



**CRÓNICA  
DE  
CÓRDOBA  
Y  
SUS  
PUEBLOS  
IV**

**ASOCIACIÓN PROVINCIAL CORDOBESA DE CRONISTAS OFICIALES  
DIPUTACIÓN DE CÓRDOBA**

**Córdoba, 1997**

# **CRÓNICA DE CÓRDOBA Y SUS PUEBLOS IV**

**COORDINADOR DE LA OBRA: JOAQUÍN CRIADO COSTA**

**ASOCIACIÓN PROVINCIAL CORDOBESA DE CRONISTAS OFICIALES  
EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÓRDOBA  
Córdoba, 1995**

**Imprime.**

Imprenta Provincial  
Avda. del Mediterráneo, s/n  
14011-CORDOBA

**I S B.N**

84-8154-996-7

**Depósito Legal**

CO-1 151-1996

## UN PROYECTO FRUSTRADO: EL FERROCARRIL PORCUNA-PEDRO ABAD

---

Antonio RECUERDA BURGOS

---

La proximidad geográfica y sentimental de la localidad jiennense de Porcuna ha hecho que se mantengan siempre unos entrañables lazos con Córdoba y su provincia participando en innumerables empresas comunes. Quiero traer hoy aquí la referencia a una de ellas que por desgracia no llegó a ver la luz, se trata del fallido proyecto del ferrocarril Porcuna-Pedro Abad.

Desde el momento en que el ferrocarril irrumpió en Andalucía, revolucionando los transportes, aquellas localidades de la Campiña y del Valle, tanto cordobesas como jiennenses, que quedaron alejadas de él encaminaron sus pasos a lograr una línea férrea que las uniese con la de Madrid-Cádiz, por donde poder sacar sus productos con mayor rentabilidad.

### ANTECEDENTES

El primitivo proyecto data de los años finales del siglo pasado. Ante la dependencia que suponían para Porcuna las relaciones con el exterior (comercio y correspondencia) realizadas a través del pueblo cordobés de Villa del Río, el alcalde del partido liberal don Luis Aguilera y Coca comienza en 1896 a gestionar la posibilidad de establecer una estación de ferrocarril. En el Archivo Municipal de Porcuna se conservan una serie de cartas firmadas por los alcaldes afectados por el trazado de la vía férrea contestando favorablemente a la iniciativa del alcalde de la villa de Porcuna.<sup>1</sup>

El deseo cristalizó a partir de la Real Orden de 8 de agosto de 1904 sobre establecimiento de ferrocarriles secundarios. La Jefatura de Obras Públicas de

---

<sup>1</sup> Archivo Municipal de Porcuna (A.M.P.) legajo 111 estante 8-9 tabla 3

Jaen concibió un proyecto que recibió el beneplácito de la Diputación de Córdoba por el que se establecía una línea que partiendo de Martos había de pasar por Torredonjimeno, Santiago e Higuera de Calatrava, Valenzuela, Porcuna, Cañete de las Torres y Bujalance para enlazar en Pedro Abad con el general de Madrid-Cádiz. Sin embargo el 22 de septiembre de 1904 la Corporación porcunense tuvo noticias de que la comisión provincial de Jaén pretendía cambiar el trazado del ferrocarril en el sentido de dirigirlo hacia Andújar una vez llegado a Porcuna. Como en tantas ocasiones Porcuna se solidarizó con los pueblos cordobeses perjudicados a través de una memoria en la que se hacía ver los inconvenientes que esta nueva línea presentaba y el daño que se ocasionaba a las localidades cordobesas. Significando además que la longitud de la línea primitiva de setenta y cinco kilómetros solamente se reducía a sesenta y que el uso exclusivo de ella por los pueblos de Arjona y Porcuna no la hacía rentable. Por consiguiente se recurre ante la Diputación Provincial para que no se tenga en cuenta el proyecto de la línea Martos a Andújar y deje subsistente el anterior de Martos a Pedro Abad, propuesto por la Jefatura de Obras Públicas.<sup>2</sup>

Siguiendo el curso del proyecto en 1908 los municipios por cuyos términos atravesaría la hipotética línea habían formado una asociación o mancomunidad para conseguir su construcción. En sesión capitular de 23 de junio de 1908 el Ayuntamiento de Porcuna se compromete a cumplir con las medidas aprobadas por la mancomunidad en la parte que le afectan y que son contribuir al pago del estudio de proyecto con la cantidad de 5 600 pesetas pagaderas en tres plazos, pagar los gastos de confrontación del proyecto a cargo de los ingenieros del Estado, realizar a su costa las expropiaciones necesarias en el término de la villa, abonar el depósito de 1% que ha de hacerse por los Ayuntamientos afectados para tomar parte en la subasta y obtener la concesión y garantizar las obligaciones contraídas con todas sus rentas y especialmente con los arbitrios de pesas y medida de la localidad.<sup>3</sup> Con fecha 15 de julio se reunieron los componentes de la mancomunidad en la ciudad de Bujalance para sentar las bases del proyecto y se contrató con el ingeniero de caminos don Francisco Sánchez Jiménez de Madrid la realización de un estudio técnico. En esta etapa intervino activamente el diputado a Cortes por Martos don Miguel del Prado, marqués de Acapulco, que realizó las oportunas gestiones en Madrid y mantuvo una intensa correspondencia con los alcaldes de las localidades citadas.<sup>4</sup>

Dificultades económicas y políticas impidieron en estos años su realización, sin embargo el sueño del ferrocarril no quedó olvidado y cuando las condiciones económicas lo permitieron se volvió a plantear la conveniencia

<sup>2</sup> AMP, Actas Legajo 5, estante 1, tabla 1.

<sup>3</sup> AMP, Actas Legajo 6, estante 1, tabla 1.

<sup>4</sup> AMP, Legajo 111, estante 8-9, tabla 3. Se conserva en copias y referencias de dichos cartis.

del proyecto pero en esta ocasión con ligeras variantes siendo la principal que ya no se sitúa su origen en Martos localidad que ya cuenta en esta fechas con estación férrea de la línea Linares–Puente Genil aunque admitiéndose la posibilidad de que algún día pueda prolongarse hasta ella. El realismo económico impone su origen en Porcuna continuando por Cañete de las Torres Bujalance y Morente para enlazar en Pedro Abad

## PROYECTO

La presentación del proyecto tuvo lugar en una conferencia pronunciada en Bujalance el 18 de octubre de 1926 por los ingenieros Francisco Martínez Ramírez director del ferrocarril de Argamasilla–Tomelloso, y Francisco M de Padilla, en ella se exponían las ventajas y el ahorro que suponía el poder sacar los productos agrícolas a través del ferrocarril. “La producción de los pueblos de Porcuna Cañete Bujalance y Morente más alguna influencia económica de los pueblos de Santiago y Valenzuela, nos dan una producción media anual de 5 000 toneladas de aceite, que valen 10 millones de pesetas, y 28 000 toneladas de cereales, que valen 12 millones de pesetas, es decir, una riqueza activa anual de 22 millones de pesetas. “Como lo que pagáis por razón del transporte asciende a millón y medio de pesetas y lo que hubierais de pagar si el transporte fuere por ferrocarril solamente sería de unas 500 000 pesetas viene a resultar que la pérdida anual, referida exclusivamente al precio del transporte, asciende a un millón de pesetas anuales aproximadamente.”<sup>5</sup>

## ASPECTO GENERAL DEL TRAZADO

Tras esta exposición de las ventajas y ahorro que supone para la zona el trazado de la vía férrea, se pasa a exponer los aspectos generales del trazado significándose que aunque este ferrocarril no tiene ninguna obra verdaderamente importante es sin embargo carísimo a causa de su perfil excepcional. Su longitud comprendía 39 kilómetros en los que había que salvar dos divisorias importantes con diferencias de nivel de 165 y 175 metros, siendo su obra más notable el puente sobre el río Salado de Porcuna.

El trazado queda dividido en cuatro tramos, el primero de Pedro Abad a Bujalance con la estación de Morente y con cierta dificultad por tener que superar un desnivel de 165 metros, el segundo de Bujalance a Cañete considerado como el trozo más fácil, el tercero de Cañete al Salado, con un desni-

---

<sup>5</sup> A.M.P. Conferencia pronunciada en el teatro de Bujalance el 18 de octubre de 1926 sobre el proyecto de ferrocarril Porcuna-Pedro Abad. Legajo 111 estante 8-9 tabla 3.

vel de 175 metros, y el cuarto, el más difícil, del Salado a Porcuna con un desnivel mayor por su proximidad y que dependía del lugar donde se ubicase la estación

Se proyecta la construcción de estaciones la cuales por tratarse de un ferrocarril eminentemente agrícola habrán de orientarse especialmente al tráfico de mercancías. A pesar de considerarse que el establecimiento de estaciones es muy caro por el material metálico y los aparatos e instalaciones especiales que se requieren, se aconseja que se prodiguen con el fin de dar mayores facilidades para la carga de productos agrícolas y la recepción de abonos y materiales de construcción

En las obras de fábrica destaca como ya quedó señalado el puente sobre el río Salado de Porcuna, y serán necesarias infinidad de pequeñas obras para salvar torrentes y para afirmado y seguridad de terraplenes y trincheras por lo que se califica a este ferrocarril como uno de lo más caros de España

Al elegir sistema de vía se inclinan por la estrecha dada la gran cantidad de alineaciones curvas y porque admite rampas más fuertes además de considerarse que un metro de esta vía cuesta mucho menos que uno de vía normal

El último de los problemas a solucionar es el de la elección del sistema de tracción para decidir se toman como elementos de juicio dos realidades, el desnivel de la vía y la mala calidad y escasez de las aguas. Se desechan el sistema eléctrico que sería el ideal por su elevado costo, el de vapor por la mala calidad de las aguas y la tracción por gasolina por las rampas constantes inclinándose por un sistema mixto consistente en generadores eléctricos accionados por motores de gasolina o aceites pesados aunque tomando todas las medidas por si un día puede instalarse la tracción eléctrica

## FINANCIACIÓN

La realización de la obra se presupuesta en nueve millones de pesetas estudiándose las posibles formas de financiación. Como conclusión se propone un sistema de cooperación de carácter local en que el dinero sea proporcionado por todos los afectados bien de su propio patrimonio o mediante préstamos. Tal inversión será reembolsada con el rendimiento de la explotación del ferrocarril para lo cual durante un periodo determinado se mantendrán los costes de transporte al mismo precio que tendrían si no existiese el ferrocarril

Las dificultades económicas que marcaron los años finales del gobierno de Primo de Rivera la proclamación de la II República y las posteriores guerra y posguerra junto con la generalización del transporte por carretera hicieron que estos proyectos fueran sepultados definitivamente en el olvido y hoy son inviables



Asociación Provincial Cordobesa  
de Cronistas Oficiales



Excma. Diputación  
Provincial de Córdoba