últimos meses de aquel año fueron particularmente activos. Una vez más, la Sociedad Económica procuró mover a los senadores y diputados jaennenses con residencia en Madrid, para que el Gobierno solucionase definitivamente tan enojoso asunto.

Las gestiones realizadas en Madrid por don Antonio Ferrer, el Marqués de Caracena, y don Teodoro Robles fueron intensas.

La Sociedad Económica encontró un sincero apoyo en todos los representantes de la Provincia ante las Cortes. De manera especial, se destacó don Eduardo León y Llerena, a quien la Económica, en sesión de 27 de febrero de 1882, acordaba designar «Socio de Mérito», teniendo en consideración «*los importantes servicios que viene prestando a la Provincia de Jaén en la trascendental cuestión del ferrocarril de Linares a Puente Genil...*».

(49) Archivo de la Real Sociedad Económica. Un folio manuscrito por dos caras.

El ilustre canónigo don Ramón Rodríguez de Gálvez y el médico don Eloy Espejo, a la cabeza de la Junta de Oficiales de la Real Sociedad Económica, tomaron sobre sus hombros la penosa labor de dar cima al ferrocarril.

En 8 de abril de 1882 se dirigían a todos los senadores y diputados giennenses, suplicando encarecidamente su intervención.

Eran diputados por la provincia de Jaén don Eduardo León y Llerena, don Teodoro Robles, don Antonio Ferrer, el Conde de Santoverría; don Juan de Dios San Juan y don Pedro Manuel de Acuña. Los senadores giennenses eran el Marqués de Cazacena, don Felipe Mingo, don José Genaro Vilanova, don Andrés Teruel y el Conde de Toreno.

La labor que hicieron todos ellos fue sumamente laboriosa y continuamente chocó con una serie de trabas legales y políticas, que truncaban las esperanzas más fundadas.

Fruto de esta labor fue la aprobación de un dictamen del Senado, en 5 de junio de 1882, relativo al proyecto de ley modificativo de la Ley de 3 de septiembre de 1880, que concedía la construcción del ferrocarril Mengíbar-Granada, pasando por Jaén (50).

Como vemos, la terminación del ferrocarril Linares-Puente Genil se estaba convirtiendo en un auténtico suplicio para las autoridades y «*fuerzas vivas*» del Santo Reino.

Aunque la capital ya contaba con el funcionamiento diario del tramo Jaén-Espeluy, era natural que los deseos de los giennenses se orientasen a la total terminación de la línea por la que tanto se había suspirado. Había muchas esperanzas de redención social y económica puestas en la deseada línea Linares-Puente Genil, por la que nuestros admirables paisanos soñaban que les vendría la definitiva redención de las sufridas tierras giennenses.

Sin embargo, un interminable expediente político-administrativo, muy cercano al desesperante «vuelva Vd. mañana», del genial Larra, los ponía al borde del abandono y el desaliento.

(50) Diario de Sesiones de las Cortes. Senado. Apéndice decimocuarto al número 111. Lo reproducimos en el apéndice documental.

Los meses y los años pasaban y el asunto parecía no tener arreglo. La prensa local y provincial gastaba ríos de tinta en la búsqueda de hipotéticas soluciones (51). La ejemplar unión que en todo momento se evidenció entre autoridades y pueblo no flaqueaba. Y la Real Sociedad Económica de Amigos del País no cejaba en su tenacidad.

Mas como había que buscar una solución, la Sociedad Económica acordó designar una comisión que hiciera el estudio definitivo sobre la actitud que a la vista de las circunstancias convenía adoptar.

Formaban esta Comisión don José de Uribe, don Blas Antonio Cuesta, don José Moreno Castelló, don Manuel Piqueras, don Enrique de Guindos y don Mariano Quesada.

Esta Comisión, tras un detenido y ponderado estudio del asunto, elevaba en 24 de febrero de 1887 el siguiente informe a la Real Sociedad Económica:

«...Reunida la Comisión nombrada por la Sociedad de Amigos del País para informarle si conviene o no proseguir el camino de hierro de Puente Genil a Linares, vistos los antecedentes y noticias que por varlos amigos se han adquirido y discutido el asunto con la detención que su importancia requiere, se convino en que debe dirigirse Exposición al Ministro de Fomento por esta Sociedad, interesando la continuación de la línea y el comienzo de sus trabajos a la mayor brevedad posible, para poder atender a la situación extrema y aflictiva porque la provincia atraviesa, y al mismo tiempo dar vida por esa línea a la extracción de sus caldos, cereales y demás productos.

La Comisión ha tenido presente la situación legal de la línea, pues concedida por ley de 10 de julio de 1877, se la declaró comprendida en los artículos 4.º y 9.º de la Ley de 2 de julio de 1870, en los cuales se establece un anticipo reintegrable de 60.000 pesetas por kilómetro, siendo equiparado este anticipo a subvención ordinaria en metálico, al promulgarse las leyes de arreglo de la

(51) Como ejemplo puede verse el trabajo, *Carta al Sr. Comisario del Gobierno en el ferrocarril de Jaén a Espeluy*. En el periódico "El Husar", de 10 de junio de 1886.

Hacienda del País de 21 de julio de 1876 y 21 de julio de 1878 en las cuales se declaraba que el pago de las nuevas subvenciones se haría con sujeción a leyes especiales que determinarán la manera, forma y tiempo de dicho pago.

En lo que concierne a la caducidad de la concesión, no conducirá a resultado práctico ninguno en sentir de la Comisión que informa, pues pendiente el asunto de que el Gobierno determine la cuantía, modo y forma de la subvención, la exigencia mencionada creará dificultades a la pronta y feliz terminación del camino, que es lo que por todos se desea.

Por todo lo expuesto, la Comisión informa:

1.º Que procede solicitar del Gobierno el aumento de la subvención ofrecida por el Sr. Ministro de Fomento a los diputados de las provincias de Jaén, Córdoba y Málaga, en la cantidad que estime justo la Real Sociedad para no producir perjuicios a la Empresa.

2.º Que de ninguna manera debe interesarse la caducidad ni por la Sociedad ni por ninguna Corporación de esta capital, por ser una petición que desmoraliza el interés de la provincia y que además no sería posible conseguir por el estado en que se encuentra el contrato que la Empresa tiene formado con el Gobierno...» (52).

A la vista de este informe, la Sociedad Económica redobló sus esfuerzos dispuesta a que de una vez por todas se diese fin al ferrocarril.

A tal fin, se comenzó creando una «Comisión gestora para terminar la línea de Linares a Puente Genil» (53). Esta Comisión quedaba constituida en marzo de 1887.

(52) Esta exposición la forman tres páginas en folio, manuscritas. Está fechada en 24 de febrero de 1887. La firman D. José Uribe, D. Blas Antonio Cuesta, D. José Moreno Castelló, don M. Piqueras, D. Enrique de Guindos Torres, D. Marfano Quintana. (Archivo de la Real Sociedad Económica).

(53) Esta Comisión la formaban:

Por Alcaudete, D. Juan Montilla y Adán.

Por Martos, D. Manuel Codes Serrano, D. José Castilla Escobedo y D. José Martínez López.

Por Torredelcampo, D. Miguel de la Guardia.

Por Puente Genil, D. Manuel Reyna Montilla.

Por Torredonjimeno, D. Juan Villar y D. Antonio Gómez de la Fuente.

El 20 de marzo de 1887, la Sociedad Económica se dirigía con un vibrante escrito a todos los interesados en la terminación del ferrocarril.

La comunicación de la Económica se envió a la Sociedad Económica de Aguilar, en la provincia de Córdoba; a la Sociedad Económica de Baena; a los ayuntamientos de Aguilar, Baena, Lucena, Puente Genil, Doña Mencía, Zuheros, Luque, Alcaudete, Martos, Alcalá la Real, Castillo de Locubín, Frailes, Mengíbar, Torredelcampo, Torredonjimeno, Linares, Bailén, Jabalquinto, Cabra, Rute, Priego, Carcabuey, Mancha Real, Santiago de Calatrava, Escañuela, Villardompardo, Fuerte del Rey, y Jaén. Y al Excmo. Sr. Gobernador Civil, Presidente de la Cámara de Comercio, Presidente de la Diputación y Presidente de la Confraternidad de Labradores.

El escrito, merece transcribirse. Decía así:

«...Satisfacción inmensa proporciona a esta Real Sociedad Económica el hermoso aspecto que presentan los pueblos marchando a la cabeza de la civilización y llevan hasta lo más recóndito y apartado de sus dominios, todos aquellos elementos que pueden fomentar las fuentes de riqueza.

Pero si después del examen de estos modelos de progreso volvemos nuestra vista a las poblaciones de esta Provincia, una penosa impresión se apodera del ánimo al contemplar zonas importantes, en donde la producción, a pesar de ser abundantísima y de calidad superior, no puede aspirar al puesto que le corresponde en los mercados, por faltar vías férreas que equiparen a dichas

Por Cabra, D. Julián Aguilar, D. Antonio Alcalde, D. Antonio Poblaciones y D. José Castro Quesada.

Por Frailes, D. David Garrido, D. Manuel Peláez Gómez, D. Antonio Anguita Aceituno y D. José Garrido Serrano.

Por Bailén, D. Ramón Sainz García.

Por Zuheros, Don M. Tallón.

Por Luque, D. Waldo Peláez y Bujalance.

Por Alcalá la Real, D. Buenaventura Sánchez Cañete y Nicolás Santaolaya Fiojas.

Por Jaén, D. Felipe Fernández, D. Ramón Gómez Torres, D. Manuel Pez y Ruiz, D. Antonio Roldán y Marín y D. Miguel Calvache.

(Archivo de la Real Sociedad Económica.)

zonas con otras congéneres que disfrutaban de tan necesarios vínculos de unión.

Esto sucede a los pueblos de esta provincia y muchos de la de Córdoba que hace bastante tiempo debieran estar surcados por la línea de Linares a Puente Genil, facilitándoseles el medio de exportar sus cereales, aceites, vinos y frutas, al par que los abundantes y valiosos minerales que las entrañas de la tierra les prodigan incansablemente.

Y como la Sociedad Económica no puede ni debe permanecer impasible ante los graves perjuicios que acarrea la falta de dicha vía férrea, ha acordado celebrar una sesión con presencia de representantes de todos los pueblos interesados en la terminación de la línea de ferrocarril de Linares-Puente Genil, no sólo de esta provincia, sino también de la de Córdoba, con el objeto de discutir la línea de conducta que debe seguirse para conseguir el fin apetecido, cuya sesión tendrá lugar el 25 del actual a las dos de la tarde en el Paraninfo del Instituto.

Lo que tenemos el gusto de participar a Vdes. para que se sirva de nombrar una comisión lo más numerosa que sea posible, que represente a esa población en dicho acto...» (54).

La reunión se celebró, en medio de un gran entusiasmo, el 25 de marzo de 1887, tomándose en consecuencia los acuerdos siguientes:

- Formar una amplia comisión con representantes de Córdoba y Jaén.
- Que esta Comisión se reuniera en Madrid el día 1 de mayo de aquel año, para pedir formalmente al Gobierno la terminación de la línea férrea en el más breve plazo (55).

La Excma. Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Jaén acordaron prestar todo su apoyo a la iniciativa de la Sociedad Económica. Y al término de la reunión se enviaba al Gobierno este telegrama:

(54) Puede verse en el Archivo de la Real Sociedad Económica. Manuscrito de dos cuartillas escritas por ambas caras y firmado por el Marqués de Villalta y D. Eloy Espejo.

(55) Hoja impresa, que por su interés reproducimos en el apéndice.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTESES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Proyecto de ley, presentado por el Sr. Ministro de Fomento, modificando la de 3 de Setiembre de 1880 para la concesion del ferro-carril de Menjibar á Granada.

A LAS CORTES.

La ley de 3 de Setiembre de 1880 estableció como una de las condiciones para la concesion del ferro-carril de Menjibar á Granada la de distribuir el abono de la subvencion del Estado correspondiente á este ferro-carril en diez y seis anualidades consecutivas é iguales entre sí. Autorizado el Gobierno por esta ley para otorgar la concesion, anunció la subasta, quedando esta desierta por falta de licitadores, sin que durante el tiempo transcurrido desde entonces se haya formulado peticion alguna debidamente garantida para obtener la concesion del expresado ferro-carril. El Ministro que suscribe ha creído ser circunstancia digna de estudio el contraste que ofrece el alejamiento de licitadores y peticionarios para la linea de Menjibar á Granada, con la actividad y apresuramiento que vienen demostrando las numerosas empresas y particulares dedicados á esta clase de industria en solicitar concesiones de otras lineas más costosas y quizá ménos importantes. La opinion de personas competentes en la materia señala como causa de este alejamiento la dificultad de obtener legitima remuneracion al capital que demanda la construccion de la linea, mientras subsista la condicion de recibir en el largo plazo de diez y seis años los auxilios en metálico, lo cual equivale á una reduccion importante en esta subvencion. Examinada detenidamente la cuestion, juzga el Ministro que suscribe ser conveniente y necesario modificar el artículo 4.º de la ley de 3 de Setiembre de 1880, citada anteriormente, que determina el número de años en que ha de distribuirse el abono de la subvencion, así como tambien el art. 2.º de la misma ley, porque el plazo de ocho años fijado para la construccion es ex-

cesivo, teniendo en cuenta que la longitud de la linea no excede de 162 kilómetros.

Fundado en estas consideraciones, el Ministro que suscribe, de acuerdo con el Consejo de Ministros y debidamente autorizado por S. M., tiene la honra de someter á la deliberacion de las Córtes el adjunto

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.º Quedan derogados los artículos 2.º y 4.º de la ley de 3 de Setiembre de 1880 para la concesion del ferro-carril de Menjibar á Granada, los cuales serán sustituidos por los siguientes de esta ley.

Art. 2.º El plazo para terminar las obras de dicha linea no podrá exceder de cuatro años.

Art. 3.º El Estado auxiliará la construccion de este ferro-carril entregando á la empresa concesionaria 8.880.000 pesetas, que corresponden á la distancia de 148 kilómetros entre Menjibar y Pinos-Puente, á razon de 60.000 pesetas por kilómetro, en metálico y sin reduccion alguna, distribuyéndola en cuatro anualidades consecutivas é iguales de 2.220.000 pesetas cada una.

El abono de cada una de estas anualidades se hará efectivo entregando á la empresa concesionaria la tercera parte del valor de las obras que ejecute en el trayecto desde Menjibar á Pinos-Puente.

Art. 4.º El total de las entregas en cada año no podrá exceder de 2.220.000 pesetas, que representa el importe de cada una de las anualidades en que ha sido distribuida la subvencion con arreglo al artículo anterior.

Madrid 20 de Mayo de 1882.—El Ministro de Fomento, José Luis Albareda.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CÓRTESES.

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

Dicómen de la Comision mixta, relativo al proyecto de ley, remitido y modificado por el Senado, sustituyendo la subvencion en obligaciones de ferro-carriles, concedida al ferro-carril de El Campamento á Málaga, por otra en metálico.

AL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS.

La Comision mixta encargada de conciliar las opiniones de ambos Cuerpos Colegisladores acerca del proyecto de ley substituyendo la subvencion en obligaciones de ferro-carriles, concedida al ferro-carril de El Campamento á Málaga por otra en metálico, tiene la honra de someter á la deliberacion del Senado y del Congreso de los Diputados el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo único. El ferro-carril de El Campamento á Málaga, en equivalencia del auxilio que segun sus leyes de concesion debia cobrar en obligaciones del Estado por ferro-carriles, recibirá 28.500 pesetas de subvencion por kilómetro, que será pagada en metálico y sin reduccion alguna, á medida que avancen

las obras, en la misma forma que dispone su ley de concesion, que en todo lo demás queda subsistente, sin que en ningun caso pueda cobrar el referido ferro-carril en un mismo año más de la mitad del importe total de dicha subvencion.

La disposicion legal que antecede anulando todo lo que contrario á ella resulte en los expedientes respectivos, se aplicará á los ferro-carriles que estando comprendidos en la misma ley de concesion de 7 de Marzo de 1873, tienen en suspenso el pago del auxilio que debe darles el Estado.

Palacio del Senado 25 de Junio de 1887.—Manuel Salamanca, presidente.—Andrés Mellado.—El Conde de Montarco.—E. Page.—J. de Dios de la Rada y Delgado.—Juan Guerrero.—Ramon Laá.—Antonio Sanchez Campomanes.—Manuel Alcalá del Olmo.—Francisco Botella.—Alberto Bosch.—Francisco Bergamini.—V. G. Sancho.—Luis Díaz Moreu, secretario.

DIARIO

DE LAS

SESIONES DE CORTES.

SENADO.

Dictámen de la Comisión, relativo al proyecto de ley modificando la de 3 de Setiembre de 1880 para la concesion del ferrocarril de Menjíbar á Granada.

AL SENADO

La Comisión nombrada para emitir dictámen sobre el proyecto de ley, remitido por el Congreso de los Diputados, modificando la de 3 de Setiembre de 1880 para la concesion del ferrocarril de Menjíbar á Granada, lo ha estudiado con detenimiento, y de conformidad con lo aprobado por el referido Cuerpo Colegislador, tiene la honra de someter á la deliberacion del Senado el siguiente

PROYECTO DE LEY.

Artículo 1.º Quedan derogados los artículos 1.º, 2.º y 4.º de la ley de 3 de Setiembre de 1880 sobre concesion del ferrocarril de Menjíbar á Granada.

Art. 2.º El Ministro de Fomento anunciará desde luego la subasta del citado ferrocarril de Menjíbar á Granada, con arreglo al proyecto aprobado ó á la modificacion que apruebe el Ministerio de Fomento, y otorgará la concesion conforme á la legislacion vigente.

Art. 3.º El plazo para terminar las obras de dicha línea no podrá exceder de cuatro años, contados desde la fecha en que sea adjudicada la concesion. La duracion de ésta será de noventa y nueve años, á partir de la misma fecha.

Art. 4.º El Estado auxillará la construccion de este ferrocarril entregando á la empresa concesionaria 8.880.000 pesetas, que corresponden á la distancia entre Menjíbar y Pinos-Puente, á razon de 60.000 pesetas por kilómetro, en metálico y sin reduccion alguna, distribuyéndola en cuatro anualidades consecutivas é iguales de 2.220.000 pesetas cada una. El abono de cada una de estas anualidades se hará efectivo

entregando á la empresa concesionaria la tercera parte del valor de las obras que ejecute en el trayecto subvencionado de Menjíbar á Pinos-Puente. El total de las entregas en cada año no podrá exceder de 2.220.000 pesetas.

Art. 5.º Para que la construccion de esta línea quede asegurada dentro del plazo que por esta ley se prefiija, y para que aquellos de sus diversos trozos ó secciones que sucesivamente y á partir de las extremidades de la misma se terminen, puedan explotarse oportuna y ventajosamente, la empresa concesionaria quedará obligada:

1.º A ejecutar en cada trimestre, y por lo ménos, la cantidad de trabajos que proporcionalmente corresponda al importe total del presupuesto aprobado y al plazo de la construccion.

2.º A construir simultáneamente y con idéntico desarrollo los trabajos y obras correspondientes á las secciones extremas del proyecto oficial.

3.º A construir ante todo en la primera seccion el puente sobre el Guadalquivir, no pudiendo percibir subvencion alguna de la que corresponda á esta seccion por las obras que en ella ejecute antes de estar terminado el referido puente, sino por trabajos que verifique en él.

Art. 6.º El Gobierno cuidará de incluir en los presupuestos generales del Estado la cantidad necesaria para el abono del auxillio determinado en esta ley.

Palacio del Senado 5 de Junio de 1882.—José Genaro Villanova, presidente.—El Conde de Villardompardo.—Nicolás de Paso y Delgado.—El Marqués de Caracena.—Mannel Orozco y Boada.—Ricardo Ochaon.—José Abascal, secretario.

«...*Reunidos representantes pueblos de las provincias de Jaén y de Córdoba, Corporaciones y Prensa, invitados por la Sociedad Económica en el Paraninfo del Instituto, estando representadas también las de Amigos del País de Baena y Doña Mencía, han acordado por unanimidad ir en comisiones a la Corte, para pedir al Gobierno de S. M. preste protección a una zona que es de las más importantes de la Nación, dotándola de la vía férrea de Linares a Puente Genil, línea que ha de dar vida a una comarca eminentemente agrícola. Firman proposiciones 142 representantes...*» (56).

Circunstancias electorales demoraron unos días la presencia de la Comisión en Madrid. Por fin, el día 10 de mayo, se reunía en Madrid la Comisión, que presidida por el Conde de las Almenas, y acompañada de los senadores y diputados por Jaén, hicieron presente al Gobierno la urgencia de que el ferrocarril Linares-Puente Genil se terminase sin más dilaciones.

La gestión dio pronto resultado. El día 30 de junio de 1887, el Gobernador Civil don Julián de Mores recibía un telegrama, que inmediatamente pasó a la Sociedad Económica, telegrama que decía: «...*Aprobada en este momento —dos y treinta de la tarde— Ley Ferrocarril Linares Puente Genil...*» (57).

El júbilo que se apoderó de la provincia, fue inmenso. La lectura de la prensa de aquellas fechas y los libros de actas de entidades y organismos, ofrecen muchos testimonios del ambiente de euforia que se respiraba y de la satisfacción que suponía la culminación de tantos esfuerzos y sacrificios.

Posiblemente a lo largo de la historia de la ciudad de Jaén, pocas han sido las empresas colectivas en las que se hiciera más

(56) El borrador de este telegrama se conserva en el Archivo de la Real Sociedad Económica.

Es una lástima que este archivo no esté ordenado, dado el gran interés que presenta para el estudio de estos temas. Por razón de su desorden, no podemos consignar número, ni signatura de legajo al citar documentos.

(57) Esta Ley se incluía dentro de la disposición dictada para el ferrocarril de El Campamento a Málaga.

(*Diario de Sesiones de las Cortes*. Apéndice decimotercero al núm. 124, de 25 de junio de 1887.)

Por su interés la incluimos en el apéndice.

derroche de tenacidad y entusiasmo. Frente al egoísmo y los intereses privados de muchas personas, la constancia ininterrumpida de que la Real Sociedad Económica de Amigos del País hizo gala a lo largo de toda la gestión pro-ferrocarril, resalta como un ejemplo muy digno de análisis y de imitación.

Tras una etapa de preparación, las obras comenzaron y en el período 1890-1892, el ferrocarril Linares-Puente Genil completó lentamente su definitivo trazado.

Hubo aún muchas dificultades que vencer. Sobre todo, en el trozo comprendido entre Torredelcampo y Torredonjimeno, las características del terreno, motivaron algunas suspensiones de los trabajos, e incluso llegó a pensarse en variar el trazado. Hasta hubo intentos de construir otra línea de vía estrecha, que uniera el ferrocarril Linares-Puente Genil con la línea general de Andalucía, línea que iría por Torredonjimeno, Escañuela, Arjona, Porcuna, Lopera, Villa del Río, Cañete, Bujalance y El Carpio. Pero el proyecto no pasó del intento.

Por fortuna, el buen sentido se impuso. Y cuando terminaba el siglo, la línea Linares-Puente Genil se ofrecía ya a los giennenses como una realidad cargada de esperanza.

Con fecha 22 de enero de 1893 se daban por finalizados los trabajos en los tramos Cabra-Jaén (88,608 Kms.) y Espeluy-Linares (22,545 Kms.). Quedaba expedita así una línea que arrancaba en Linares, en la estación de «La Zarzuela», seguía por estación de Bailén, Espeluy, Mengíbar-Hortichuela, estación de Villargordo, apeadero de Grañena, Jaén, Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Vado-Jaén, Alcaudete, Collado de Arcas, Luque, Zuheros, Doña Mencía, Cabra, Lucena, Moriles, Horcajo y Campo Real. Esta línea, por cubrir una amplia zona de interesantes perspectivas agrícolas y mineras, ofrecía notorias esperanzas. Tanto, que incluso se pensó en iniciar un nuevo proyecto.

El periódico local *El Pueblo Católico*, en 1895, escribía:

«...Toda la provincia debe cooperar por un ferrocarril de vía estrecha que una la línea general de Madrid a Córdoba con la de Jaén a Puente Genil, atravesando la rica comarca en que están en-

Rama de Jaén a Espeluy

PRECIOS			K.	ESTACIONES	TRENES		ESTACIONES	TRENES	
1.ª c.	2.ª c.	3.ª c.			Mixto	Correo		Correo	Mixto
P. C.	P. C.	P. C.	>	Jaén . . . S.	m 5.10	14.30	Espeluy . S.	m 8.15	n 9.15
2.10	1.65	1. .	18	Villagordo .	5.44	5.04	Mengibar .	8.34	9.34
3.15	2.45	1.50	27	Mengibar .	6.06	5.26	Villagordo .	8.55	9.55
3.80	3. .	1.85	36	Espeluy LL.	6.17	5.37	Jaén . . LL.	9.32	10.32

TRENES DIARIOS EN ESTACION JAEN

Tren	Número	Llegada	Salida	Recorrido
Mensajero	1917		5'55	Jaén-Linares (Córdoba-Sev.)
Correo	910	9'02	9'12	Linares-Puente Genil
Mensajero Córdoba	1919		11'55	Jaén-Córdoba
Rápido-Corto	1921		12'45	Jaén-Linares-Madrid
Rápido-Corto	1934	16'15		Madrid-Linares-Jaén
Correo	991	20'43	20'53	Puente Genil-Linares
Mensajero Córdoba	1929		17'40	Jaén-Córdoba
Mensajero Espeluy	1931		20'15	Puente Genil-Linares-Madrid
Automotor Puente Genil	1966		5'50	Jaén-Puente Genil
Automotor Puente Genil	1962		15'10	Jaén-Puente Genil-Málaga
Automor Linares	1962		15'30	Jaén-Linares
Automotor Linares-Jaén	1952	19'45		

AUTOMOTOR DIARIO

Automotor	Número	Llegada	Salida	Recorrido
Automotor de Málaga	1965	23'45	5'50	Jaén-Puente Genil-Málaga
Automotor de Puente Genil	1961	14'40	15'10	Jaén-Puente Genil-Málaga
Automotor de Linares	1962	19'45		

Un motivo recuerdo del ferrocarril Linares-Puente Genil: el primer y el último horario.

*clavados El Carpio, Bujalance, Cañete, Villa del Río, Lopera, Porcu-
na, Arjona, Escañuela y Torredonjimeno...»*

Más apenas iniciado el tráfico, comenzaron los problemas. Unos terrenos inadecuados, en las proximidades de Torredelcampo obligaron a suspender el tráfico ferroviario, lo que causó cierto malestar. El periódico *El Pueblo Católico*, anunciaba:

«...Con motivo de la interrupción de la línea férrea de Linares a Puente Genil, vuelve a hablarse de la variación del trazado, dirigiéndose hacia la izquierda a partir de Torredelcampo y pasando por entre Torredonjimeno y Jamilena. Ignoramos si esto llegará a realizarse y si al fin la compañía se decide a separarse de un terreno movedizo que tantos trabajos y sacrificios cuesta...»

Mas afortunadamente, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces realizó los trabajos convenientes y el tráfico volvió a la normalidad.

Desde 1896, en que prácticamente el ferrocarril Linares-Puente Genil entró en pleno funcionamiento, hasta 1913, podemos decir que la inquietud ferroviaria de Jaén se aletargó.

El ferrocarril Linares-Puente Genil, aunque no había desarrollado por completo los proyectos aprobados a lo largo del siglo XIX, cumplía decorosamente con el objetivo que en Jaén se habían fijado y de ahí que la conformidad fuese casi general.

En 1913, la Cámara Oficial de Comercio e Industria de la provincia de Jaén, desempolvó los viejos proyectos, e incluso inició otros nuevos, que de realizarse supondrían un fabuloso beneficio para nuestra provincia.

Los trabajos de la Cámara de Comercio cobraron nueva actualidad e impulso con motivo de la celebración de la Asamblea Magna Provincial celebrada en Jaén, en 1925.

En la reunión celebrada por la Sección de Comunicaciones en 5 de mayo de 1925, se estudiaron diversas ponencias sobre las comunicaciones ferroviarias de Jaén, destacando las presentadas conjuntamente por la Cámara de Comercio y la Cámara Agrícola y la presentada por el ilustre jaennense don José del Prado y Palacio.

Entre otras mejoras, se solicitaba la puesta en ejecución del viejo proyecto del ferrocarril Jaén-Granada. Este ferrocarril, que partiría de Jaén, pasando por Los Villares, Fuensanta de Martos, Valdepeñas de Jaén, Castillo de Locubín, Frailes y Alcalá la Real, haría realidad el viejo proyecto esbozado en el siglo anterior.

Paralelamente se pedía otra línea que sirviera de enlace con el ferrocarril Baeza-Utiel. Esta línea, que también partiría de Jaén, iría por Mancha Real, Torres, Garcéz y Estación-Baeza (58).

Constituidas las oportunas comisiones de estudios, se comenzó a trabajar en el asunto y en enero de 1927 veían la luz dos interesantes trabajos en los que se sentaban las bases para el ferrocarril Jaén-Granada (59).

Si estos ambiciosos proyectos se hubiesen llevado a cabo, Jaén se habría convertido en un nudo ferroviario, que es muy posible que hubiera cambiado radicalmente su depauperada economía.

Mas como siempre, los avatares políticos volvieron a cortar de raíz los proyectos. La caída de la Dictadura de Primo de Rivera, la proclamación de la II República y luego el doloroso paréntesis de la Guerra Civil de 1936-1939, sepultaron en el olvido las ansias ferroviarias de Jaén.

En el año de 1945 nuevamente volvió a la pública curiosidad el proyecto del ferrocarril Jaén-Granada. Lo que se pretendía ahora era la construcción de una línea férrea Jaén-Granada-Motril, que

(58) Deben verse al efecto, las siguientes publicaciones:

Cámara Oficial de Comercio e Industria de la provincia de Jaén. Su actuación en la Asamblea Magna Provincial, en defensa del Proyecto General de Comunicaciones, en relación con la provincia de Jaén, Jaén, 1925, 30 págs.

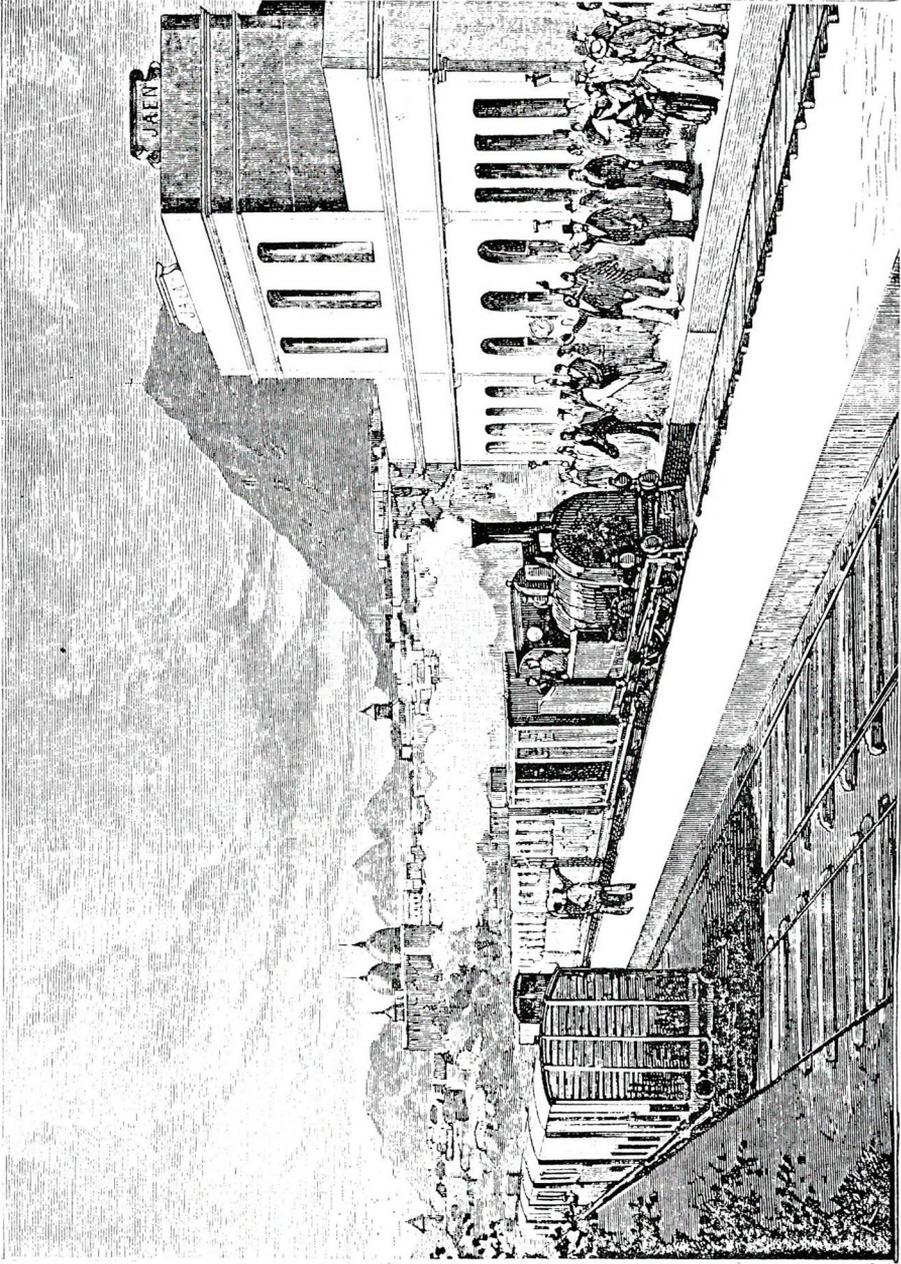
JOSE DEL PRADO Y PALACIO, *Mociones para la Asamblea Provincial de Jaén, de mayo de 1925*, Madrid, 1925, Tipografía Artística, 30 págs., folio.

(59) Véase JOSE M.^a ALVAREZ, *Ferrocarril Jaén-Granada. Ligero estudio sobre su más conveniente trazado*, Jaén, 1927, Imp. del Hospicio, 7 págs.

ANTONIO VARGAS MACHUCA, *Ferrocarril Jaén-Granada. Memoria comercial explicativa*, Jaén, 1927, Tip. del Hospicio, 8 págs.

LUIS GONZALEZ LOPEZ, *El ferrocarril Jaén-Granada*, en periódico "La Voz", Madrid, febrero de 1929.

LEON FERRAN, *El ferrocarril Jaén-Granada*, en periódico "La Voz", Madrid, febrero de 1929.



Llegada a Jaén del primer tren de viajeros por la nueva línea férrea de Espelúy a Jaén el 18 de agosto 1881.

Dibujo de D. M. Ruiz en la prestigiosa revista "LA ILUSTRACION ESPAÑOLA Y AMERICANA".

en resumen no era otra cosa, sino el rancio proyecto de aquel ferrocarril de Jaén a un puerto del Mediterráneo, por el que tanto trabajó la Real Sociedad Económica.

A tal fin, el 5 de febrero de 1945 se celebraba en la Excelentísima Diputación Provincial una interesante reunión entre las autoridades giennenses y granadinas (60).

Mas como siempre, todo quedó en proyectos. Las palabras se amontonaron sobre las palabras y una vez más, volvió a confirmarse el tradicional y fatídico hado que desde las primeras décadas del XIX parecía perseguir a Jaén en materia de ferrocarriles (61).

Por desgracia, a medida que pasan los años, no sólo se van olvidando proyectos, sino que incluso la línea Linares-Puente Genil, conseguida tras tantos esfuerzos y sinsabores, comienza a deteriorarse a marchas forzadas.

El Plan General de Reestructuración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, que comienza a fraguarse en los años sesenta, fija su atención en el ferrocarril Linares-Puente Genil para el que se formulan las siguientes propuestas:

— Cierre del servicio y posterior desmantelamiento del tramo Espeluy a Linares.

— Cierre del servicio de viajeros entre Jaén y Puente Genil.

— Supresión del servicio de mercancías entre Jaén-Puente Genil.

— Desmantelamiento de la línea entre Torredonjimeno y Puente Genil.

El anuncio de estas medidas no dejó de preocupar hondamente a los giennenses, motivando un amplio despliegue defensivo en

(60) Véase revista "Paisaje", Jaén, núm. 45, febrero de 1948, páginas 1251-1254.

Este trabajo ponía de actualidad las tesis mantenidas en unas conferencias, que en 1928 pronunciaron D. José de Acuña y Gómez de la Torre y D. Fermín Camacho. Sobre ellas véase revista "Don Lope de Sosa", año 1928, páginas 127 y 158.

(61) A este respecto, es interesante releer las campañas emprendidas en las páginas del diario "Jaén", sobre todo el trabajo publicado en 5 de enero de 1956.

pro de este ferrocarril, al que se le comienza a denominar pomposamente «Ferrocarril del Aceite» (62).

La prensa local, las autoridades, los sindicatos, todos se ponen en movimiento. Pero la verdad es que todo se queda en palabras. Y así, poco a poco, R. E. N. F. E. va consiguiendo sus objetivos.

El tramo desde Espeluy a la estación Linares-Zarzuela se abandona durante unos años. Abandonada la línea, las consecuencias no se hacen esperar: las estaciones se arruinan y saquean; el material se inutiliza; la línea se olvida... A lo largo de los años 1967-1971, la renombrada estación de la Zarzuela, origen de la línea y orgullo de aquel Linares pujante e industrializado de los comienzos del siglo, se convierte en un fiel exponente del abandono de nuestro ferrocarril. El espectáculo ofrecido por esta estación tras su abandono era lastimoso y sublevaba los ánimos. En 1972, cuando el destrozo estaba ya más que consumado, se da el golpe final: la línea entre Espeluy y Linares se levanta. Todo el material se destina a chatarra y durante unos días, se procede a un meticuloso desguace.

Circunstancias profesionales nos hicieron ser testigos de aquel desguace de la línea y en verdad el espectáculo deprimía.

Desmantelado este primer tramo, se trata de proseguir el desmantelamiento del tramo Torredonjimeno-Puente Genil, siguiendo

(62) Para estudiar el momento actual del ferrocarril en Jaén, son muy útiles los siguientes trabajos:

El ferrocarril Jaén-Campo Real, en diario "Jaén", de 13 de abril de 1972.

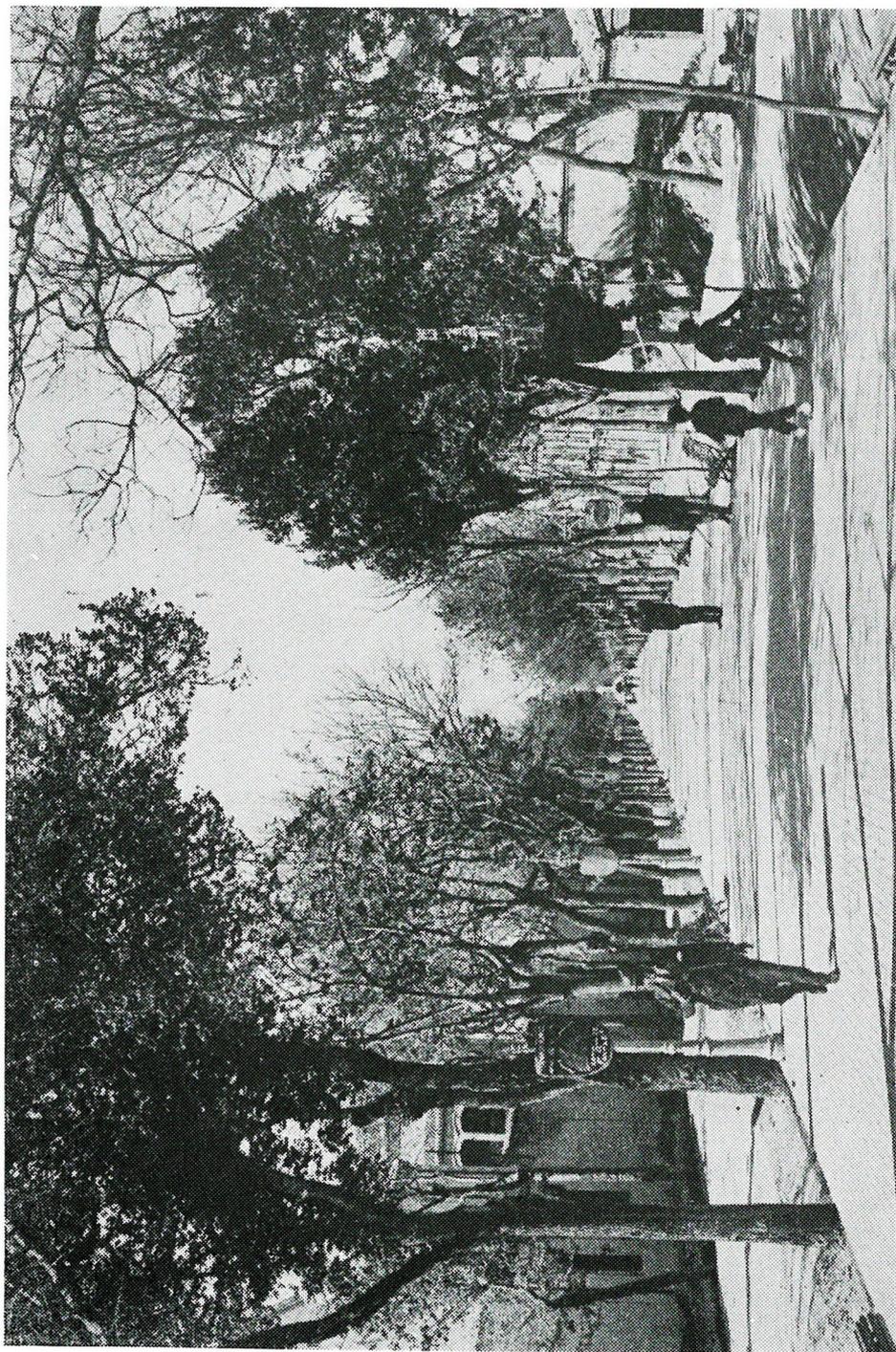
El ferrocarril del aceite, quieren desmantelarlo, en diario "Jaén", de 5 de febrero de 1976.

Comunicaciones a la ponencia de desarrollo industrial. El ferrocarril Jaén-Campo Real. En el volumen *Jaén. Consejo Económico Social Sindical Provincial. IV Pleno*, Jaén, 1976, Gráficas Nova. Deben verse las págs. 352-356.

Sobre la modernización de este ferrocarril, son de interés los trabajos aparecidos en diario "Jaén", de 20 de marzo de 1976; 11 de septiembre de 1976; 22 de septiembre de 1977; 29 de agosto de 1978 y 2 de septiembre de 1979.

Muy útil es también el trabajo de EMILIO ARROYO LOPEZ que se incluye en el libro, *Estudio Geoeconómico de la provincia de Jaén* (Jaén, 1977, Cámara de Comercio), págs. 198-214.

Igualmente es de interés el trabajo, *El ferrocarril en la provincia de Jaén*, publicado en diario "Ideal", de 9 de agosto de 1980.



Provinciano aspecto del añorado "Camino de la Estación"

parecida línea de actuación: deterioro progresivo del servicio, cierre de estaciones y finalmente levantamiento de la vía. Sin embargo, el clamor que se levanta en la provincia impide la consumación de los hechos.

Mientras tanto, se procede a una ligera modernización del tramo Espeluy-Jaén. La decimonónica estación de Jaén se moderniza. El tendido de la vía se reforma ligeramente. Dejan de prestar servicio las locomotoras a vapor, que se sustituyen por tracción Diesel y por último, en 1976, entra en servicio la electrificación de los 32 kilómetros de línea entre Jaén y Espeluy.

Durante estos años, sólo el tramo Jaén-Espeluy es el que realmente presta un servicio aceptable. Vemos pues, como tras un siglo de trabajos, el ferrocarril de Jaén viene a experimentar una regresión, volviendo a una situación idéntica a la del día de su inauguración en 1881 y cercenándose injustamente las ilusiones de varias generaciones.

Paralelamente los problemas se van amontonando. Desde 1975, comienzan los contactos entre el Ayuntamiento de Jaén y la R. E. N. F. E., estudiándose el traslado de la estación ferroviaria de la capital, que actualmente frena el desarrollo urbano. Un estudio hecho público en 1977, preveía la siguiente actuación en este tema:

- Supresión de la actual penetración ferroviaria, una vez sobrepasado el Polígono Industrial de «Los Olivares», creándose un nuevo acceso ferroviario por el Oeste.
- Construcción de una nueva estación, de carácter terminal, desplazada de la actual.
- Cesión del 50 por 100 de los actuales terrenos de uso ferroviario para la ampliación urbana.

Lentamente, como vemos, el ferrocarril Linares-Puente Genil va caminando a su total extinción.

En un desesperado intento de detener lo inevitable, en julio de 1978, el Ayuntamiento de Torredonjimeno se dirige a las autoridades provinciales, a los Ayuntamientos de las quince poblaciones más afectadas por la supresión de ese ferrocarril y al ministerio correspondiente, reclamando atención para la línea. Lo que el

Ayuntamiento de Torredonjimeno intenta, es algo similar a lo que la Sociedad Económica hizo en su tiempo.

Y así están las cosas cuando estos apuntes históricos se escriben.

El ferrocarril trajo a Jaén una serie de estampas deliciosas, que no podemos olvidar en esta conmemoración centenaria.

La primera consecuencia de la llegada del ferrocarril a la ciudad fue la construcción del «*Paseo de la Estación*», empresa que entonces se juzgó soñadora, pero que andando el tiempo habría de convertirse en el eje urbano de la moderna ciudad.

La idea de la construcción de un paseo que uniera la estación con el centro urbano de Jaén, fue propuesta por el concejal don Rosendo de los Ríos, y se discutió en la sesión del Ayuntamiento de 5 de julio de 1881.

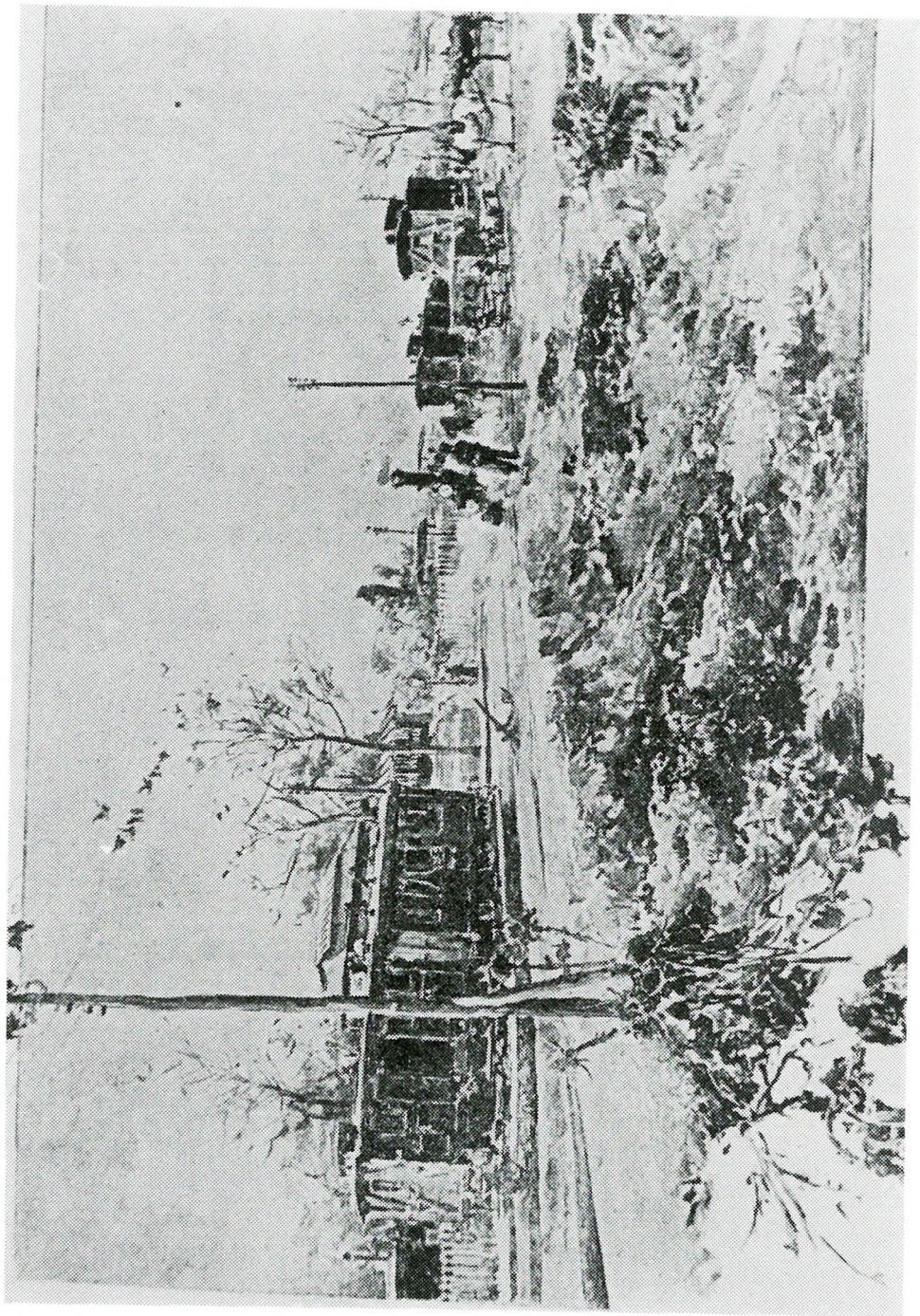
Con proyecto del ingeniero don Ricardo Herrera, tras una serie de laboriosas expropiaciones, se dispuso un amplio paseo que arrancaba del final de la «*Calle del Progreso*» —hoy Calle de Roldán y Marín— y terminaba en la puerta de la estación. El paseo era totalmente recto, algo desusado en Jaén, con una anchura total de veinte metros, de los cuales doce estaban destinados al paso de carruajes y dos paseos laterales, de cuatro metros cada uno, para los viandantes.

El alumbrado lo constituían ochenta y nueve faroles de petróleo y los paseos contaban con setenta bancos.

Los postes de los faroles y los bancos se hicieron en la industria de don Eustaquio Oñós, «*La Fundición*», que estaba en el Portillo de San Gerónimo. Y los faroles los sirvió don Julio Degiuli.

Las obras se llevaron a cabo, en su mayor parte, bajo la alcaldía de don José Roldán y Marín. El coste, entre proyecto y expropiaciones, fue de 104.351 pesetas.

Por acuerdo de 14 de julio de 1881, se dispuso que al nuevo paseo se le denominase «*Paseo del Marqués de Casa Loring*», en honor del adjudicatario de la línea don Jorge Loring y Oyazzábal. Luego, al comenzar el siglo, y tras una amplia reforma, pasaría a llamarse «*Paseo de Alfonso XIII*», por acuerdo de 28 de marzo de 1904. Después sería «*Avenida del Generalísimo*» y en 1961 perde-



Aspecto de la estación y sus alrededores. Acuarela de Huertas, realizada en 1890.

ría su estampa pueblerina, para convertirse en una moderna avenida, hasta que recientemente recobra su antiguo nombre de «Paseo de la Estación» y se configura como la calle más densa y caótica de todo nuestro espacio urbano.

El «Paseo de la Estación», como todas las innovaciones de la época, se convirtió en el más concurrido de la ciudad, apenas inaugurado. Cada atardecer, sus modestos bulevares se poblaban de enchisterados caballeros, de niños juguetones, de pálidas y lindas damitas que coqueteaban escudadas en la policromía de sus sombrillas. Y todo aquel público realizaba la atrevida hazaña de llegar a la estación y asomarse a los andenes, mientras la chiquillería cantaba una canción que por entonces hacía furor en los coros juveniles:

«...Siga el tren, siga el tren,
a la entrada de Jaén;
siga más, siga más,
a la entrada de Bedmar...»

En otoño y en invierno, el bullicio fluctuaba, al compás de la moda. Así, uno de nuestros periódicos locales, escribía en diciembre de 1882:

«...Se nota bastante desanimación en el camino que a la estación conduce; se explica perfectamente, teniendo en cuenta que muchas de nuestras bellas paisanas se han dedicado a ejercer la caridad y asistir a la novena en San Ildefonso...» (63).

La cita es sumamente evocadora y no se puede evitar el que la prosa destile melancolía. El mismo periódico, en otro de sus números explicaba la ventaja que ofrecía el «Paseo de la Estación», como paseo de invierno, ya que «...es el único junto a Jaén en donde el sol está dando hasta última hora...», aunque el mismo comentarista se lamentaba de que los jóvenes parecían preferir La Alameda al «Paseo de la Estación», pues aunque al «Paseo de la Estación» solían acudir muchas señoritas, «no se ven más que de

(63) Ver "Jaén. Revista de Intereses Morales y Materiales", núm. 2, de 8 de diciembre de 1882 y núm. 5, de 1 de enero de 1883.

pasada las polluelas, en tanto que en La Alameda, por ser un salón más reducido, tenemos más ración de vista...» (64).

Con todo, el paseo gozó del favor del público (65).

Orillado de huertas y campos cultivados, donde abundaban las albercas y los riachuelos de aguas fecales, el médico don Eloy Espejo García propuso al Ayuntamiento, con una visión un tanto futurista, que aquellas huertas desapareciesen y las albercas se desecasen, construyéndose en su lugar un parque bien regado, donde «*el público se espacie y oxigene*» (66).

No suponía el ilustre médico, que aquella idea suya se plasmaría años más tarde en el actual parque.

Para bajar a la estación, se podía disponer de elegantes carruajes, que por el módico precio de dos reales, ahorraban la incomodidad de tener que andarse los dos kilómetros del paseo.

Cubrían este servicio a fines de siglo, dos «*rippers*», carruajes de origen inglés, tirados por cuatro mulas, que gozaban de gran aceptación entre el público y que se vieron aumentados notablemente en 1898.

Por lo que respecta al servicio de trenes, era muy reducido. Había un tren mixto, que salía de Jaén a las cinco y diez de la mañana y un correo, que salía a las 4,30 de la tarde.

Por las mañanas, a las 9,32, llegaba a Jaén el mixto, procedente de Espeluy y por la noche, a las 10,32, lo hacía el correo.

El recorrido Jaén-Espeluy, se hacía en una hora. Los billetes costaban 3,80 pesetas, en primera clase; 3 pesetas en segunda clase y 1,80 en tercera.

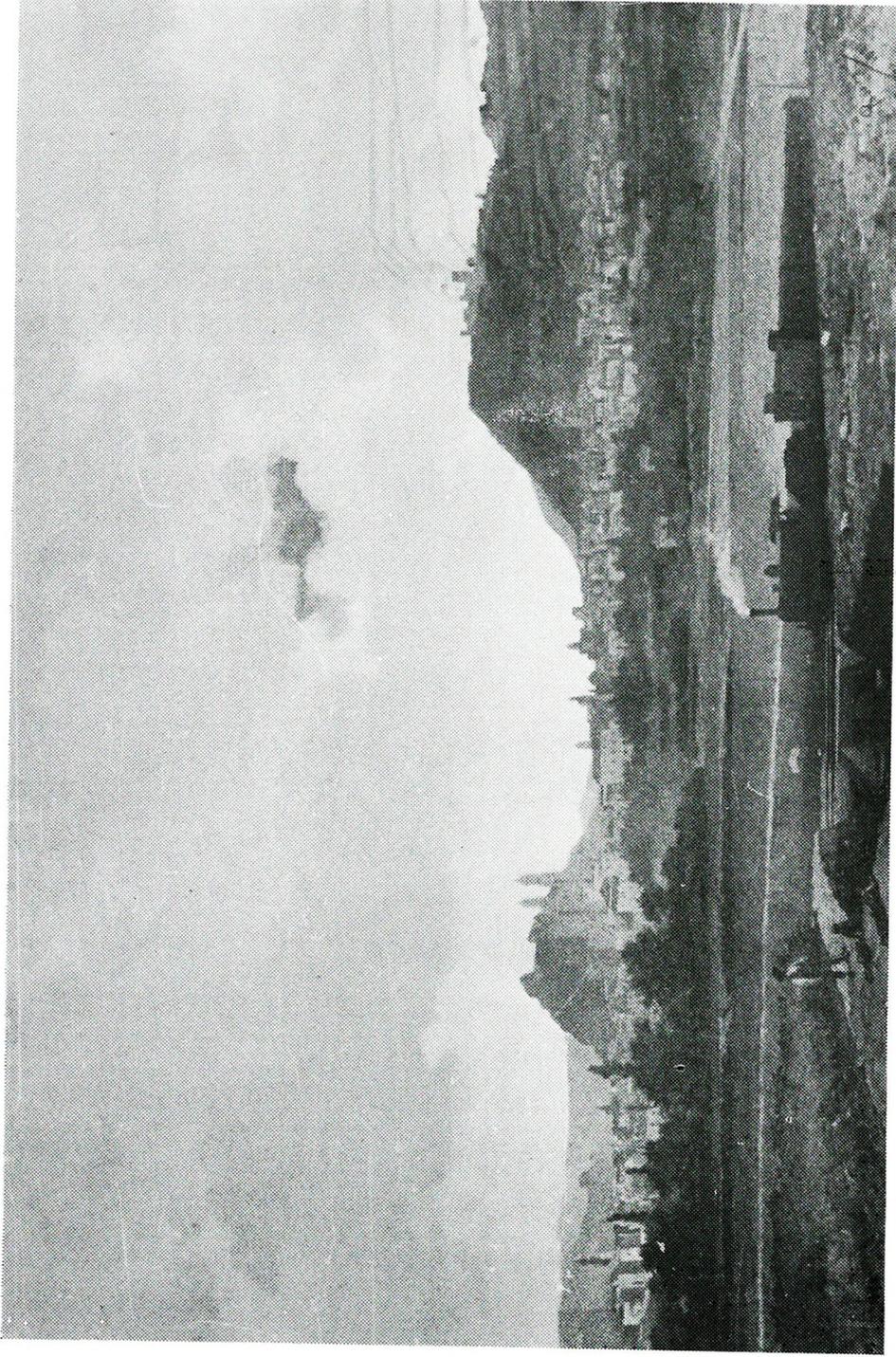
A veces, cuando la ocasión lo requería, se preparaban trenes especiales, con sus coches salón y su comedor, lo que se juzgaba

(64) Ver "Jaén", núms. 22, 23 y 24, de mayo de 1883.

(65) Sobre el *Paseo de la Estación*, conviene consultar el trabajo de TOMAS MORENO BRAVO, *Calles y plazas típicas de Jaén*, en la revista "Paisaje", núm. 42, noviembre de 1947, págs. 1164-1165. Para tener una idea del ambiente del paseo, es fundamental el trabajo de A. ÑEJILLO, *Paseos de antaño*, publicado en 1978 en el dominical del diario "Jaén", de 30 de abril.

También es útil el trabajo de JOSE DE LA VEGA, *El Paisaje*, publicado en la revista local "Paisaje", núm. 60, págs. 1654-58.

(66) Ver E. ESPEJO GARCIA, *Memoria sanitaria que eleva al Excmo. Ayuntamiento Constitucional de Jaén*, Madrid, 1906, 111 págs.



Un tren a la salida de la estación. Pintura del costumbrista giennense Pedro Rodríguez de la Torre, fechada en el mismo año en el que el ferrocarril llegó a Jaén, (Oleo de la colección Villegas).

entonces el máximo del progreso. Es curioso observar como en las primeras décadas del siglo actual, todos nuestros ilustres visitantes llegaban precisamente en estos trenes especiales (67).

Incluso a nuestra estación llegó un tren real, el que traía a S. M. Don Alfonso XIII, cuando visitó Jaén el 15 de mayo de 1904. Por ferrocarril llegó un día a Jaén el célebre «Azorín». Por ferrocarril, en un romántico tren fúnebre, nos llegaron los restos del poeta Bernardo López García (1838-1870), en una mañana de 1899.

A veces, nuestra estación se convertía en un acumulador de patriotismo. Cuando la Guerra de Cuba, o la de Marruecos, la estación se llenaba de un público enfervorizado que acudía a ver a los soldados y a llevarles algo de consuelo y alegría. Se formaban entonces comisiones que al paso de los tres obsequiaban a la tropa con tabaco, dulces y licores...

Hoy, de todo aquello sólo queda el recuerdo.

Los usos, han cambiado. La estación se ha enquistado en la ciudad y hasta constituye un serio problema urbanístico. La línea sigue renqueante y achacosa. El servicio es incómodo...

La ciudad, sigue soñando con una adecuada línea ferroviaria. Y aunque han pasado cien años, Jaén sigue a la espera del ferrocarril.

(67) Entre los trenes especiales más notables llegados a Jaén en las primeras décadas del siglo, hemos de destacar los siguientes:

El tren real que trajo a Jaén a S. M. D. Alfonso XIII, en la tarde del 15 de mayo de 1904.

El tren especial en que llegó S. A. R. la Infanta Isabel, en 17 de octubre de 1915.

El que trajo al Ministro de Gracia y Justicia D. Juan Montilla Adán, en octubre de 1902.

El que trajo al Ministro de Instrucción Pública D. Joaquín Ruiz Jiménez, en 30 de septiembre de 1913.

El que trajo al Ministro de Instrucción Pública D. José del Prado y Palacio, en 16 de octubre de 1919.

El usado por el Ministro de Estado D. José de Yangüas Messía, en 6 de diciembre de 1926.