

EL FERROCARRIL JEREZ-ALMARGEN SALVARIA A CADIZ DE SU ACTUAL AISLAMIENTO CON GRAN PARTE DE SU PROVINCIA Y PONDRIA EN MOVIMIENTO UN CONSIDERABLE VOLUMEN DE RIQUEZA QUE HOY PERMANECE. INEXPLORADA. EL VALOR DE LO YA CONSTRUIDO DUPLICA EL IMPORTE DE LO QUE RESTA PARA SU TERMINACIÓN

(artículo de prensa en “Informaciones del lunes” de enero de 1955)

Antecedentes

Es curioso notar como una de las provincias de España donde antes se sintió la inquietud por la implantación del ferrocarril, ha terminado siendo una de las que proporcionalmente a su extensión cuenta con menos kilómetros de camino de hierro:187, pesando la mayor parte del transporte sobre carreteras, encareciéndolo considerablemente y dejando por ello de aprovecharse una gran parte de su producción.

Hace 128 años - en 1.827 - la primera concesión para un ferrocarril que se dio en España lo fue para una línea que había de partir de Jerez de la Frontera hacia el mar.

Cincuenta años más tarde, los Ayuntamientos de la sierra gaditana oyen con interés los alegatos de unos ingenieros belgas que proyectan un ferrocarril que uniera estos pueblos con Jerez, partiendo de la línea ya en funcionamiento, Cádiz-Sevilla. Un millón de reales costaba la obra. Se confeccionó un expediente que fue a Madrid donde durmió hasta 1.901 en que se constituye la sociedad J.V.S. presidida por el Marqués de Bonanza que perfila ya el itinerario de la línea fijándolo en Jerez-Villamartín-Setnil,(más tarde Almargen),según proyecto trazado por el arquitecto don Antonio Gallego.

Pondrá entonces el capital, 60 mil pesetas por kilómetro, adelantando el estado la cuarta parte y fijando a la operación un interés mínimo del 6 por 100 y 1 por 100 de amortización. Leemos que por aquellos días pesaban ya los proyectos más de 30 Kg de papel.

Un nuevo brote de interés tiene lugar en 1.913 y la fantasía andaluza empieza a funcionar sobre este proyecto que tendió a concebirse como un “tranvía aéreo”, cuyas dos estaciones terminales serían Setenil y Grazalema.

Ya en plena Dictadura del General Primo de Rivera – año 1.926 - se mira a este ferrocarril con un criterio estratégico ya que podría unir con un larguero anexo, los Departamentos marítimos de Cádiz y Cartagena. El 29 de Abril se recibe en Jerez un telegrama del General en el que se da cuenta de haberse aprobado una propuesta del consejo ferroviario que sacaba a subasta un primer trozo Jerez-Arcos.

Las obras se acometen con toda rapidez y al llegar la República, en 1.931, el ferrocarril está casi terminado y a falta sólo de la superestructura. En este año el nuevo régimen suspende fulminantemente los trabajos. Sin embargo en 1.933 vuelve a moverse el asunto y se acumulan en Jerez los materiales, llegándose al tendido de seis kilómetros de carriles. Pero llega la guerra de liberación y son entonces las necesidades de la

Campaña las que obligan a la RENFE incluso a levantar dos kilómetros de los seis tendidos para acoplarlos a otras líneas de más urgente uso militar. Posteriormente, en 1.945 y 1.949, vuelven a ponerse en marcha las obras, pero los presupuestos se han quedado antiguos y los contratos tienen que rescindirse.

Lo representaría este ferrocarril para nuestra provincia.

En primer lugar es preciso considerar cómo la mayor parte de la provincia de Cádiz queda aislada de su capital y aún de otros sectores de la misma. Parte de la sierra, por ejemplo, tiene más fácil salida hacia Málaga a través de Ronda; y el centro norte con Sevilla.

Mirado en su aspecto humano, esta línea pone en comunicación una riquísima comarca, en la que viven unos 155.000 habitantes, en la que están enclavados Arcos (25 mil habitantes), Bornos (12 mil), Villamartín (15.000), Olvera (12.000) y otros más cercanos a estos núcleos de población intensamente poblados.

Cuenta esta zona con una gran riqueza: Aceitunas (35 millones de kilogramos al año): aceite (5.000.000), jabones comunes (2.500.000) e ingentes cantidades de orujo, y aceite y cisco de orujo. Trigo, cebada, maíz, garbanzos, productos de caza, hoy totalmente inexplotados así como una abundantísima ganadería.

En el terreno industrial hay fábricas de aceite, harina, curtidos, alpargatas, aguardientes, fibras de lino, etc., sin contar con que la presencia del ferrocarril explotaría el interés para la manufactura de productos del corcho, azucareras, materiales de construcción, calzado, conservas vegetales, etc., de las que existe una gran riqueza de materias primas sin explotar. Como dato curioso citaremos que en esta zona se implantó una fábrica de pimientos en conserva que hubo de cerrarse porque llegó a valer más el transporte que los pimientos.

Cuando se proyectó el Pantano del Guadalcaén se consideró indispensable el ferrocarril que lo enlazaba y lo comunicaba con la metrópoli. Se hizo el Pantano, pero no el ferrocarril. "Es como -decía un alcalde de Arcos - si hubiésemos comprado un carro y no los caballos que habrían de tirar de él..".

En construcción los Pantanos de los Hurones y Bornos en zonas que atraviesa este ferrocarril, pueden también convertirse en nuevos "carros sin caballos ". Es desconsolador pensar cuanto se hubiese ahorrado en transporte si los materiales que hoy se colocan al pie de estas obras por carretera, hubiesen contado con la línea férrea en funcionamiento.

Aspecto estratégico de su trazado

Unir las bases navales de San Fernando y Cartagena a través de sierras y montañas, justificaría plenamente el calificativo de estratégica para esta obra. Así lo entendió el Estado Mayor Central de la Armada que juntamente con el Consejo de Estado y Junta Nacional del Reino que informaron favorablemente y en tal sentido el proyecto.

Ambas bases quedarían directamente comunicadas con sólo llevar a la realidad la construcción de 150 kilómetros de vía férrea.

En varias ocasiones el General Primo de Rivera se había expresado en estos términos, considerando el ferrocarril Jerez-Almargen como un auténtico ferrocarril estratégico.

Cádiz y Jerez

Si bien es verdad que Jerez por su situación geográfica y su importancia como ciudad habría de recibir, como un pródigo maná, una multitud de beneficios de toda índole con el funcionamiento de este ferrocarril, ya que los pueblos de la sierra se volcarían en este centro urbano. Cádiz también dejaría de ser la más aislada de las capitales de España en relación con su provincia. Enlazada esta línea con la general de Cádiz a Madrid con ligero ajuste de horario en los trenes, la comunicación de la capital con la sierra, hasta los puntos más lejanos, sería rápida y efectiva.

Todo está casi hecho y a punto de perderse.

Es realmente desconsolador recorrer esta línea en su estado actual: 126 kilómetros de infraestructura terminados, 300 obras de fábrica, 31 túneles, 5 grandes puentes y 11 estaciones totalmente construidas.

Pero son 25 años de abandono los que van pesando sobre estas construcciones y en ellas se acusan ya alarmantes síntomas de destrucción. Mil millones de pesetas vale lo hecho, más del doble de lo que queda por hacer.

Por un verdadero milagro de supervivencia permanecen con desperfectos mínimos estaciones como las de Villamartín y Puerto Serrano, que alzan airoosamente su fábrica esperando ilusionadamente el primer tren que las ponga en servicio. Otras en cambio, como la de Zaframagón están en trances de derruirse sino se acude rápidamente en su auxilio. Sus cuidadores han dado la voz de alarma. Hoy aún es fácil su reparación. Mañana tal vez sea tarde y se pierda esta inmensa riqueza, cuyo valor no tendría comparación al tener que reconstruirse con su primitivo coste.

Punto de meditación

Es difícil - ya lo sabemos - avivar un rescoldo cuando sobre él se ha echado muchas veces el roción del olvido y el desaliento. Ha desaparecido ya la generación que concibió y puso en marcha la idea de este ferrocarril. Pero las necesidades que lo proyectaron quedan en pie y son más acuciantes que en aquella época. Toda la provincia de Cádiz debe sentirse accionista espiritual de esta gran obra y considerar su realización como un logro propio.

Se ha redactado recientemente una memoria en la que con singular donosura se expone con gran copiosidad de datos y cifras la historia de este proyecto y su estado actual.

Nadie debe dejarse ganar por el desaliento en una España que está revitalizando sus valores naturales con una pujanza que no han tenido precedentes en su historia.

El ferrocarril Jerez-Almargen es una auténtica necesidad. Y Como tal hay que darla a conocer serena y razonadamente. Que lo demás, lo que ya no está en nuestras manos, seguramente se nos dará – como en la parábola evangélica - por añadidura.