

Todo empieza en cuanto Miguel Ángel Rodríguez a través del grupo de noticias ferroviario es.rec.trenes y la página web de la AJAF, Asociación de Jaén de amigos del FFCC. , de la cual es presidente , lanza la convocatoria de esta 1ª reunión de amigos del FFCC. haciéndola extensiva a



todos aquellos aficionados que quieran acudir a la misma.

Al instante me propongo acudir a la cita y le envío por email a mi amigo de aventuras ferroviarias Santi Miguel el programa de actos de la misma, poniéndonos de acuerdo y avisando a Miguel Ángel de nuestras intenciones.

Una vez ya con nuestros billetes en las manos y confirmada nuestra participación esperamos pacientemente ha que transcurran los días que faltan para la gran cita.

Salimos de BCN el viernes 14 desde la lúgrube estación de Sants con 15' de retraso a bordo del TH

Gibralfaro nº 997, tiempo que no solo no sería capaz de recuperar, sino que se vería aumentado cerca de media hora cuando llegamos a nuestro destino Linares-Baeza.

En esta inmensa estación nos estaban esperando Juan de la Rubia y Raúl Maldonado miembros de la asociación lo que da fe de la altura y brillantez de la organización durante toda la jornada.

Como faltaban aun un par de horas para que amaneciera nos dispusimos después de tomar un reparador café a dar una vuelta por la estación.

Rápidamente en la vía nº 2 localizamos una japonesa la 269-419 con un manso de TALGO, el TG1z-111006 que se utiliza para las maniobras necesarias del TALGO III Madrid-Almería-Granada y viceversa.



Mientras otra japonesa, 269-036 circulaba sigilosa por la vía n.3 arrastrando un convoy de mercancías con destino norte.

Simultáneamente en la vía n.5 se encontraba estacionado otro mercancías con vehículos procedentes de BCN y traccionado por una superserie la 319-410 la cual para mi desgracia no pude fotografiar y según me explicaron nuestros cicerones de la AJAF era la primera vez que se veía en el lugar, toda una lástima.

El tiempo pasaba lentamente y parecía que empezaba a clarear, mientras la temperatura exterior era bastante fría y el día parecía no prometer mucho como así

fue.

Al poco rato el ronco palpar del motor del tractor 310-017 llamó nuestra atención por sus idas y venidas con cortes de vagones con remolacha cuyo destino era la factoría de las azucareras reunidas de Jaén..

Con las primeras luces observamos asimismo un par de Japonesas que permanecieron acopladas como amantes en las playas de vías de la estación, sus números 269-002 y 112.



A medida en que el día clareaba nuestra perspectiva cambiaba continuamente aportándonos matices no descubiertos hasta aquel momento.



Al fin cerca de las 8h 15' el sol, eso si en una de sus escasas apariciones en el día , se digno a saludarnos.

Al rato y a la espera de la llegada de los trenes que a partir de las 10h traerían al resto de participantes nos dispusimos a preparar el comedor del colegio que nos habían cedido, como sala de actos y exposición.

La exposición consistía básicamente en una selección de fotografías ferroviarias en B/N.

La mayoría de las fotos eran de la estación de Jaén y Espeluy, todas de magnífica factura , destacando sobremanera las correspondientes a las diversas series de automotores y al platanito , cuyo recuerdo a dejado una hulla imborrable en los aficionados de esta zona.

Además las fotografías se vieron complementadas con una muestra de material a escala N y HO propiedad de los propios socios de AJAF, y que era una muestra del diverso género de material que recorre nuestra geografía ferroviaria.



Una vez tuvimos mas o menos dispuesta dicha sala partimos raudos hacia la estación a contemplar el espectáculo de maniobras que nos estaba esperando.



Cuando llegamos a la estación hacía breves instantes que el regional Jaén-Madrid Chamartín había partido asegurado por una 470.

El siguiente servicio en llegar tenía que ser el TALGO VII cuyo destino era Madrid y cuyas dos ramas procedentes de Granada y Almería se tenían que unificar en una sola.

Mientras y para tener dispuestas las maniobras con el TALGO III procedente de Madrid la 269-419 había dejado el manso en



una de las vías de la estación para facilitar las maniobras.

A los pocos instantes la rama de Granada al mando de la 319-306 estacionó en la estación siendo rápidamente desacoplada a la espera de la llegada de la rama de Almería.



sin embargo y antes de que apareciera la otra rama del TALGO un mercancías con contenedores a cuya cabeza se encontraba la locomotora 269-308 cruzo la estación a baja velocidad en dirección norte.

En este tiempo llegaba la rama de Almería con la 319-325 a la cabeza que una vez desacoplada de su tren se apartaba junto al manso.

A continuación

la 269-419 se puso a la cabeza de las dos ramas del TALGO partiendo raudo rumbo Madrid.



Unos 20' mas tarde el turno fue para el regional Granada-Linares servido por un modesto y solitario automotor, el 596-004.



Mientras el manso de TALGO III se encontraba entre las dos 319 esperando el TALGO III de Madrid.



Instantes después la rama del arco procedente de Granada y con destino Barcelona queda estacionada en el andén , esperando la llegada de la de Málaga , mientras su locomotora la 319-330 , ha sido apartada en la vía 2.

A continuación llega la rama de Málaga cuya locomotora titular la 252-050 para y se produce un cambio de pareja de conducción, lo que aprovechamos para fotografiar la fabulosa y espaciosa cabina de conducción.

Mientras esperamos el inicio de la maniobra de la 252, aprovechamos nuestra estancia en el fin del andén para fotografiar el contraste entre una 319 y una 252 pintadas en los mismos colores.

A continuación la 252 una vez desacoplada de su tren se aleja para efectuar la maniobra.



Breves instantes mas tarde y desde Madrid aparece el TALGO III con destino Granada y Almería presto a efectuar su parada y desdoblamiento, su locomotora titular la 269-401 será apartada y sustituida por 2 diesel del tipo 319.



En esta vorágine de entradas y salidas casi nos perdemos a la unidad 448 que partiendo de Málaga se dirige hacia Madrid.



Son casi las 11h30' de la mañana y el grupo de aficionados salimos lenta pero animadamente de la estación para dirigirnos al siguiente punto del programa, la visita a la estación subterránea del extinto Ferrocarril eléctrico de la Loma.



Justo antes de iniciar el descenso a las entrañas de esta inmensa caverna artificial que pudo haber sido por sus características técnicas el 3er metro del estado es sol nos saluda por 2ª y ultima vez.



La estación subterránea se encuentra justo por debajo de la estación del ferrocarril.

Ha pesar de los cerca de cuarenta años transcurridos desde el cierre de la línea, la infraestructura se conserva perfectamente ya que ocasionalmente se ha utilizado para el cultivo del champiñón.

En su interior el concejal de cultura Sr. Luis Marín nos dio unas pequeñas reseñas históricas del ferrocarril de la Loma.

Como conclusión del acto se efectuó una caminata por un centenar de metros por el túnel del ferrocarril dando por finalizada la visita.

La siguiente instalación visitada fue la de la terminal TECO sita en uno de los laterales de la estación, pero al ser sábado la actividad era nula y después de permanecer unos minutos en ella salimos de la misma.



El siguiente punto del programa era la visita a las instalaciones de Azucareras reunidas de Jaén cuyas instalaciones se encuentran a unos Km. de la estación, por lo que a bordo de los vehículos de varios de los participantes nos dirigimos a la misma.

En las mismas tuvimos el único incidente reseñable del día, el guardia jurado de la factoría parece ser no fue advertido por la gerencia de nuestra visita y cuando se encontró rodeado de una masa de aficionados con sus cámaras inmediatamente procedió al desalojo mas o menos rápido y con cierta tirantez de la factoría, yo por mi parte intenté aprovechar discretamente estos momentos de la discusión para fotografiar los 2 tractores, uno de ellos procedente de RENFE y que efectúan el movimiento de vagones.



El mas conocido para nosotros era el de origen RENFE matriculado como 11387 y que fue construido por BACOCK & WILCOCK de Bilbao en el año 1965 con el número de fábrica 874 y que una vez dado de baja por la compañía estatal, continua dando sus buenos servicios en esta azucarera jienense.

Asimismo y como apoyo del primero la azucarera posee otro tractor de cabina central, su fabricante es el reputado constructor alemán SCHÖEMA, la pena fue que debido a los incidentes provocados por las circunstancias relatadas anteriormente me impidieran encaramarme a fotografiar el interior de la cabina donde parece ser se encuentra la placa con los datos de construcción.



Una vez de vuelta a los vehículos nos dirigimos a visitar una de tantas infraestructuras ferroviarias construidas y no utilizadas jamás, el ferrocarril Baeza-Utiel del cual y como mudo testigo para la historia de tantos despropósitos sobrevive el impresionante viaducto en curva sobre el río Guadalimar.



Una cosa curiosa que si observe es que la entrada del puente se encuentra obstruida por una mas que impresionante roca, que parece estar como celoso guardián para impedir el paso a cualquier otra cosa que no sea el tren que nunca llego.

Retornamos a los vehículos rápidamente pues estaba cerca la hora del almuerzo con el que la organización y el ayuntamiento obsequiaban a los asistentes.

La vista sobre el mismo es impresionante y después de permanecer unos minutos en el lugar, uno se pone a pensar en tantos esfuerzos económicos baldíos y que en muchos casos han cercenado las legítimas ilusiones que muchos pueblos han tenido sobre su futuro y que después por oscuros motivos económicos o políticos han visto se esfumaban como el humo.



La comida fue al mas puro estilo campero con productos de la tierra, tales como morcillas, choricillos y pierna de jamón cocinados sobre planchas al aire libre, todo acompañado con una cantidad ilimitada de pan y bebida a base de cerveza, vino y gaseosa a discreción para saciar el apetito que nos había provocado una mañana de los mas completa.

Durante la comida mientras confraternizaba con alguno de los asistentes tuve la grata sorpresa de que se me acercara uno de ellos, Víctor Lara residente actualmente en Córdoba pero que hasta no hace muchos años residió en Catalunya y fue socio de la AAFCB .



Mientras comíamos el cielo que durante toda la mañana se había mostrado amenazador se fue encapotando cada vez más hasta que descargó una impresionante tormenta que nos obligó ha refugiarnos bajo el techado de los cobertizos anexos al patio donde estábamos comiendo.

Al finalizar la misma y en vista de que la lluvia no cesaba en su empeño de amargarnos la jornada se decidió tomar



los vehículos para trasladarnos a la escuela donde se debía de celebrar la exposición no sin antes efectuar una parada intermedia en un bar cercano a la misma, ya que el tiempo continuaba siendo desolador y la temperatura era muy fresca apeteciendo tomar unos cafetitos o gotitas según la costumbre de cada uno.

Cuando llegamos al local este ya se encontraba dispuesto para celebrar la



exposición de material ferroviario y fotográfico cedida gentilmente por los socios de la AJAF, todo ello presidido por un cartel anunciador del acto, tampoco quiero olvidar que la organización repartió entre



los asistentes una bolsa con documentación sobre el acto y esquemas de algunas de las estaciones de Linares con diversos horarios de los trenes que la sirven información turística y una botella del aromático y gustoso aceite de Jaén.

En primer lugar tomo la palabra el Sr. Luis Marín concejal de cultura y a la vez factor de la estación que dio la bienvenida a los asistentes y dio paso a las diferentes charlas que se dieron durante la tarde, todas ellas muy interesantes y

que tuvieron tres ponencias.

La 1ª a cargo de Andrés Padilla que habló sobre los tranvías de Linares cuyo centenario se celebrará el próximo año y sobre los proyectos de tal celebración que no descartan la posibilidad de hacer circular uno en un pequeño tramo de vía.



El Sr. Domingo Cuellar hizo una concisa pero detallada exposición sobre lo que ha representado el ferrocarril en la historia de Linares-Baeza, en este punto hemos de recordar que esta ciudad llegó a poseer siete estaciones de ferrocarril simultáneamente lo que seguramente constituye un hito a escala nacional para una ciudad de este tamaño.



La más entrañable de todas las ponencias fue la que efectuó el Sr. Basilio Vela ferroviario ya retirado que pasó la mayor parte de su vida en esta estación y que explico la multitud de anécdotas surgidas durante unos años de penurias a consecuencia de la guerra civil y la posterior posguerra con sus carencias, tanto económicas como de trato humano.

Como las ponencias se habían alargado sobre el tiempo previsto y el tiempo no mejoraba, la visita programada a la estación a las 7 de la tarde no se efectuó, y se pasó directamente a un ameno y muy interesante pase de diapositivas a cargo



primeramente de Antonio Fuentes, gran conocedor de la zona de Despeñaperros y que nos deleitó con una selección de su amplia colección.

A continuación se pasaron otras de la línea del antiguo central de Aragón a cargo de uno de los asistentes cuyo nombre no recuerdo pero que creo había llegado desde Navarra.

Seguidamente Miguel Ángel Rodríguez como presidente de la AJAF dio por finalizada este primer encuentro que calificó de éxito tanto de

participación como de contenido, dejando las puertas abiertas a una repetición del mismo en futuros años, pero según comentó en fechas diferentes a las de este, en busca de un mejor tiempo meteorológico.

Para finalizar los pocos que quedamos nos fuimos a un bar a reponer fuerzas y poco después fuimos a la estación a observar las circulaciones nocturnas unos y otros como nosotros en espera de nuestro tren hotel que nos retornaría a nuestro lugar de residencia.

Antes de partir compramos en el bien surtido bar de la estación unas provisiones para el camino y unas aceitunas de la tierra como recuerdo, esperando la llegada del convoy con impaciencia para poder aposentarnos en nuestro asiento y efectuar un merecido descanso.



Normalmente aun cuando suelo dormir en el tren, tengo la particularidad que cada vez que este efectúa una parada me despierto, sin embargo esta vez el cansancio acumulado pudo conmigo y ya no me desperté hasta que llegamos a Castellón, al instante mire la hora y consulte el paso oficial por las diversas estaciones del recorrido, cosa que hago habitualmente en todos nuestros viajes, dándome cuenta rápidamente de que llevábamos mas de una hora



de retraso, la causa era por un lado la apertura esa misma noche de la nueva variante de OROPESA de MAR que por un lado acorta recorrido y por el otro evita el paso del tren por el centro de la ciudad, por el otro las inmensas lluvias caídas esa noche en la región levantina que combinadas entre sí provocaron esta incidencia horaria, aprovechamos la intempestiva parada en Castellón para tomarnos el primer café con leche del día , pasada una media hora mas nuestro TALGO partió hacia su destino final la ciudad Condal pero teniendo en cuenta la sobrecarga de circulaciones en el corredor del mediterráneo la esperanza de recuperar tiempo era casi nula .



A nuestro paso por Oropesa vislumbramos fugazmente la antigua plataforma que hasta el día anterior era la oficial cerca del momento en que enlazaba con la nueva que de momento solo funcionaba en una sola de sus vías.

Unas horas mas tarde parados ya en Tarragona aprovechamos para sacar unas fotos que daban fe de la extraordinaria longitud del convoy que no cabía en la totalidad de la longitud de sus andenes.



Cuando llegamos a Barcelona la inmensa mayoría de los viajeros algunos de los cuales debido al retraso perderían sus enlaces aéreos, se dirigían a las oficinas de atención al cliente de RENFE para recuperar el porcentaje del importe del billete en función del retraso acumulado, en nuestro caso fue un no poco importante 25% del mismo, lo que siempre es de agradecer y que otros medios de transporte deberían tomar como ejemplo.

Este es pues a grandes rasgos el resumen de este rápido viaje de fin de semana, pero disfrutado a tope en un ambiente totalmente ferroviario y muy amistoso en todo momento, quiero agradecer en mi nombre y el de mi compañero el magnífico trato recibido por la AJAF y todos sus miembros, sin los cuales actos de este tipo no serían posibles y animarles a repetirlos en un futuro.

Como punto final y para dar un aporte un poco histórico a este escrito me permito incorporar al mismo un escaneo efectuado sobre un mapa ferroviario de la zona extraído de un atlas ferroviario de España del año 1954 y unos enlaces relacionados con el tema.

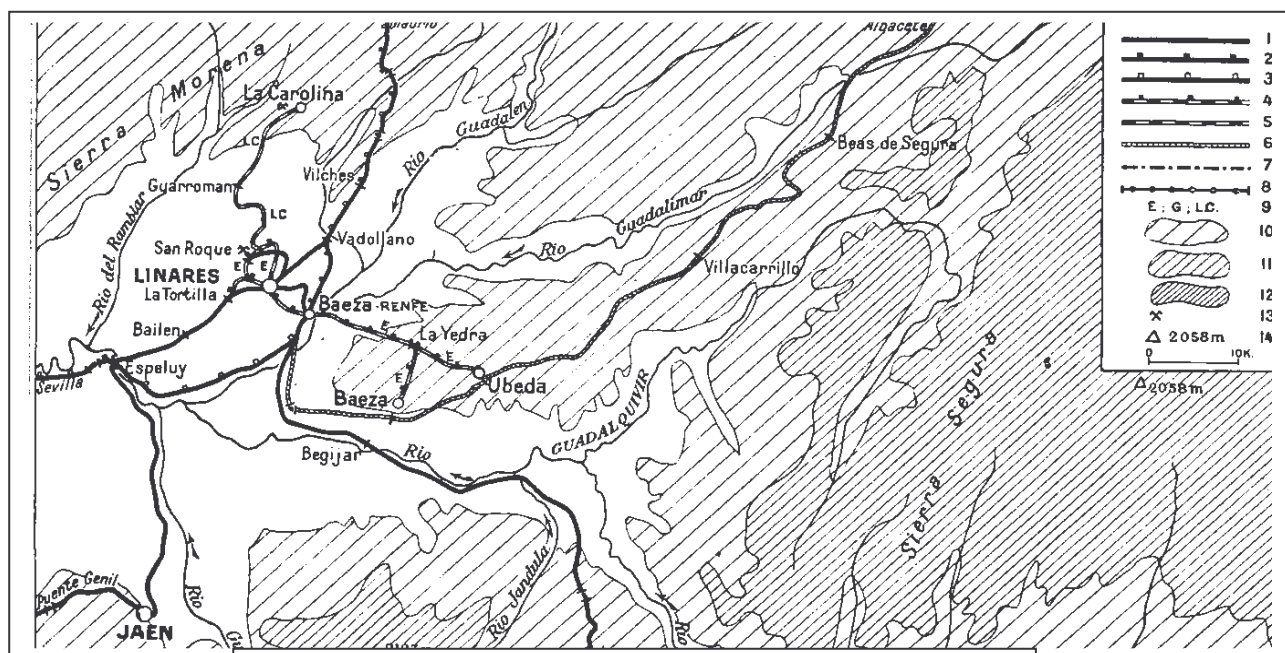


FIG. 57: LINARES, BAEZA, GRANADA Y SIERRA NEVADA. MOTRIL Y ALMERIA
Escala: 1/800.000.

1. Línea ancha de vía única (ancho. 1,67 m.) de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE).—2. Línea ancha de vía única y tracción eléctrica de la RENFE (corriente trifásica RENFE S. Línea ancha de vía única de la RENFE, a electrificar en la primera etapa.—4. Línea de vía estrecha y tracción eléctrica.—5. Línea de vía estrecha.—6. Línea de la RENFE en construcción.—7. Línea de vía estrecha en proyecto.—8. Teleférico industrial.—9. Empresas que explotan las líneas de vía estrecha E = Estado; G = Tranvías Eléctricos de Granada; FC = Ferrocarril de La Carolina.—10. Zona de altitud comprendida entre 500 y 1.000 m.—11. Zona de altitud comprendida entre 1.000 y 2.000 m.—12. Zona de altitud superior a 2.000 m.—13. Centro minero.—14. Cumbre de referencia con cota de altitud.

Enlaces relacionados con el téma

<http://ajaf.iespana.es/ajaf/colaboraciones/andres/tranvias.htm>

<http://www.vialibre-ffe.com/hemeroteca/349/revista/historia.htm>

<http://www.asafal.com/ArtMLMPatrimonioLinares2003.htm>

<http://perso.wanadoo.es/assotram/lomaesp.htm>

<http://perso.wanadoo.es/assotram/linaresesp.htm>

Josep M^a Galindo i Pérez, socio n° 2117 de la AAFCB