



**ARCHIVO HISTÓRICO  
PROVINCIAL DE GRANADA.  
DOCUMENTO DEL MES  
Julio-Septiembre de 2018**



**JUNTA DE ANDALUCÍA  
CONSEJERÍA DE CULTURA**



AHP  
Gr



*Proyecto original del ferrocarril  
“Almería-MotrilMálaga”,  
llamado «estratégico»  
1910-1911*

Código de Referencia:

ES-18-131 AHP/ Delegación Provincial de Fomento / Leg. 5474-07

Título: Expediente informativo para la aprobación del proyecto de ferrocarril estratégico de Torre del Mar a empalmar con el de Murcia a Granada en Zurgena.

Fecha: 1910-1911

Nivel de Descripción: Unidad documental compuesta.

Nombre del Productor: Jefatura de Obras Públicas de Granada. Negociado de Ferrocarriles.

Nota del Archivero: Juan Martín López Sánchez.

~ *Archivo Histórico Provincial de Granada, 2018*

~ *De los textos: Juan Martín López Sánchez*

"Los tiempos cambian, que es una barbaridad", dijo don Hilarión en "La Verbena de la Paloma". Y es cierto. En la última centuria los adelantos tecnológicos, en particular en el sector del transporte de mercancías y personas, se han sucedido de manera imparable, aportando soluciones cada vez más rápidas, seguras y eficientes.

Todo cambia... O casi todo. También dicen eso de que "todo está inventado". Pues bien, el expediente que presentamos a continuación, de más de 100 años de antigüedad, aúna ambos aforismos, demostrando documentalmente que, aunque mejoradas con los progresos de la técnica, las soluciones a los problemas de hoy ya fueron concebidas hace tiempo.

### El Corredor del Mediterráneo: el estado de la cuestión

Desde 2004 varias asociaciones empresariales españolas y europeas se empeñaron en impulsar un proyecto para contribuir a mejorar las conexiones de los puertos y aeropuertos de mayor actividad económica con sus zonas de influencia a través de un gran eje ferroviario que uniera el sur con el norte de Europa.

En 2010 la Comisión Europea aprobó el Corredor Mediterráneo desde Algeciras hasta Budapest y un año después vio la luz el nuevo Libro Blanco del Transporte Europeo, donde se imprimía un fuerte impulso al transporte ferroviario tanto de viajeros como de mercancías, considerado básico para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

Por otro lado y a nivel provincial, recientemente diversas instituciones públicas y empresariales se han unido para pedir la realización de un estudio de conexión ferroviaria entre la capital y la costa que sirva para dinamizar la economía de la provincia granadina, desarrollando todo el potencial económico del eje Granada-Motril.



A nivel andaluz, en los planes del Corredor Mediterráneo se vislumbra una línea costera que conecte Almería con Motril y Málaga, aunque de momento ese tramo se encuentra únicamente en fase de estudio.

Y es que, a favor del tren, sobran los argumentos. Medio de transporte barato, seguro, rápido, sostenible, eficiente, mejora la competitividad de la economía y la cohesión social y territorial. El consumo energético por tonelada transportada por ferrocarril es, en promedio, aproximadamente la quinta parte del consumo por camión, por el que ahora se exporta la práctica totalidad de las mercancías enviadas al resto de Europa.

### ¿Qué pinta aquí el Archivo Histórico Provincial de Granada?

Lo curioso es que el tramo andaluz del proyecto del Corredor Mediterráneo y la conexión Granada-Motril que comentábamos más arriba ya fueron diseñados hace más de un siglo.

La Delegación Provincial del Ministerio de Obras Públicas registró en 1910 un expediente informativo "para la aprobación del proyecto del ferrocarril «estratégico» [sic] desde Torre del Mar [Málaga] a empalmar con el [ferrocarril] de Murcia a Granada [el llamado Ferrocarril del Almanzora] en Zurgena [Almería]".

Este expediente se compone de diversas comunicaciones entre los Gobernadores Civiles de las tres provincias implicadas -Málaga, Granada y Almería-, del visto bueno de la Diputación de Málaga sobre el proyecto y del informe del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Granada.

El trayecto partía de Torre del Mar (Málaga), punto final de la línea que unía Vélez-Málaga con Málaga capital, y terminaba en Zurgena (Almería), donde enlazaba con el llamado Ferrocarril del Almanzora, que conectaba Granada con Murcia. La línea proyectada seguía un trazado costero hasta el valle del Guadalfeo, por donde remontaba hasta Órgiva para posteriormente adentrarse por las Alpujarras granadina y almeriense hasta alcanzar el Almanzora.



Contaba además con dos importantes ramales, uno que conducía a Granada y otro que llegaba al puerto de Motril.

En cuanto a planimetría, el expediente custodiado en nuestro Archivo incluye un plano general de la sección de costa, desde Torre del Mar a Lobras (escala 1:10000) y 9 planos de secciones (escala 1:5000), desde Torre del Mar al límite provincial Granada-Almería. Desgraciadamente no cuenta con los planos del ramal Órgiva-Granada ni del ramal a Motril y Motril-Puerto, aunque sí aparecen de manera textual la relación de estaciones previstas.

### Analizando el texto

Hemos digitalizado las partes más enjundiosas del expediente, que puede descargar íntegras a través de los enlaces proporcionados. Sin embargo, consideramos necesario resaltar algunos pasajes del texto que nos han llamado especialmente la atención por su pertinencia y acierto, incluso desde el punto de vista puramente literario.

#### 1) Respuesta de la Diputación Provincial de Málaga al Gobernador Civil de la provincia. Extracto

“Considerando : que la Jefatura de la 4ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles tiende a demostrar que dando entrada al capital extranjero, toda vez que no hay espíritu de asociación en nuestra Patria, al menos con aquella [esta] intervención se remuneraría grandemente nuestro Tesoro Público, y para lo cual es indispensable dar suficientes garantías [a los] que [se] decidan a la construcción y explotación de los ferrocarriles estratégicos de España.

Considerando: que por otra parte es de imperiosa necesidad esta vía de comunicación por la gran riqueza del país que atraviesa, cuya región comprende esta capital [Málaga], Granada, Almería y el mar Mediterráneo, que no tiene una vía de comunicación de esta clase tan precisa para su desarrollo.”



Considerando: Que abundando en las mismas apreciaciones de la Jefatura de la 4ª División, que tiende á demostrar, que dando entrada al capital extranjero, toda vez que no hay espíritu de asociación en nuestra Patria, al menos con aquella intervención se remuneraría grandemente nuestro Tesoro público, y para lo cual es indispensable dar suficientes garantías, que lo decidan á la construcción y explotación de los ferrocarriles extratéticos en España.

Considerando: Que por otra parte es de imperiosa necesidad esta via de comunicación por la gran riqueza del pais que atraviesa, cuya region comprende esta Capital, Granada, Almeria y el mar Mediterráneo, que no tiene una via de comunicación de esta clase tan precisa para su desarrollo.

Considerando: Que en la tramitacion de este expediente se han cumplido los requisitos y trámites prevenidos en el Reglamento citado dictado para la ejecución de la Ley de Ferrocarriles secundarios y extratéticos de 26 de Marzo de 1908.

## 2) Informe del Jefe de Obras Públicas de Granada. Extracto

En dicho informe se analiza pormenorizadamente el proyecto, presentado por el ingeniero don Francisco Javier Cervantes.

Al inicio del texto se afirma que "las pequeñas modificaciones presentadas por la Jefatura de la 4ª División de ferrocarriles no hacen desmerecer el proyecto, antes al contrario demuestran lo concienzudo del estudio hecho".

También se afirma que la tramitación ha seguido fielmente las disposiciones del Reglamento dictado para la ejecución de la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26 de marzo de 1908.

Por otro lado, se cree innecesario señalar la necesidad de la obra, aunque se manifiesta que "si importante y necesaria es la línea general, lo son por lo menos tanto la construcción de los dos ramales Órgiva-Granada y Órgiva-Motril-Motril Puerto, pues con ellos, Granada tendrá comunicación fácil con el único puerto de buenas condiciones de su provincia, cesando de estar aislada esta hermosa y rica población de su costa. Hasta tal punto son necesarios estos ramales, que sin ellos, el Puerto de Motril, cuya construcción está muy adelantada, carecería de vida..."



Se cree innecesario consignar la necesidad y utilidad de que la realización de las obras del proyecto que se informa sean un hecho en plazo breve pues son evidentes y han sido demostradas en los informes emitidos anteriormente, pero se manifestará, que si importante y necesaria es la línea general, lo son por lo menos tanto la construcción de los dos ramales Orgiva (E) á Granada y Motril (E) á Motril (P) pues con ellos, Granada tendrá comunicación fácil con el único puerto de buenas condiciones de su provincia cesando de estar aislada esta hermosa y rica población de su costa.)

(Hasta tal punto son necesarios estos ramales, que sin ellos, el Puerto de Motril, cuya construcción está muy adelantada, carecería de vida, por el contrario esta vía de comunicación hará sea de gran importancia.

### 3) Estaciones proyectadas

Como comentábamos, el expediente que conservamos no cuenta con la planimetría de los ramales adicionales a la línea principal. Pero en el informe del Jefe de Obras Públicas sí aparecen relacionadas, al menos, las estaciones proyectadas de dichos ramales, en la siguiente tabla:

RAMAL ORGIVA (E) Á GRANADA.			
Secciones.	Trozos.	Estaciones.	Observaciones.
1ª	1º	Lanjarón	
	2º	Restabal-Pinos	
	3º	Albuñuelas-Saleres	
		Conchar	
	4º	Cozviñar	
2ª	1º	Padul	
	2º	Alhendín	
	3º	Armillá	
		Granada	
	RAMAL MOTRIL (E) Á MOTRIL (P)		
Secciones.	Trozos.	Estaciones.	Observaciones.
Única	Único	Motril (E) Motril Motril (P)	La estación de Motril (E) está situada entre las de Velez-Benaudalla y <i>Saleres</i> de la línea general.





AHP  
Gr



*Archivo Histórico Provincial de Granada*  
*C/ San Agapito 2, 18013 Granada*  
*958 563 515*

*<http://www.juntadeandalucia.es/cultura/archivos/ahpgranada>*