

EL FERROCARRIL DEL ACEITE. ARTERIA DE LA CAMPIÑA ORIENTAL ANDALUZA

José Luis Palomino Nicás

Introducción

La presente comunicación pretende señalar el impulso que para el desarrollo del sector agrario, supuso la implantación del ferrocarril entre todas las poblaciones por la que transcurría el mismo entre Linares y Puente Genil, favoreciendo no sólo la comercialización del aceite de oliva en su mayoría, sino también productos característicos de la campiña como los cereales y el vino. Si bien el sector pecuario también participó en el tráfico por ferrocarril, realmente tuvo escasa significación en relación al agrícola.

Aunque en menor medida con respecto al resto de España por motivos de diversa consideración, el ferrocarril del aceite auspició de algún modo el alejamiento del abandono y olvido a que se encontraba sometida la geografía por la que éste trayecto discurría.

El aceite de oliva, producto estandarte de la agricultura jiennense y cordobesa, inició con la llegada del ferrocarril, un nuevo método de transporte hasta entonces inusual.

Hasta la aparición del mismo, había sido transportado principalmente en tinajas de barro y cántaras, por medio de caballerías y bueyes.

Además de facilitarse el transporte en cantidades muy superiores por medio de envases de hojalata, bidones metálicos y posteriormente en cisternas, se abrían nuevas perspectivas y mercados hasta la fecha inexistentes, pues el ferrocarril permitía nuevos puntos de comercialización en prácticamente todas las provincias de la geografía nacional y en el exterior, tanto en países del ámbito europeo como americano.

Orígenes del ferrocarril Linares - Puente Genil

Si ya en España se producía un considerable retraso en la difusión de la red ferroviaria con respecto a los países europeos, no menos dificultoso fue hacerlo llegar a zonas geográficas secularmente deprimidas como en el caso que nos ocupa.

Según señala López Pérez (1.981), del año 1.852 data la primera voluntad ciudadana en conseguir para Jaén capital, la construcción de un ferrocarril que llegara a ésta. Se inició por medio de una reunión de contribuyentes que para tal fin se habilitó en el Ayuntamiento Jiennense. Con ello, la capital de la provincia pretendía aspirar al desarrollo que el ferrocarril propiciaba, permitiendo abrir una vía de comunicación con el resto de la geografía peninsular.

De nuevo en 1.859, transcurridos siete años de la anterior reunión, se producía un nuevo intento en pro del ferrocarril para la ciudad, en el Ayuntamiento de la capital jiennense, con el fin de abandonar el lastre de incomunicación permanente que se padecía. Como resultado de la misma, se llegó incluso al acuerdo de comenzar la recaudación de fondos y la aportación de donativos para la consecución del objetivo.

Barajándose varias opciones y proyectos, realmente tomó más sentido el que pretendía la conexión con la línea general de Andalucía de la compañía MZA, conectando en la población de Mengíbar.

Una vez fue puesta en servicio la línea de MZA a su paso por Vilches, Baeza, Espeluy y Andújar, se vislumbraba más tangible el sueño ferroviario jiennense, pues sólo distaban 32 Km. desde esta línea a la capital.

Por otro lado, y teniéndose prevista para Octubre de 1.862 la visita de SS.MM. La Reina Isabel II a Jaén, se contempló la posibilidad por parte del Excmo. Sr. Alcalde, de solicitarle a su majestad, su declaración de protectora del proyecto ferroviario de enlace a la capital, con lo que se respaldaría de modo muy sustancial las aspiraciones pretendidas

Ya a finales de 1.865, la decidida voluntad de la Real Sociedad Económica de Amigos del País, comenzaba a ser el cauce más efectivo para la consecución de los objetivos, apoyando y gestionando en Madrid todo lo relativo a esta empresa.

Si bien existía un proyecto inicial de ferrocarril que partiendo de Mengíbar, continuara por Jaén, Martos, Alcalá la Real y terminara en Granada, este no llegó a cuajar en su concepción original, aun teniendo en cuenta los esfuerzos de Diputados y concejales Granadinos que pedían a sus homólogos de Jaén el apoyo y unión para su construcción hasta la capital Granadina.

Ya en 1.870, y teniendo muy presente la presión ejercida por la Real Sociedad Económica de Amigos del País y de la defensa del proyecto en Cortes de los diputados Jienenses D. Manuel Jontoya, D. Eduardo León y D. Lorenzo Caparrós, se consigue la promulgación de la Ley de 2 de Julio del mismo año en la que se autorizaba a la subasta de una línea de ferrocarril, que partiendo de la línea general de Andalucía (MZA) y pasando por Jaén, continuara por las poblaciones de Martos, Alcaudete, Alcalá La Real y Granada, terminase en un puerto del mar Mediterráneo.

Por desgracia, dicha ley languideció y quedó sin efecto como otras muchas acciones de interés han ocurrido a lo largo de nuestra historia, probablemente a consecuencia de la lentitud administrativa y funcional del Estado de aquella época.

Como se ha indicado anteriormente, la Ley de 2 de Julio de 1.870 no fue a la postre la que propiciara la construcción del ferrocarril. Hubo que esperar tres años hasta que se promulgara la de 7 de Marzo de 1.873, la cual otorgó la concesión para la construcción de un ferrocarril, que partiendo de nuevo de la línea general de Andalucía, transcurriera por Jaén, atravesara las localidades Cordobesas de Cabra y Lucena, concluyendo en Puente Genil.

La propia Real Sociedad Económica de Amigos del País, en carta dirigida a las Cortes del Reino con fecha 16 de Mayo de 1.877, observó la necesidad de hacer compatible los propósitos de la Ley de 2 de Julio de 1.870 con la de 7 de Marzo de 1.873, pues se observaba que era posible atender las demandas solicitadas tanto por la ciudad de Jaén como la de Granada, proponiendo la concesión de un ferrocarril que partiendo de Mengíbar continuara por Jaén, derivándose en dos ramales en Martos, uno continuando por Alcaudete, Castillo de Locubín, Alcalá La Real y Moclín, concluyera en Granada, mientras que el otro ramal continuaría hasta Puente Genil pasando por las localidades Cordobesas de Cabra y Lucena, satisfaciendo de ese modo las legítimas aspiraciones de dichas poblaciones para la consecución de un ferrocarril.

Sin embargo, el proyecto que definitivamente culminó las pretensiones de los jiennenses, fue el que se otorgó con fecha 10 de Enero de 1.877 al Marqués de la Casa Loring, proyecto que (pasando por Jaén capital) ahora contemplaría el trayecto entre Linares y Puente Genil. Posteriormente, el 9 de Julio se aprueba La Real Orden que contiene el pliego de condiciones para la construcción de la línea, y un día después La Real Orden del 10 de Julio de 1.877 por la que se otorga a D. Jorge Loring y Oyarzábal,

la concesión de la definitiva línea Linares – Puente Genil, adquiriendo la condición de Línea del Plan General de Ferrocarriles.

La inclusión en el proyecto definitivo de la línea de la ciudad de Linares, no obedecía al interés de los ciudadanos ni de las autoridades Linarenses por la obtención de un ferrocarril, pues ya disponía de estación dentro de la compañía MZA, si no que de este modo, el marqués de la Casa Loring, obtenía un enlace directo de la producción minera de plomo de Linares hacia sus intereses siderúrgicos instalados en Málaga, dando así salida a la producción de este mineral a través de su nueva concesión ferroviaria, sin tener que encauzarla vía Córdoba, a través de la compañía MZA.

Tras el júbilo inicial de las poblaciones afectadas por el nuevo trayecto ferroviario, pronto se tornó el ánimo en desesperación y desconfianza. Próximos a expirar los plazos para el inicio de las obras sin que se observara actividad que indicase su realización, comenzó de nuevo a expandirse el desánimo y la frustración tanto entre la población como en aquellos que habían porfiado tanto en su objetivo, como fue la Real Sociedad Económica de los Amigos del País de la provincia de Jaén. Distintos diarios se hicieron eco de lo que acontecía, publicando noticias al respecto con el fin de intentar llamar la atención tanto de la compañía concesionaria para que cumpliera sus compromisos, como de la población para que tomara conciencia de lo que sucedía en relación al ansiado proyecto ferroviario. Probablemente, también se pretendiera por parte de la prensa, hacer un llamamiento sutil a la ciudadanía, ante la posibilidad de un nuevo desengaño de la obra ferroviaria, pues no habían sido pocas las veces en que el ánimo y el desánimo habían caminado alternándose el uno con el otro.

Encontrándose el Tesoro en situación comprometida, por ley de 21 de Julio de 1.876, se dispone que los anticipos reintegrables que se concedían para la construcción en este caso a los ferrocarriles, se convertían en subvenciones que se pagarían en Obligaciones del Estado a un cambio fijo y obligatorio del 50%, prohibiéndose posteriormente la emisión de Deuda para subvencionar obra pública, en Ley de 21 de Julio de 1.878.

Ante este panorama, las concesiones ferroviarias, lógicamente con el fin de salvaguardar sus inversiones, fueron muy cautas a la hora de emprender las obras que tenían concedidas, pues existía el riesgo latente de no percibir lo estipulado, por lo que de nuevo, peligraba la ilusión ferroviaria de Jaén capital y del resto de poblaciones interesadas.

Finalmente en el Proyecto de Ley, se establecía un pago por importe inferior al fijado como auxilio en la concesión, autorizando la demora como máximo de cuatro años en el inicio de las obras, pero obligando a la compañía concesionaria de la construcción al menos, de una cuarta parte del proyecto en ese tiempo, ya que de no ejecutarlo, se consideraría caducada la concesión.

No habría que olvidar, que la prensa expuso la necesidad de que por parte del Gobierno, se efectuaran los anticipos que se contemplaban en la ley de concesión, todo ello con el ánimo de presionar para conseguir el inicio de las obras.

Iniciado ya 1.879, La Real Sociedad Económica de Amigos del País, de nuevo, tomó impulso y comenzó a movilizar recursos. Observando la deficiente situación económica general del país, entendió que atender proyectos dificultosos y enredados que satisficieran a varias provincias implicadas, sería realmente difícil de atender, por lo que dedujeron que los únicos que podrían concluir su proyecto serían los ciudadanos de Jaén, tomando como objetivo prioritario la consecución de la llegada del ferrocarril a la capital, partiendo de la línea general de Andalucía. La construcción del resto del trayecto, habría de abordarse con posterioridad, centrando todos los esfuerzos en esta primera etapa, llegando a aportarse donativos y fondos.

Las actuaciones y movilizaciones previas del presidente de la Real Sociedad Económica, fructificaron y tuvieron calado en la prensa, manteniendo el ánimo de la ciudadanía en su proyecto. Observando el señor Marqués de la Casa Loring el estado de ánimo al que había llegado la población a través de los ecos de la prensa, y sintiéndose en cierto modo presionado, decidió visitar la ciudad de Jaén, iniciando posteriormente las obras a finales de 1.879 a cargo de la recién constituida Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, transcurriendo los trabajos a un buen ritmo entre finales de 1.880 e inicios de 1.881.

Con fecha 6 de Julio de 1.881, se producía la llegada a la estación de Jaén de la primera locomotora, motivo de indescriptible alegría para ciudadanos y muy especialmente en aquellas personas que tanto esfuerzo y dedicación destinaron al proyecto desde diversos estamentos públicos, que vieron finalmente cumplida una legítima y necesaria aspiración de una capital de provincia muy deprimida.

La estación de Jaén, fue inaugura oficialmente el 18 de Agosto de 1.881, iniciándose de este modo su explotación comercial.

Una vez superado tan inmenso esfuerzo, la construcción del ferrocarril continuó a buen ritmo dirección Martos, pero no mucho después, de nuevo, se volvían a trancar las ilusiones. Las subvenciones del Estado a pagar a la compañía concesionaria, no se abonaban, decidiendo el Sr. Loring, suspender todos los trabajos en ejecución.

De nuevo, la Real Sociedad Económica, empujaba con fuerza a las mismas puertas de las Cortes del Reino, dirigiendo carta con fecha 27 de Noviembre de 1.881 al Ministro de Fomento, haciéndole llegar la necesidad del pago de las subvenciones para que garantizara la conclusión de los tramos aún por construir del ferrocarril.

Tres días más tarde, se enviaba una nueva misiva a las Cortes, ahondando en la necesidad de arbitrar cuantas disposiciones fueran necesarias para el fin de los trabajos programados de dicho proyecto. Todo ello, no hacía más que minar la moral tanto de la propia Real Sociedad Económica, como de los ciudadanos de las distintas poblaciones por donde habría de circular el tren. El sentimiento de frustración, desánimo y desengaño, se mezclaba, resultando un excesivo y pesado lastre acumulado a través de los años. Los jiennenses, quizás especialmente, anhelaban aún más que el resto de poblaciones la conclusión de esta empresa. Ya habían observado las ventajas de la comunicación ferroviaria a través de Espeluy, no olvidando las oportunidades que aún permanecían en espera en todo el trayecto pendiente de finalizar, pues se comunicarían con poblaciones importantes del trayecto y se abriría una nueva perspectiva comercial con la ciudad portuaria de Málaga.

Comenzaron a transcurrir no sólo los meses, sino incluso años, sin observarse movimiento alguno del proyecto. Todo el esfuerzo de autoridades y entidades que había precedido, parecía definitivamente abocado al fracaso. Transcurría ya el año de 1.887, cuando en un nuevo intento, la Real Sociedad Económica de la provincia de Jaén, dirigía escrito a la Sociedad Económica de la provincia de Córdoba y a las distintas poblaciones interesadas de la provincia jiennense y cordobesa, con el fin de formar una comisión de representantes de ambas provincias que expusiera en primera instancia ante el Gobierno, la urgente necesidad de concluir definitivamente el trazado ferroviario, tan dilatado en el tiempo y tan extremadamente necesario para el desarrollo de los pueblos y localidades afectadas.

Dicha comisión se reunía en Madrid con fecha 10 de Mayo. El 30 de Junio del mismo año se aprobaba con rango de Ley de Ferrocarril de Linares a Puente Genil.

Nuevamente, hubo que esperar tres años más (1.890), para observar que se reiniciaban los trabajos de la explanación de vía, adoptándose el proyecto de modificación del

trazado original, presentado por el Ingeniero Delapierre, realizándose durante el año siguiente la construcción de las estaciones de Martos, Vado Jaén y Alcaudete.

Con fecha 18 de Junio de 1.891 finalizaban oficialmente los trabajos entre el trayecto de Campo Real a Cabra, concluyendo definitivamente todo el trazado de la línea dos años más tarde, cerrándose los trayectos de Cabra a Jaén y de Espeluy a Linares Zarzuela, con fecha 22 de Enero de 1.893.

Las estaciones, apeaderos, apartaderos y cargaderos que hubo comprendidas en el trayecto fueron las siguientes:

Linares-Zarzuela, La Tortilla (Apt), Bailén, Espeluy, Mengíbar, Villargordo, Grañena (Apt), Jaén, Gordillo (Apt), Moralduro (Apt), Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Vado Jaén, Alcaudete, Collado de las Arcas (Apt), Luque, Zuheros (Apt), Doña Mencía, Cabra, Lucena, Zapateros-Horcajo y Campo Real. (Si bien este ferrocarril se denominó “Linares – Puente Genil”, el trazado en sí concluía en la estación de Campo Real, que enlazaba con el ferrocarril Córdoba – Málaga, a escasa distancia de la estación de Puente Genil)

La estación de Zapateros-Horcajo, posteriormente cambiaría su denominación por la de Moriles-Horcajo, concluyendo como Navas del Selpillar.

La estación de Alcaudete, con posterioridad, pasaría a denominarse Alcaudete-Fuente de Orbe.

La población de Baena, se incorporaría a la línea a través de un ramal entre ésta y la estación de Luque, inaugurado el 10 de Julio de 1.918.

La distancia total del trayecto entre Linares y Campo Real fue de 175,850 kms. La del ramal entre Luque y Baena de 7 kms., siendo el primer tramo en cerrarse el 1 de Enero 1.965.

Con fecha 29 de Septiembre de 1.968 se suprime el tráfico de viajeros entre Linares Zarzuela y Espeluy, clausurándose definitivamente el 15 de Enero de 1.970. El tramo comprendido entre Jaén y Campo Real, queda suprimido oficialmente el 1 de Enero de 1.985, prestando actualmente servicio sólo el trayecto entre Jaén y Espeluy.

Principales productos agrícolas transportados

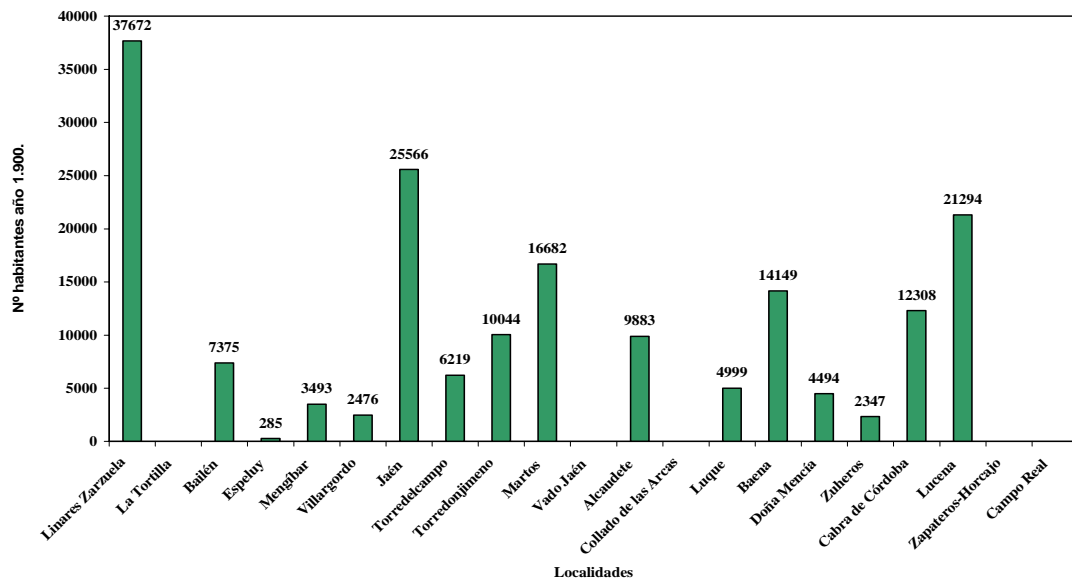
Aceite de oliva

Una vez sorteadas las trabas y dificultadas que acontecieron desde que se iniciara el proyecto de este ferrocarril, transcurridos más de 41 años desde que se sembrara la idea hasta que asomara el fruto, por fin la producción olivarera disponía de una magnífica herramienta para el transporte, que permitiría comercializar el jugo del olivo a nuevos lugares y en mayores cantidades hasta las de entonces transportadas.

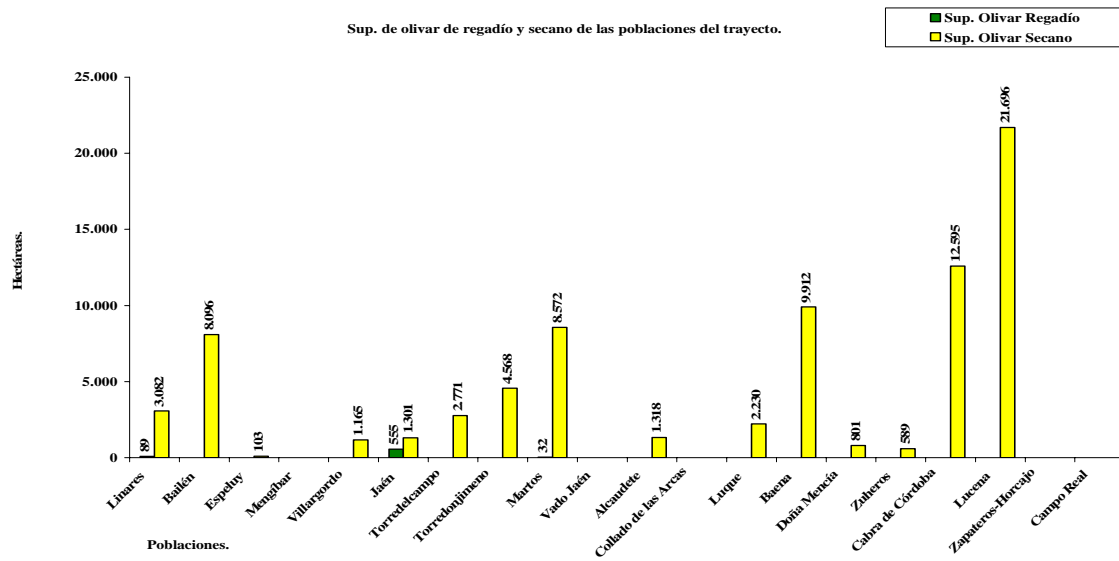
En primera instancia, Jaén capital y sus almazaras ya podían efectuar remesas una vez concluyeran la campaña. Posteriormente, las importantes comarcas olivareras jiennenses y cordobesas, conforme se adentró el ferrocarril en ellas, pudieron también sumarse a la comercialización aceitera, posibilitando mirar a todas ellas al resto de la geografía española, europea y americana, para imaginar nuevas fronteras comerciales.

Con la construcción de esta nueva línea férrea, la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces comenzaba la explotación de un trazado de longitud apreciable (175,850

kms). Las poblaciones por las que discurría, eran de considerable dimensión, con bastas superficies cultivadas de olivar.

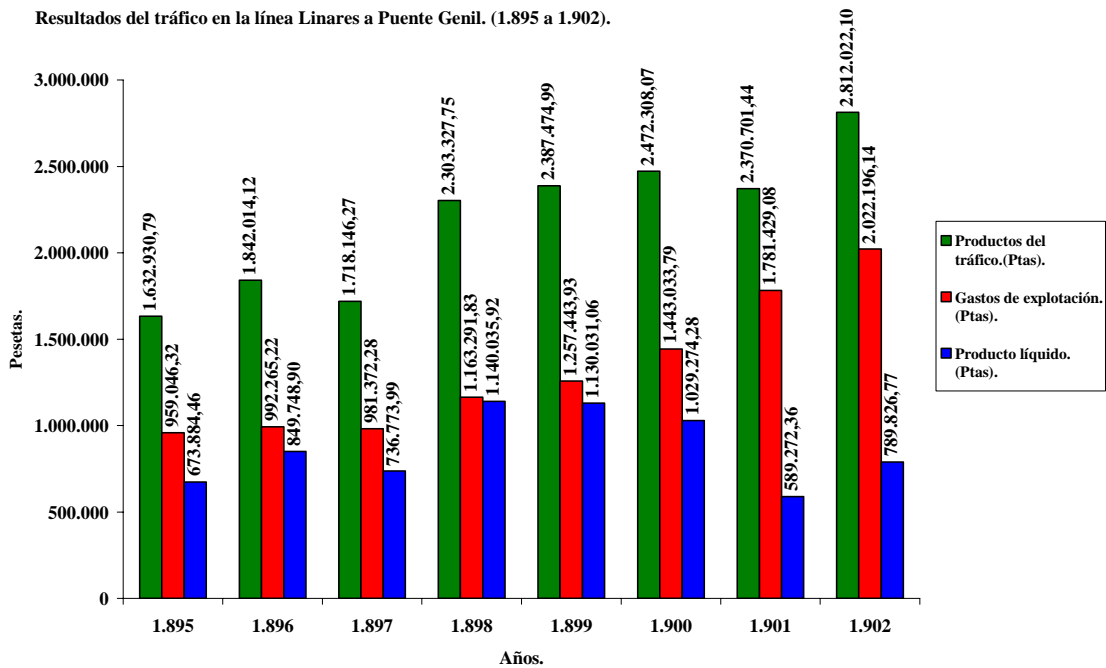


*Elaboración propia. Gráfica de población de las localidades del trayecto ferroviario en el año 1.900.
 Fuente: INE. Censo de población de 1.900.



*Elaboración propia. Gráfica de superficie cultivada de olivar de regadío y seco en los términos municipales de las poblaciones del trayecto ferroviario. *Fuente: INE. Anuario de 1.888. Superficies productivas y no productivas de la provincia de Córdoba en 1.872, y de la provincia de Jaén en el año de 1.879.

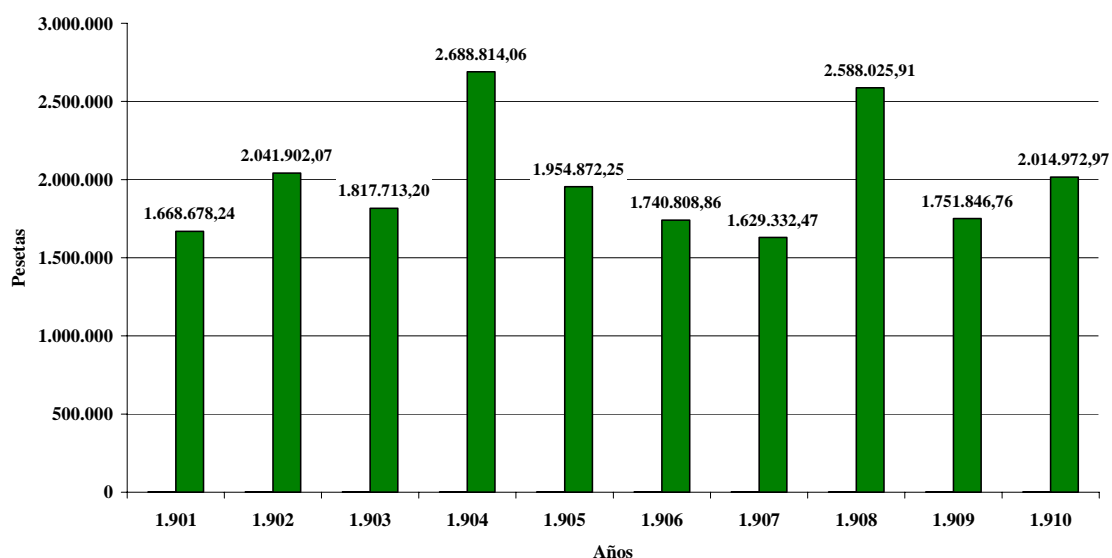
Atendiendo los resultados de explotación de la línea entre 1.895 y 1.902, se observa un crecimiento ascendente en los ingresos, los cuales resultan bastante indicativos de la actividad del tráfico de viajeros y mercancías que comenzaba a generarse en el trayecto.



*Elaboración propia. Fuente: Archivo Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Estado de los principales resultados del tráfico en la línea de Puente Genil a Linares, desde 1.895.

Pese a no contar con suficiente información cuantitativa sobre la producción de aceite de oliva transportada por este ferrocarril en sus inicios, es lógico deducir que se tuvo que apreciar un balance favorable entre producción de aceite y transporte, de modo que la importancia de la cosecha condicionaría el tránsito por ferrocarril de esta, ayudando consecuentemente a su comercialización en función de la misma. Por ello, en los años siguientes (1.901-1.910), en los balances de explotación de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, se observa que los ingresos por tráfico de mercancías, muestran altibajos, por lo que podemos deducir que los mismos se encuentran condicionados principalmente, por los distintos resultados de la cosecha de aceituna.

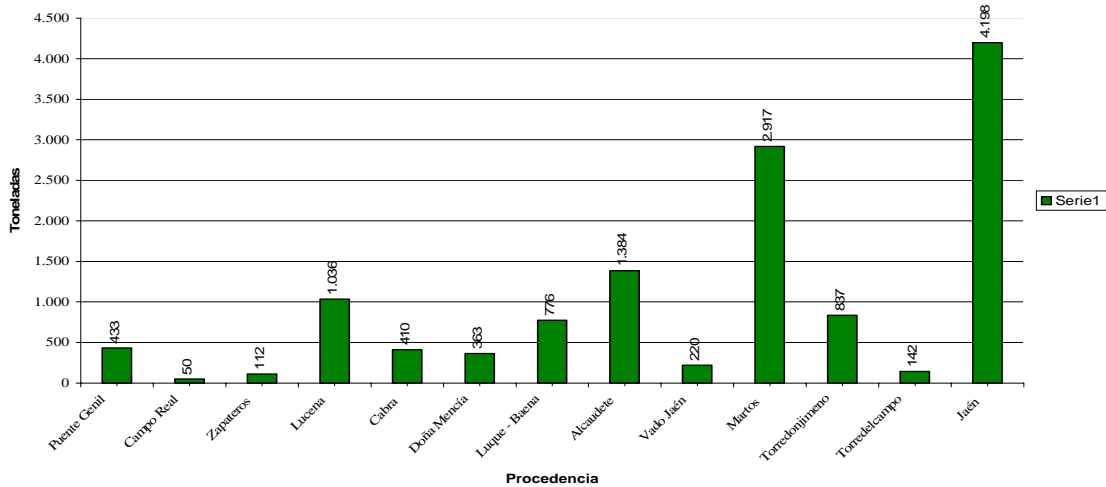
Cia. de FF.CC. Andaluces. Línea Linares Zarzuela a Puente Genil. Ingresos por mercancías entre 1.901 - 1.910.



*Elaboración propia. Fuente: Archivo Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Cía. de los Ferrocarriles Andaluces. Resultados de explotación. 1.901 a 1.910.

El aceite de las poblaciones de la línea, comenzaba a distribuirse hacia el resto de provincias españolas, principalmente por los empalmes de la compañía MZA con la de Andaluces en las estaciones de Córdoba y Espeluy.

Aceites recibidos de los Andaluces por el empalme de Espeluy, desde 1º Julio 1.909 a 30 de Junio de 1.910.



*Elaboración propia. Fuente: Archivo Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Cía MZA. Aceites recibidos de los Andaluces por el empalme de Espeluy, desde el 1º de Julio de 1.909 al 30 de Junio de 1.910.

Según Jiménez Blanco (1.986), es conveniente tener en cuenta lo acontecido en el olivar, sobre todo en la provincia de Jaén entre el último cuarto del siglo XIX y comienzos del XX.

La evolución de este sector, estuvo condicionada por la situación de los mercados exteriores de aceites, llegando a causar una depresión en el mismo entre 1.890 y 1.911, por la continua reducción de la demanda de aceite de oliva para usos industriales en favor de los aceites minerales y de semillas, más económicos y adecuados para el uso industrial. Los indicios de recuperación no comienzan a manifestarse hasta las cifras de producción de la cosecha del año 1.912.

Varias circunstancias motivaron esta recuperación.

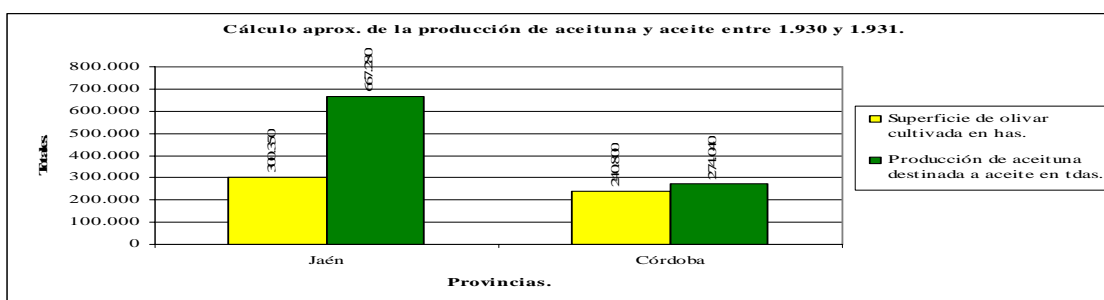
- La especialización territorial de la provincia de Jaén a principios del siglo XX, como principal núcleo olivarero de la subregión, de Andalucía y de España (80%, 44,3% y 24,5 de la producción respectivamente), por características climatológicas y por menor coste de oportunidad del olivo frente a otros cultivos en expansión.
- La especialización de la producción de aceite de oliva para consumo humano.
- Plantaciones de mayor dimensión desde el inicio del siglo XX.
- Selección de la variedad de árbol más apto para cada terreno.
- Utilización de abonos y plaguicidas, aplicación de sistemas adecuados de poda, mayor cuidado y pulcritud en la labor del vareo así como en la recogida del fruto del suelo y limpieza de la aceituna antes de su entrega en la almazara.

El proceso industrial para la obtención del aceite, sufrió una profunda modernización a comienzos del siglo XX, permitiendo ya a finales de 1.910 que la provincia de Jaén obtuviera un rendimiento por quintal métrico de aceituna superior al de la media nacional. A esto acompañó una progresiva mejora en la calidad del aceite, debido a la introducción de una serie de avances técnicos en las almazaras, como el incremento de la potencia y rapidez de la molinería y prensado, y sobre todo, por una transformación

radical en los sistemas de decantación, filtrado y transporte, llegándose a eliminar todos los elementos tóxicos, de mal sabor y olor, que anteriormente obstaculizaban la utilización del aceite de oliva para la alimentación.

Hacia el año 1.930, los rendimientos en la producción de aceite de oliva, llegaron hasta cotas similares a los de la actualidad, muestra significativa del impulso y avance que experimentó este sector desde inicios del siglo XX.

Como podemos observar en la siguiente gráfica, la provincia de Jaén a diferencia de la cordobesa, obtenía mayor rendimiento de producción por hectárea de olivar, fruto de la modernización que previamente iniciaron las almazaras jiennenses.



*Elaboración propia. Fuente: INE. Cálculo aproximado de la producción de aceituna y aceite, en el año 1.930-1.931, según datos publicados por el Comité Informativo de Productos Agrícolas.

Atendiendo lo que nos indica Fortuny i Santos (2.002), para comprender la evolución del consumo de aceite de oliva en la década de los años 40 a los 50, es necesario entender las circunstancias que acontecieron en este período de tiempo. Tras la guerra civil, el aceite quedó racionado y la demanda latente, sólo podía cubrirse mediante el mercado negro (estraperlo). En 1.946 se decretó la prohibición de talar y arrancar olivos, a fin de atender la política de autarquía instituida y poder garantizar la producción y el abastecimiento de aceite a la población. La Comisaría General de Abastecimientos y Transportes (dependiente del Ministerio de Industria y Comercio) fue la entidad encargada de gestionar la compra de aceite para tales fines. Si bien la exportación estaba prohibida durante esa década, sólo en 1.942 se permitieron exportaciones con destino a la Alemania de Hitler por razones obvias. Los agricultores al no poder exportar y tener la obligación de vender la producción al Estado, prefirieron optar por vender en cantidad en lugar de calidad, aprovechando al límite el tiempo de la recolección con el fin de aumentar el rendimiento. Al mismo tiempo, la prohibición de exportación, ocasionó la pérdida de los mercados habituales internacionales que previamente se habían conseguido.

Motivado por la expansión del cultivo del girasol en los años 60, la producción del aceite de oliva queda desplazada hacia el mercado exterior. Igualmente, en la década de los 70 a los 80, el aceite de oliva pierde protagonismo en beneficio de otros aceites, disminuyendo su consumo, buscando la salida de los excedentes en el mercado internacional.

Aún existiendo las circunstancias referidas, el aceite no dejó de fluir por los diferentes mercados. Para entender el amplio desarrollo comercial que generó el aceite de oliva en estas poblaciones y en sus respectivas comarcas, es imprescindible vincular la aportación que realizó como entidad reguladora de la producción olivarera del Patrimonio Comunal Olivarero.

Dicho organismo se constituyó como Corporación de Derecho Público, con el fin de concentrar y almacenar toda la producción oleícola que aportaban las almazaras tras la cosecha, cediendo su capacidad de almacenaje en régimen de alquiler.

Observando esta institución la excelente herramienta de transporte que suponía el ferrocarril, distribuyó sus almacenes lindando con las estaciones clave de la línea férrea, disponiendo de vías de apartadero para facilitar el cargue.

Por orden del Ministerio de Agricultura del 11-12 de Junio de 1.943, BOE del 14/06/1943, se autoriza al Sindicato Nacional del Olivo (SNO) la creación de la red de almacenes reguladores (RAR), comenzándose la construcción de los mismos en diferentes fechas.

Almacén regulador	Inicio de las obras	Contratista	Fin de las obras
Espeluy	01/08/1.944	Pascual - Entrecanales	25/01/1.949
Lucena	01/09/1.945	Entrecanales	01/05/1.948
Torredonjimeno	01/12/1.945	Ulloa	01/12/1.954
Puente Genil	01/12/1.945	Ulloa	01/04/1.955
Linares	17/05/1.946	Agroman	01/02/1.955
Jaén	28/06/1.954	Autocampo	28/02/1.955
Martos	02/07/1.954	Parer	02/03/1.955

*Fuente: Patrimonio Comunal Olivarero.

Si bien hubo períodos considerables de interrupción en la construcción de algunos almacenes, ya fuera por rescisión de contrato a la empresa constructora o por falta de fondos, una vez concluidos, el Patrimonio Comunal Olivarero disponía en estas poblaciones de una capacidad inicial de almacenaje de 5.000 tds. por almacén regulador, a fin de poder garantizar el potencial cosechero del olivar.

A lo largo de la vida del trazado, existieron almacenes reguladores en las poblaciones de Linares, Espeluy, Jaén, Torredonjimeno, Martos, Lucena y Puente Genil. Todos ellos disponían de suficiente número de trujales, teniendo en cuenta la necesidad de dar cabida al fruto de extensas zonas cuyas demarcaciones comprendía amplios territorios de olivar.



*Almacén regulador de Torredonjimeno (Jaén).
 Fuente: Patrimonio Comunal Olivarero.



*Almacén regulador de Lucena (Córdoba).
 Fuente: Patrimonio Comunal Olivarero.

Para abastecer de aceite a un importante consumidor como era el Ejército, del almacén regulador de Torredonjimeno, se expidieron numerosas remesas vía ferrocarril, con destino a los diversos regimientos y acuartelamientos militares de España, encontrándose entre sus destinatarios la Escuela de Marina de Ferrol (A Coruña), Academia General de Oficiales (Zaragoza), Academia de Suboficiales de Tremp (Lérida), acuartelamientos de Manises (Valencia), Cerro Muriano (Córdoba), Islas Canarias, Ceuta y Melilla, entre otros, siendo éstos últimos enviados vía puerto de Málaga.

Tras lo expuesto, podemos considerar que el Patrimonio Comunal Olivarero fue un excelente soporte logístico para el comercio del aceite. La dotación de vías de apartadero en los almacenes, facilitó considerablemente el cargue de la producción en grandes volúmenes mediante vagones cisterna.

Por otro lado, las empresas del sector, atendiendo la capacidad de carga que el tren ofrecía, comprendieron la eficacia de expedir sus remesas por este medio.

La compañía Aceites Carbonell (fundada en Córdoba en 1.866), estableció una importante factoría frente a la estación de Jaén, muy próximas a los muelles de carga.

El industrial toxiriano Emilio Carazo, bajo la marca “Productos Amparo” y con instalaciones cercanas a la estación de FF.CC., comercializaba tanto aceite como harinas, al igual que Carazo, Montijano y Cia.



*Fuente: Calabrús Lara, José. “Palabras para una Estación” .

No menos importante fue el empresario Marcelino Elosua Herrero, que tras su periplo de negocios en México (1.904 a 1.924), decidió regresar a su patria y fundar en 1.927 la empresa Aceites Elosua S.A., afincándose en 1.930 en Martos (Jaén) para iniciar su actividad dentro del sector del aceite de oliva. Fue tal su envergadura comercial, que dispuso de parque propio de vagones cisternas. Existieron sucursales en Jaén, Torredonjimeno, Lucena, Oviedo y Santiago de Compostela, abarcando las labores de fabricación, extracción, refinado y envasado.



*Cisternas de Elosua en Martos (Jaén). 1.939.
 Fuente: Archivo particular.

Otro singular e importante productor fue sin duda, Pallarés Hnos. Originarios de Tortosa (Tarragona), los hermanos Pallarés se afincaron a finales del siglo XIX en la localidad cordobesa de Cabra. Si bien sus inicios comerciales en la zona estuvieron vinculados al vino, tuvieron que abandonar

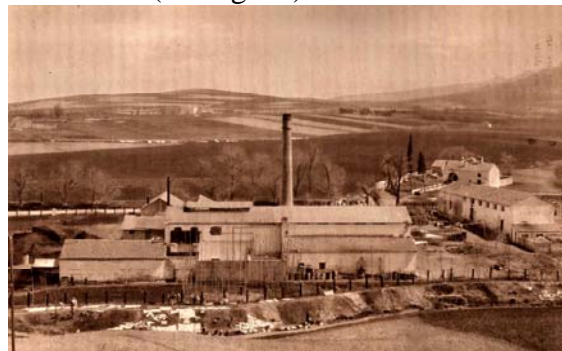
esta actividad motivada por la plaga de filoxera del año 1.888. A continuación, decidieron iniciar un negocio novedoso en el mercado de los aceites, siendo empresa pionera en España en la producción de aceite de orujo, pues supieron aprovechar este desecho de la molienda del resto de almazaras, para iniciar la producción de esta variedad de aceite. Posteriormente decantaron su actividad hacia la producción y comercialización del aceite de oliva. Dispusieron de unas amplísimas instalaciones, en las que además del aceite de oliva, también comercializaron arroz (producto endémico de Tortosa). Exportó importantes cantidades de aceite a Europa vía FF.CC, especialmente a Alemania, llegando a adquirir las partidas remitidas a este país tal relevancia para la empresa, que hubo la necesidad de incorporar en la plantilla de la fábrica egabrense, un traductor nativo alemán a fin de facilitar en origen, la confección de los documentos necesarios y la correspondencia en ese idioma.

Según señala Lindo Martínez (2.005), como muestra de la habilidad y visión de futuro para los negocios, los hermanos Pallarés, por medio de varias misivas dirigidas a Palacio Real en 1.917 y por mediación del Diputado en Cortes egabrense D. Juan Sánchez Guerra y de éste con el Marqués de Torrecilla, consiguieron el permiso real de S.M. Alfonso XIII, para registrar una marca de aceite con el nombre de “Rey Alfonso” con la estampación de la figura del monarca en los envases, con ánimo de exportarlo principalmente al mercado británico y de Estados Unidos.



*Fuente: XXXI Congreso Nacional de Cronistas Oficiales. Ponencia “Título Rey Alfonso para un aceite Egabrense”
Detalle del anverso y reverso de envase de aceite serigrafiado, fabricado en hojalata.

Así mismo, además de la gran factoría matriz de Cabra (Córdoba), existieron fábricas en Torredonjimeno y Martos (Jaén), Nueva Carteya y Lucena (Córdoba) Fuente de Piedra (Málaga) y un centro de distribución en Tortosa (Tarragona).



*Factoría de Cabra (Córdoba) año 1.931.
 Fuente: Archivo fotográfico de Hecoliva. S.A.

*Factoría de Torredonjimeno (Jaén) año 1.931.
 Fuente: Archivo fotográfico de Hecoliva. S.A.

La magnitud comercializadora que alcanzó este emporio fue de tal dimensión, que en la propia factoría egabrense dispusieron de talleres para la fabricación de envases de hojalata, hornos de secado de colores y de barnices para la litografía, así como carpintería para la fabricación de cajas de madera para dichos envases.



*Factoría de Cabra. Taller fabricación envases de hojalata.
 Archivo fotográfico de Hecoliva. S.A.

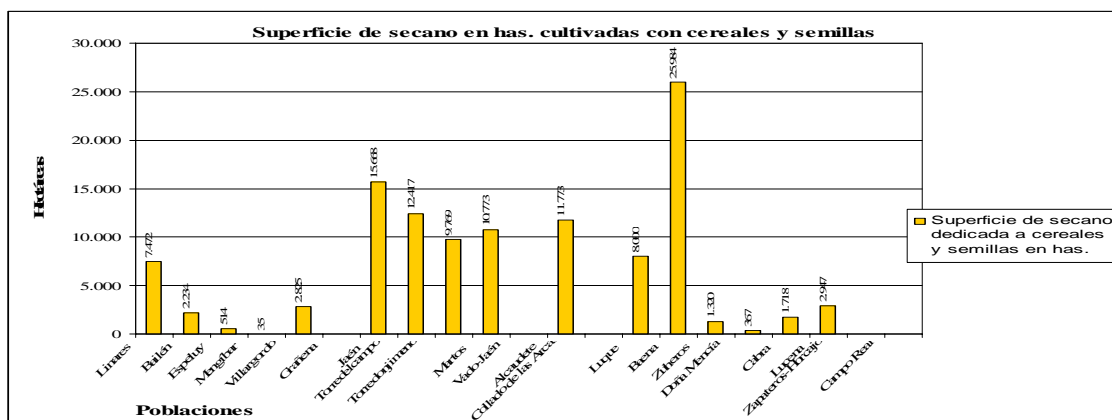


*Factoría de Cabra . Litografía, sala de máquinas.
 Archivo fotográfico de Hecoliva. S.A.

Por último, la propia RENFE, una vez quedaron establecidos los economatos laborales en las distintas estaciones de la red, estos se abastecieron de aceite de las empresas instaladas en las poblaciones de este trayecto, remitiéndose por vagón completo a destino, las partidas transportadas a los diferentes puntos de venta.

Cereales y harinas.

Gran parte del trayecto ferroviario transcurre por zonas de campiña, donde sobre todo, trigo y cebada se cultivaban en superficies de cierta consideración.



*Elaboración propia. Fuente: Anuario de 1.888. Superficies productivas y no productivas de la provincia de Córdoba en 1.872 y de Jaén en 1.879. INE.

Teniendo en cuenta la no despreciable superficie de cereales en cultivo, era lógico pensar que se abrían unas perspectivas favorables para su comercialización por vía férrea.

En anterior gráfica, podemos observar, que el término municipal con mayor extensión dedicada a cereales era Baena, aunque los términos de Jaén, Alcaudete, Torredelcampo, Martos y Torredonjimeno también disponían de una importante extensión. Para poder comercializar el grano, la población de Baena y todo su término, disponía del enclave ferroviario de Luque, aunque más tarde, una vez concluido el ramal entre ésta y la estación de Luque en 1.918, ya podía enlazar vía ferrocarril directamente.

Al ser una zona donde prácticamente toda la superficie dedicada al cultivo del cereal era de secano, las cosechas evidentemente estaban muy ligados al año pluviométrico, obteniéndose resultados, lógicamente, en función de este condicionante.

De cualquier modo, para comprender mejor el tráfico de cereales y harinas que se generó en el trayecto, es conveniente señalar el papel que desempeñó el Servicio Nacional del Trigo.

Este se creó en plena contienda civil por el Gobierno Nacional instalado en Burgos, mediante “Decreto Ley de Ordenación Triguera de fecha 23 de Agosto de 1.937”, con la finalidad de garantizar el almacenaje y abastecimiento de la producción del trigo. Según figura en la Orden del Ministerio de Agricultura del 16/11/1.940, BOE del 19 de Noviembre de 1.940, se autorizaba al Servicio Nacional del Trigo (SNT) la convocatoria de un concurso de proyectos de almacenes de tres tipos:

1. Almacenes de recepción o “paneras rurales” con capacidad de 500 tdas.
2. Almacenes de consumo o “paneras industriales” para 2.500 tdas., que habrán de ser construidas a pie de ferrocarril.
3. Almacenes de reserva o silos nacionales destinados a conservar lo sobrante en años de buena cosecha.

Al igual que hemos descrito anteriormente del Patrimonio Comunal Olivarero sobre la disposición de los almacenes reguladores, el Servicio Nacional del Trigo, atendiendo el 2º tipo de almacenes a construir y la importancia cerealística de la zona, construyó silos de almacenaje junto al ferrocarril en diferentes poblaciones, pues la infraestructura ferroviaria existente, ayudaba al cumplimiento del objetivo.

Por decreto de fecha 12/07/1.946 del Ministerio de Agricultura, BOE nº 213 del 1 de Agosto de 1.946 se autoriza al Servicio Nacional del Trigo para construir y explotar la Red Nacional de Silos.

La Orden del Ministerio de Agricultura del 26/07/1.946, BOE nº 216 de fecha 4 de Agosto de 1.946, aprobaba el plan presentado por la Delegación Nacional del Servicio Nacional del Trigo para la construcción de silos integrantes de la Red Nacional, entre los que se encontraban el silo de Baena (Córdoba) y Jaén capital.



Finalmente, por decreto del Ministerio de Agricultura de fecha 17/11/1.966, BOE nº 295 del 16 de Diciembre de 1.966, se declaró de urgencia la realización de un silo para cereales en la localidad de Mengíbar (Jaén), siendo éste el tercero y último que existieron con el de Jaén capital y Baena (Córdoba), junto a las estaciones del trazado ferroviario.

*Silo del SNT en Jaén capital junto a la estación de ferrocarril y almacén regulador. Fuente: Archivo fotográfico del Patrimonio Comunal Olivarero.

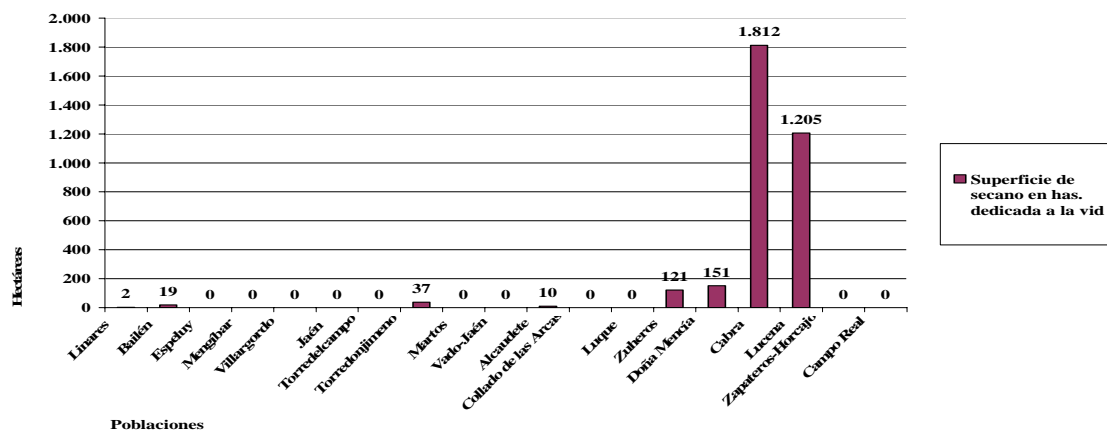
Al igual que los almacenes reguladores de aceite, los silos de grano también dispusieron en sus instalaciones de vías de apartadero, a fin de facilitar el transporte del cereal mediante vagones tolva.

Vino

Como nos indica López Salamanca (2.003), la zona comprendida entre los actuales términos municipales de Luque, Doña Mencía, Cabra, Lucena, Moriles y Puente Genil, consta desde tiempos del emperador Augusto como la región de la Turdetania más tarde denominada Bética, y de la que el sabio Estrabón en su obra “Geographiká” señala la exportación a la capital Romana y al resto del Imperio, entre otros productos de “trigo, mucho vino y aceite, no sólo en cantidad sino en calidad insuperables...”

Descubierto el nuevo mundo, los nuevos pobladores hispanos, reclamaban vinos peninsulares, pero pocos podían soportar el tiempo de la travesía sin que se echaran a perder. Por esta circunstancia, además de su calidad, los vinos lucentinos iniciaron una carrera hacia su máximo esplendor, allá por el siglo XVII. En la obra “Historia de Gil Blas de Santillana” del francés Alain René de Lassaige, se relata que en las fiestas que el Duque de Medina Sidonia obsequiaba a Felipe IV y que celebraba en el Coto de Doñana, servía vinos Lucentinos en la mesa que compartía con el monarca. Ya en el siglo XIX, el vino de Lucena se resintió con la aparición en tierras jerezanas de eminentes vitivinicultores ingleses, escoceses y franceses, origen de conocidas sagas bodegueras. Pero la peor época que sufrió el campo de viñedos de esta zona, se produjo a finales del siglo XIX como consecuencia de la plaga de filoxera proveniente de la vecina provincia de Málaga en 1.888, diezmando los viñedos hasta el punto de casi su total desaparición. Sólo la incorporación de cepas de origen americano (resistentes a la filoxera) injertadas con variedades autóctonas, permitieron el resurgir de estos caldos. Por contrapartida, ello motivó la pérdida de la popular denominación de origen “Vinos de Lucena”, favoreciendo esta circunstancia a los vinos más populares de la aldea de Zapateros (Moriles desde 1.912) y los de la vecina población de Montilla.

Superficie de secano en has. dedicada a la vid



*Elaboración propia. Fuente: Anuario de 1.888. Superficies productivas y no productivas de la provincia de Córdoba en 1.872 y de Jaén en 1.879. INE.

Una vez superada esta crisis, los vinos de Lucena emprendían una nueva andadura. El esfuerzo tras la plaga y el empeño en obtener la calidad anteriormente perdida, tuvieron su recompensa para la Bodega de D. José de Mora y Madroñero, caballero de la Real Orden de Carlos III y de Isabel la Católica, obteniendo el 13 de Julio de 1.891 el título

de proveedor de la Casa Real, otorgado de la Reina Regente Dña. María Cristina. Esta circunstancia facilitaría comercializar posteriormente a través del reciente ferrocarril de Linares a Puente Genil, sus vinos a diferentes mercados nacionales y extranjeros, para lo que a comienzos del siglo XX se publicitaban como "Cosecheros y Exportadores de Vinos especiales de los Moriles y Montilla".

Además de vino para consumo, en la década de los años 30 a los 40 del pasado siglo, (antes de constituirse la denominación de origen) el vino de esta zona era adquirido por los bodegueros jerezanos en considerables partidas transportadas en vagones Foudre, con el fin de aumentar el grado de alcohol de sus vinos, pues resultaba más económico hacerlo de este modo que añadiendo alcohol etílico.

Por otra parte, el Estatuto del Vino de 1932 (Decreto de fecha 08/09/1.932), amparó legalmente los nombres de las localidades de Montilla y Moriles para poder ser usados en exclusiva por los elaboradores y criadores de los pueblos ubicados en su zona de producción y crianza.

Ya casi mediado el siglo XX, distintas poblaciones de la zona con sus respectivas variedades de uva, deciden unificarse bajo la denominación común de vinos de "Montilla-Moriles", constituyéndose como "Denominación de Origen" en Diciembre del año 1.944.



*Zona geográfica de la Denominación de Origen de los vinos "Montilla-Moriles"

Fuente: Consejo Regulador D.O. "Montilla-Moriles".

Siendo un vino fino, de apreciada calidad, y por características similares a los de Jerez, se erigió por derecho propio como el competidor natural de este, por lo que su demanda se asimiló a la de los caldos Jerezanos.

De las variedades de uva existentes (moscatel, airén, baladí-verdejo, montepila, moscatel de grano pequeño y Pedro Ximenez), se elaboran los tipos de vino denominados generosos (fino, amontillado, oloroso, palo cortado, raya y ruedos), Pedro Ximenez y blancos, muy apreciados tanto en el mercado nacional como internacional.

En general, mediados los años 40, comienza a incrementarse la recepción de vinos procedentes de La Mancha y en menor medida de Extremadura. Al ser vinos de menor calidad que los cultivados en la zona y más económicos, se destinarían al consumo habitual, pues la producción de los vinos "Montilla-Moriles" al poseer el reconocimiento de calidad de la denominación de origen, se comercializaban prácticamente en su totalidad en otras zonas, obteniéndose con ello mejor rendimiento comercial.

Durante la década de los 50 y 60 fueron muy solicitados por los emigrantes de la zona residentes sobre todo en Madrid y Cataluña, que lo recepcionaban en destino mediante vagones Foudre, y bocoyes de 36 ó 40 arrobas de capacidad (580 y 645 litros respectivamente).

Como señala Muñoz Rubio¹, en el año 1.955, observando RENFE el incipiente tráfico de camiones-cuba, se modifica en Octubre las condiciones de la tarifa especial de P.V., a fin de intentar contrarrestar la competencia del tráfico por carretera.

Habría que señalar como causa importante del descenso del transporte por ferrocarril, la dificultad de transportar el vino embotellado debido a las frecuentes roturas del envase, por lo cual los productores comenzaron a transportarlo por carretera, quedando por tren, el de vino envasado en garrafas, que a diferencia del embotellado, se podía transportar por ferrocarril con almohadillas antichoque, circunstancia que no se producía en el transporte por carretera. A partir de 1.963, se observa que las facturaciones generadas por este tráfico han disminuido hasta tal punto, que pueden considerarse marginales, dada su poca relevancia dentro del tráfico ferroviario.

De cualquier modo, el ferrocarril por medio del vagón Foudre y del bocoy brindó la oportunidad de extender y comercializar vinos en cantidades muy significativas dada su amplia capacidad, a importantes y reconocidos productores como Bodegas Mora Chacón (heredera de la fundada por D. José de Mora y Madroño) y Bodegas Torres

Burgos (fundada en 1.890) de Lucena, al igual que Bodegas Luque (fundada en 1.919) y Bodegas Lama (fundada en 1.885) ambas de Doña Mencía.



* Detalle de un vagón Foudre.
Fuente: Archivo particular.



*Detalle de bocoyes. Bodegas Luque. Doña Mencía.
Fuente: Archivo fotográfico Bodegas Luque.

Otros productos transportados

Pese a la falta de información cuantitativa, es lógico pensar que el ferrocarril contribuyó al comercio de los productos hortofrutícolas. La deficiente red de carreteras y de caminos vecinales de finales del siglo XIX e incluso de inicios del siglo XX, permitían al reciente ferrocarril de Linares a Puente Genil competir con ventaja con respecto a los caminos y carreteras existentes, tanto por capacidad como por velocidad, por lo que se puede intuir que los tráficos de estos otros productos se encaminaron mayoritariamente por esta vía.

En los territorios lindantes con este trazado ferroviario, se alternaban tanto el cultivo del olivo, como el de cereal y el de la vid. La orografía y las condiciones orgánicas del terreno favorecían la idoneidad de estos. Si bien el aceite, los cereales y el vino constituían la base del potencial agrario de toda la zona, no es menos cierto que los

¹ MUÑOZ RUBIO, Miguel. "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance" (2.008). El ferrocarril andaluz en la etapa pública. "Los tráficos de mercancías". pp. 382-383.

productos hortofrutícolas y otras variedades supusieron un aporte importante a la economía de los agricultores. Básicamente el cultivo de los huertos, se destinaba a la obtención de todo tipo de verduras, hortalizas y frutas que se comerciaban entre las poblaciones cercanas.

La empresa Pallarés Hnos. de Cabra, además del anteriormente referido aceite de oliva, entre la década de los 40 a los 60 pasados, comercializó considerables cantidades de ajo que expedía por ferrocarril con destino al puerto de Málaga para su exportación.

Durante la década de los 60 se afincaron en la localidad jiennense de Mengíbar, empresarios valencianos especializados en el cultivo de la cebolla. La idoneidad del tipo de terreno y el aporte continuo de riego procedente del río Guadalquivir, favorecía el cultivo de una variedad de muy apreciada calidad, que transportaban por ferrocarril a Valencia, para desde allí, embarcar vía marítima con destino a los principales mercados europeos.



*Carruajes en la estación de Lucena. (Córdoba).
Fuente: Archivo particular.

Hasta mediados de los años 50, de las poblaciones cordobesas de Nueva Carteya, Carcabuey e incluso Priego, carros, carruajes y carretas se desplazaban a la cercana estación de FF.CC. de Cabra, tanto para el transporte de pasajeros, como para el envío y recepción de frutas y hortalizas, provenientes principalmente del enclave malagueño de la Axarquía.



*Carros en la estación de Jaén. 1.916.
Fuente: Archivo particular.

En relación al tráfico de pescado, por proximidad y por disponer de ferrocarril, podemos deducir que los puertos de Málaga y de Algeciras fueron los principales abastecedores de las poblaciones de esta línea. Una vez que la fabricación de hielo se consolidó, permitió transportar el pescado con aceptables garantías de conservación, dejando prácticamente en desuso la conservación por salazón. La suma de ferrocarril, hielo y pescado, extendió ampliamente la comercialización desde los puertos hacia el interior peninsular. Conforme avanzaba el pasado siglo y se iban conformando los tráficos pesqueros, estos se llegaron a encaminar incluso en trenes puros desde el origen portuario con destino principalmente a la capital del país. En el nudo ferroviario de Bobadilla y en la estación de Puente Genil, se segregaban de los trenes puros de pescado (apodados como “pescaderos”) aquellos vagones que posteriormente se encaminarían por otros trenes a las distintas poblaciones de esta línea.

Pescada, boquerones y sardinas principalmente, procedían del puerto malagueño, mientras que bacalao, merluza, sardinas de Agadir (Marruecos), bacaladillas en incluso pulpo, provenían del puerto algecireño.

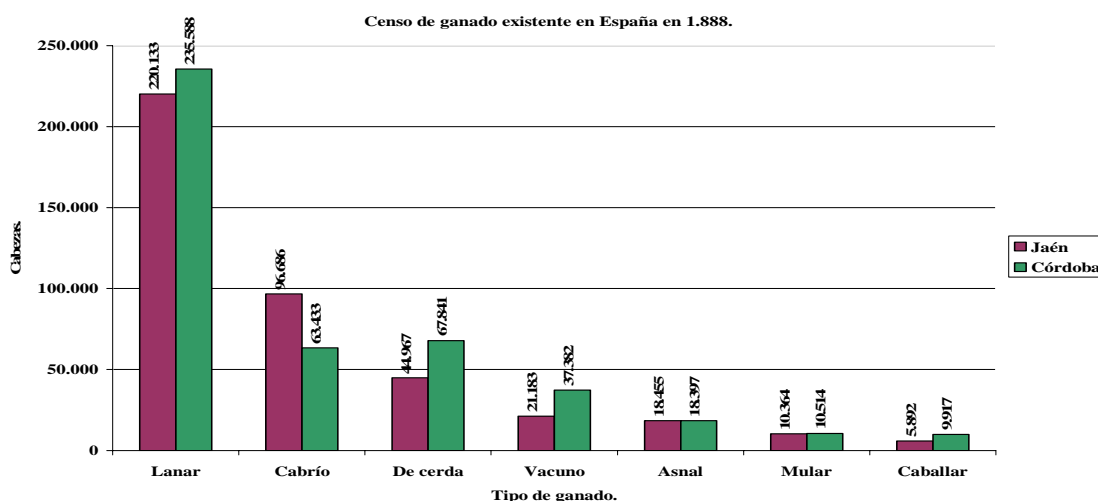
En cuanto al consumo y comercialización de aceituna de mesa, a diferencia de otras provincias andaluzas donde esta tiene más relevancia, la producción de esta especialidad en esta zona podríamos significar que fue y sigue siendo de carácter marginal. Si bien las variedades existentes en esta zona son tan propicias como las dedicadas al consumo de otras provincias, es cierto que no se produce en cantidades significativas, destinándose prácticamente la totalidad de la aceituna cosechada para la extracción de aceite. Aunque viene siendo un hábito desde generaciones, el dedicar unas arrobas de la cosecha para condimentar y aliñar, nunca ha existido una industria incipiente de aceituna de mesa en las poblaciones de esta línea férrea, ni datos cuantitativos desde sus inicios, sobre tráficos y comercio de la misma.

Ante la dificultad de obtención de datos sobre este tráfico, sólo se ha podido observar pequeñas remesas exportadas en la estación de Lucena con destino al mercado francés, facturadas por vagón completo a través de la compañía Transfesa.

Ganado

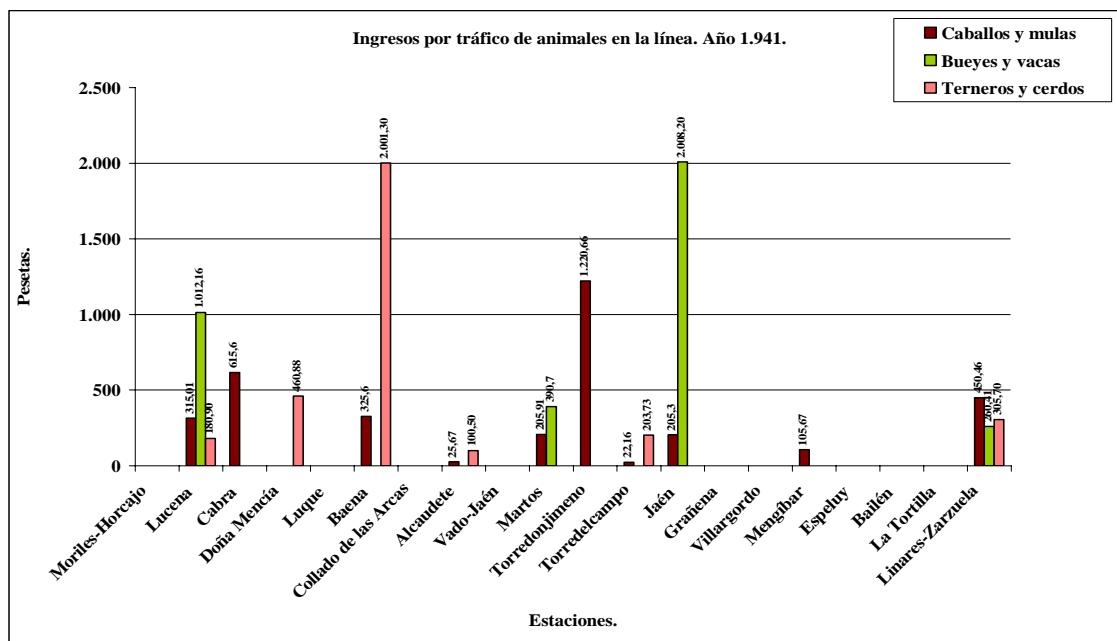
Si bien la cría de los diversos ganados en esta zona, constituía básicamente un aporte complementario para la subsistencia, también desempeñó cierto papel en el ámbito del comercio de animales. Las ferias de ganado hasta mediados del siglo XX, más que escaparates de producto, fundamentalmente favorecieron el intercambio (trueque) de animales de distintas especies entre ganaderos. A diferencia de otras zonas de España, donde la trashumancia de animales por ferrocarril constituyó un tráfico importante, en las zonas donde transcurría este trazado, se limitó al intercambio de ferias antes referido y al transporte de pequeñas remesas con destino a los mataderos.

Como se indica en la siguiente gráfica, el grueso de la cabaña, tanto en la provincia de Jaén como en la de Córdoba a finales del siglo XIX, lo formaba el ganado lanar con 220.133 y 235.588 cabezas respectivamente.



*Elaboración propia. Fuente: Anuario de 1.888. Ganado lanar, cabrío, de cerda, vacuno, asnal, mular y caballar. INE.

Como se puede observar en la siguiente gráfica, los principales tráficos de ganado en el año 1.941, se generaban en las localidades de mayor población (Baena y Jaén), principalmente de ganado vacuno y porcino, reduciéndose progresivamente desde inicios de los años 50, en favor del transporte por carretera a medida que esta red viaria iba incrementándose y ganándole tráfico al ferrocarril.



*Elaboración propia. Fuente: Estadística de Renfe del año 1.941. Archivo de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

La dificultad para la cuantificación y la escasa significación que tuvo este tráfico, no arroja demasiados datos, pues como se ha indicado anteriormente, el ganado en general en esta zona, se prestó a poco movimiento en el ferrocarril, al estar destinado principalmente al autoabastecimiento. De haber existido una industria transformadora (cárnica o láctea), es más que probable que hubiera generado mayor movimiento para atender la explotación de la misma.

CONCLUSIONES

Podríamos considerar que en general, la implantación de infraestructuras ferroviarias ha conllevado un proceso inherente de industrialización y de desarrollo en aquellas zonas y poblaciones por las que ha discurrido. A su vez ha permitido la articulación de los mercados interiores, la especialización de tráficos, el intercambio comercial y contribuido, en mayor o menor medida, al desarrollo económico.

Aunque en condiciones normales todo ello habría favorecido notablemente el área geográfica de este trazado, la construcción y posterior desarrollo de este ferrocarril no se vio acompañado de los resultados que cabía esperar. Si bien el origen de este trazado lo podríamos asignar a la voluntad inicial de los ciudadanos de la capital jiennense de contar con ferrocarril, y a la del Sr. Loring como promotor, tal y como se reflejaba en el proyecto que firmaba el 30 de Abril de 1.875... “Ligadas ya entre sí las ciudades más importantes de Andalucía por medio del ferrocarril, quedan aún comarcas enteras donde existen manantiales inagotables de riqueza... bien conocida es la gran importancia agrícola de ciudades como Lucena, Cabra, Martos y Jaén, cuya principal riqueza es conformada por la exportación de aceite, granos y caldos y que sin embargo, alejadas de las vías sienten entorpecido su comercio por los tardíos y defectuosos medios de

transporte”², la construcción del mismo también podría considerarse que obedecía a los intereses de este (en representación del sindicato Larios de Málaga y de otros inversores) en obtener y garantizar el abastecimiento de materias primas provenientes de la minería linarense, para su industria siderúrgica establecida en Málaga, a través de su nueva concesión ferroviaria. No por ello, este ferrocarril dejó de ser una oportunidad de negocio para sus promotores y una excelente herramienta de transporte para dar salida a los mercados nacionales y extranjeros de los productos agrícolas cosechados.

Sin duda, el ferrocarril entre Linares y Puente Genil, contribuyó en la consolidación del comercio del aceite, cereales y caldos que se producían en estas tierras.

La deficiente infraestructura que mostraba este ferrocarril desde sus inicios, limitaba el desarrollo de velocidades comerciales competitivas, que a su vez condicionaron la renovación del material motor y por añadidura del remolcado. Al no acometerse las adaptaciones y modificaciones necesarias en la infraestructura para disminuir los tiempos de los recorridos, tanto los tráficos de viajeros como los de mercancías, se fueron resintiendo paulatinamente, ya que las bajas velocidades comerciales desde sus orígenes (no superiores a 35 km/h), no resultaron atractivas para empresas y viajeros cuando el transporte por carretera comenzaba a emerger, motivos que contribuyeron enormemente al declive del transporte ferroviario de esta línea.

Por otro lado, si tenemos en cuenta el escaso desarrollo industrial andaluz de finales del siglo XIX e inicios del XX, en parte como consecuencia de una deficiente red de comunicaciones, más acentuado aún en las provincias del sureste, los inicios de este trazado ya presagiaban su destino hacia el comercio de productos agrarios y el transporte de minerales antes señalado, casi en exclusiva. Como indica Cuéllar Villar (2.001), el objetivo de los ferrocarriles en el sureste andaluz, más bien obedece a un ferrocarril minero enmascarado, bajo la apariencia de uno convencional, que a pesar de cumplir con los requisitos previstos para los ferrocarriles de utilidad pública (ancho de vía nacional, transporte de viajeros, mercancías, paquetería...) y de las condiciones contempladas en el plan de ferrocarriles, se nutrieron de las subvenciones estatales, obteniendo sus promotores, una ventajosa financiación económica para acometer estos proyectos.

Salvo el primer cuarto del pasado siglo XX en que hubo relativa estabilidad económica y social en España, diversos períodos de nuestra historia (crisis finisecular del siglo XIX, depresión de los años 30, guerra civil española, postguerra, período de autarquía e intervencionismo) y ya en la década de los 50 y 60 la fuerte competencia del transporte por carretera, zancadillearon constantemente este ferrocarril, no pudiendo levantarse y reponerse debidamente a diferencia de otras líneas dentro del estado.

El abandono y olvido de este trazado por parte de la administración, dio lugar a una lenta agonía que fue consumiendo, tramo a tramo, la practica totalidad del tendido, trasvasando paulatinamente, sobre todo, el flujo del “oro verde” y el ir y venir de sus habitantes, al transporte por carretera, quedando para el recuerdo, el popular “Tren del aceite”.

BIBLIOGRAFIA

² OLIAS RUIZ, Emilio y BARRADO BAUTISTA, Andrés. “Antecedentes Anglo-Sajones del Ferrocarril Málaga-Córdoba. (1.860-1-865). Apuntes sobre la vida de Jorge (Georges) Loring James. Ponencia del IV Congreso de Historia del FF.CC. Pag. 8. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- ANUARIO DE 1.888. INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. (INE).
BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO. (BOE).
CALABRÚS LARA, José. (2.004). “Palabras para una estación”. IU de Torredonjimeno. (Jaén).
CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2.001). “Un modelo ferroviario de ciclo minero: Auge y caída del ferrocarril en el Sureste Andaluz”. II Congreso de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
CUÉLLAR VILLAR, Domingo, SÁNCHEZ PICÓN, Andrés. (2.008). “150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance”. Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
FORTUNY I SANTOS, Jordi. (2.002). Tesis doctoral. Universidad Politécnica de Cataluña. Área de Organización de Empresas. Manresa. (Barcelona).
INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA. (INE).
JIMÉNEZ BLANCO, José Ignacio. (1.986). “La producción agraria de Andalucía Oriental. 1.874-1.914”. Universidad Complutense de Madrid.
LINDO MARTÍNEZ, José Luis. (2.005). “Título Rey Alfonso para un aceite egabrense”. XXXI Congreso Nacional de Cronistas Oficiales. Cronista oficial de Aranjuez. (Madrid).
LÓPEZ PÉREZ, Manuel. (1.981). “Jaén 1.881-1.981 un siglo de Ferrocarril”. Boletín del Instituto de Estudios Jiennenses. Diputación provincial de Jaén.
LÓPEZ SALAMANCA, Francisco. (2.003). “Informe sobre el vino de Lucena”. Cronista oficial de Lucena. (Córdoba).
OLIAS RUIZ, Emilio y BARRADO BAUTISTA, Andrés. “Antecedentes Anglo-Sajones del Ferrocarril Málaga-Córdoba. (1.860-1-865). Apuntes sobre la vida de Jorge (Georges) Loring James. IV Congreso de Historia Ferroviaria. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
SERVICIO SINDICAL DE ALMACENES REGULADORES. (1.956). “El ferrocarril del aceite”. Cámara Oficial Sindical Agraria de Jaén.

FONDOS DOCUMENTALES.

- Bodegas Lama. Doña Mencía. (Córdoba).
Bodegas Luque. Doña Mencía. (Córdoba).
Bodegas Mora Chacón. Lucena. (Córdoba).
Bodegas Torres Burgos. Lucena. (Córdoba).
Consejo regulador de la denominación de origen “Montilla-Moriles”. Montilla. (Córdoba).
Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (Madrid).
Hecoliva. S.A. Cabra. (Córdoba).
Patrimonio Comunal Olivarero. (Madrid).