

Crónica
de Córdoba
y sus Pueblos

XXI



Córdoba, 2016

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Crónica
de Córdoba
y sus Pueblos

XXI

Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Diputación de Córdoba, Departamento de Ediciones y Publicaciones

Córdoba, 2016



Ilustre Asociación Provincial Cordobesa de Cronistas Oficiales

Crónica de Córdoba y sus Pueblos, XXI

Consejo de Redacción

Coordinadores

Juan Gregorio Nevado Calero

Fernando Leiva Briones

Vocales

Manuel García Hurtado

Juan P. Gutiérrez García

José Manuel Domínguez Pozo

Manuel Muñoz Rojo

Edita e Imprime: Diputación de Córdoba
Ediciones y Publicaciones.

Foto Portada: Iglesia de san Nicolás de Tolentino, de los Agustinos Recoletos, a mediados del siglo XX.

I.S.B.N.: 978-84-8154-532-6

Depósito Legal: CO 1821-2016

EL 22 DE ENERO DE 1893, “EL TREN DEL ACEITE” ENTRABA POR PRIMERA VEZ EN LUQUE

Francisco Tubío Adame

Cronista Oficial de Fuente Palmera

Desgraciadamente este tren que enlazaba Puente Genil con Espeluy, vía Jaén, desapareció el primero de enero de 1985, por acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984. Antes el 7 de marzo de 1969 se clausuró y desmanteló la línea que unía Luque con Baena, con un trazado de siete kilómetros.

El tren que evocamos se parecía a otro que añoro, pues recuerdo que en mi niñez y juventud cogía el MARCHENILLA, a su paso por la estación de La Fuencubierta para trasladarme a Córdoba. Éste dejó de funcionar el primero de enero de 1971.

Tren y aceite, son dos temas interesantes para el estudio. Voy a analizar esta vía que enlazaba las ciudades indicadas y evitaba que los viajeros que circulaban desde Madrid con dirección a Málaga tuvieran que pasar por Córdoba.

Puente Genil había visto como el ferrocarril pasaba por ella el 15 de agosto de 1865, en su viaje inaugural que unía las ciudades de Córdoba con Málaga. El promotor de la línea, el malagueño Jorge Loring y Oyarzabal, quería poner en práctica un proyecto del año 1845 por el que se pretendía llevar al puerto de Málaga los carbones de Belmez y Espiel.

Pero será a raíz de la constitución de la compañía férrea de los Andaluces fundada por Joaquín Gándara y Navarro y Jorge Loring Oyarzabal el día 30 de mayo de 1877, cuando se inicia la expansión de los trazados de líneas ferroviarias en Andalucía. Destacaron dos, la primera iba de Osuna a La Roda, y la segunda, la de Jerez de la Frontera a Sanlúcar de Barrameda y puerto Bonanza, pasando de una longitud que a finales del año 1878 era de 312 kilómetros, a los 741 kilómetros del 1879. Contando con las siguientes líneas: Sevilla-Jerez- Cádiz; Utrera-Morón-Osuna; Osuna a La Roda; Jerez-Sanlúcar-Bonanza; Marchena-Écija-Valchillón; Córdoba a Málaga; Campilla-Granada; y Córdoba a Belmez.

A pesar de que los resultados económicos no eran lo suficientemente halagüeños, la Compañía de Andaluces decide dentro de su política de expansión, crear en el año 1881 una nueva vía por la que Jaén pudiera acceder a Madrid por Espeluy y Málaga por Puente Genil. De esta forma, se da luz verde al nacimiento de este tren que sería conocido como el de la “ruta del aceite”, y que como otros trazados, desapareció.

A semejanza de la mayoría de las líneas de aquel tiempo, el trazado de este tren se realizó por etapas. Éstas fueron:

1ª. El día 18 de agosto de 1881, se inauguró Espeluy-Jaén, con un trazado de 32,077 kilómetros.

2ª. El 18 de junio del 1891, Puente Genil-Cabra, con 32,629 kilómetros.

3ª. El 22 de enero de 1893, se acaban simultáneamente los tramos de, Cabra-Jaén, con 88,608 kilómetros, y Espeluy-Linares, con 22,545 kilómetros.

Como podemos apreciar fueron cerca de doce años los que se tardaron en poner en funcionamiento este tren, con un trazado de línea de 175,819 kilómetros y que debido a lo accidentado del terreno se nos dice en un informe económico de 1895, que su gestión era francamente mala.

Contaba con las siguientes estaciones: Puente Genil; Campo Real; Moriles-Horcajo; Lucena; Cabra; Doña Mencía; Sueros (Apd.); Luque; Collado de las Arcas (Apd.); Alcaudete-Fuente de Orbe; Vado de Jaén; Martos; Torredonjimeno; Torre del campo; Moralduro (Apd.); Jaén; Grañera (Apd.); Villagordo; Menjibar-Artichuela; Espeluy; Bailén; La Tortilla (Cgd.); y Linares-Zarzuela.

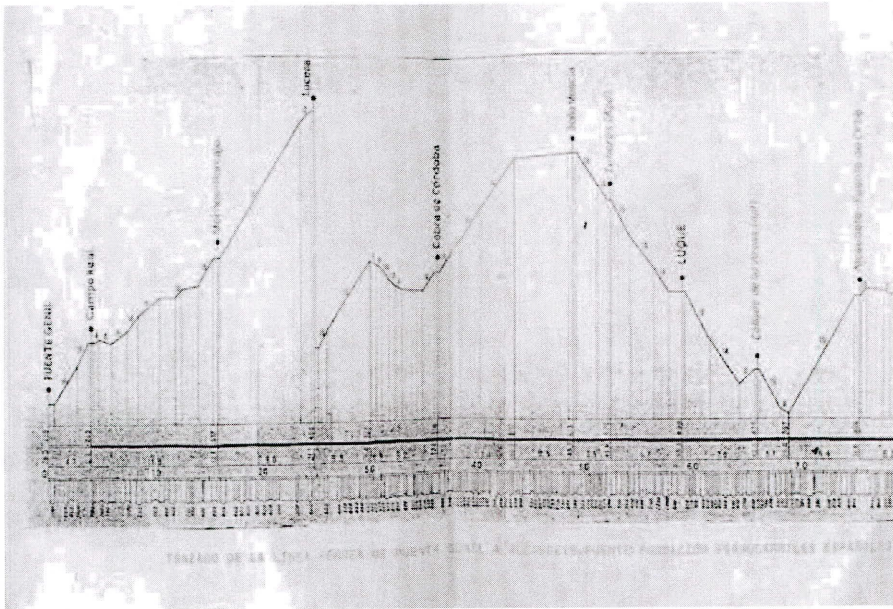
La cota más baja de la vía se encuentra en Puente Genil que está a 219 metros del nivel del mar, sube hasta Doña Mencía con 613 metros, estación más alta de la provincia de Córdoba, va bajando hasta el límite de las provincias de Córdoba con Jaén, volviendo a subir a medida que se aproxima a la capital del Santo Reino, siendo Martos, cuya estación se encuentra a 664 metros, la altura máxima de todo el trayecto. A partir de aquí, vuelve a bajar hasta llegar a Espeluy (263 mts.) en que se inicia un suave ascenso hasta llegar al final en Linares que se halla a 411 metros. Estos datos nos corroboran lo abrupto del terreno, causa ésta de ser mucho más costoso el recorrido de las locomotoras, al necesitar más carbón.

El ejercicio de 1895, incluye el resultado, por primera vez, de la línea de Puente Genil a Linares, que es francamente malo. El coeficiente de explotación pasa al 48 por ciento y el cambio medio de pesetas a francos, al 14,37 por ciento.

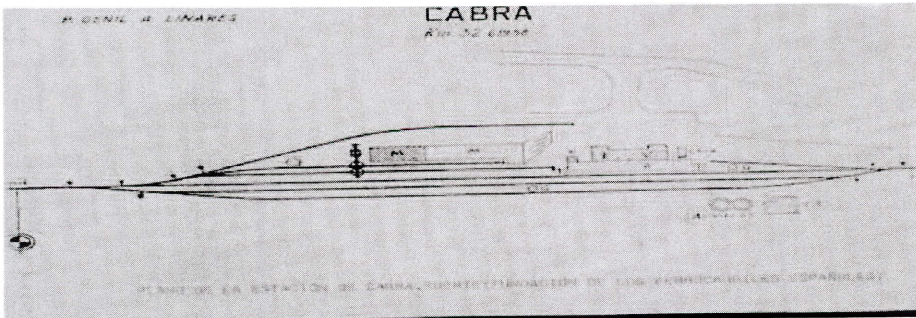
Termino indicando que hace más de 60 años, había un tren que hacía el recorrido indicado. El tren correo salía de Espeluy a las 7,15 horas y llegaba a Puente Genil a las doce y media. Por la noche marchaba con dirección a Espeluy a las 21,55 y llegaba a las 6,30 horas. Existían, además, trenes de cercanías que enlazaban Jaén con Espeluy; Jaén con Alcaudete; Espeluy con Jaén, y Puente Genil con Cabra.

Nos podemos imaginar lo bonito y pintoresco que sería recorrer en tren este trayecto en la actualidad, contemplando los maravillosos paisajes que nos brindan las sierras y pueblos que atravesaríamos.

Bibliografía utilizada: Manual de Francisco Wais y Archivo Histórico Ferroviario de Madrid.



TRAZADO DE LA LÍNEA FÉRREA DE FUENTE GENIL A ALCAUDETE. FUENTE FUNDACIÓN DE FERROCARRILES E.



PLANO ESTACIÓN DE CABRA. FUENTE: FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOL.



**Ilustre Asociación Provincial Cordobesa
de Cronistas Oficiales**

