

MOOC sobre Sierra Nevada

MÓDULO 2

2.2 EL TRANVÍA DE SIERRA NEVADA: UN VIAJE AL PAÍS DE LOS SUEÑOS

Por **Manuel Titos Martínez**

Catedrático de Historia Contemporánea de la Universidad de Granada

El Duque de San Pedro de Galatino y Sierra Nevada

Julio Quesada Cañaveral y Piédrola, Señor de Láchar, Conde de Benalúa y de las Villas y Duque de San Pedro de Galatino, es un hombre que ha pervivido en la memoria colectiva de los granadinos como prototipo del empresario emprendedor. Nació en Madrid en 1857 y allí falleció el 15 de julio de 1936, aunque la mayor parte de su patrimonio estuvo en Granada y en Granada desarrolló la mayor parte de su actividad económica, residiendo entre Madrid, Granada (Carmen del Caidero) y Láchar, donde le pertenecían la mayor parte de las tierras del municipio y donde construyó un castillo de estilo “alhambrenño”. Allí levantó una fábrica de azúcar y otra de aceite, y promovió un ferrocarril de vía estrecha que unió Láchar con la estación de Íllora, por el que llegó en numerosas ocasiones el propio Rey Alfonso XIII para desarrollar memorables cacerías. En 1905 se interesó por las posibilidades turísticas de Granada y comenzó la construcción de un gran hotel en una de las colinas de la Alhambra, inaugurado en 1910.

Pronto puso su mirada en las oportunidades que ofrecía Sierra Nevada, pero el problema fundamental para el acceso a Sierra Nevada era el de las comunicaciones. Para resolverlo, desde principios del siglo XX se habían venido construyendo algunos caminos y se habían elaborado varios y disparatados proyectos de construcción de tranvías, funiculares, túneles y ascensores, para llevar cómodamente a los viajeros desde las calles de Granada hasta la cima del Mulhacén. Otros pretendieron perforar Sierra Nevada por el valle del Genil y llevar el ferrocarril hasta el mismo puerto de Almería.

En 1905 Galatino, ocupado entonces como empresario en la construcción del hotel Alhambra Palace, se interesó por el proyecto y en compañía del ingeniero Ramón Maurell y del arquitecto norteamericano Guy Lowell, autor del proyecto del hotel en la Alhambra, llevó a cabo un reconocimiento pericial del terreno y desaconsejó al Duque cualquier inversión que no llevara aparejada la resolución de unos buenos accesos. Era efectivamente prematuro y el Duque guardó sus proyectos hasta que en 1919 consideró llegado el momento y los hizo públicos a través de un folleto dirigido a la opinión pública y un encuentro con los medios de comunicación. Proponía entonces la construcción de un tranvía que se financiaría bajo la forma de sociedad anónima y de un hotel, sucursal del Alhambra Palace, que construiría con sus propios fondos.

Hasta Pinos Genil, el itinerario propuesto aprovechaba el trazado de la carretera de Sierra Nevada que había comenzado a construir el ingeniero Juan José Santa Cruz ese mismo año y que varió precisamente su trazado para hacerlo coincidir con el del tranvía y aprovechar entre ambos el



MOOC sobre Sierra Nevada

esfuerzo económico y temporal. Allí abandonaba la carretera y se dirigía Genil arriba a buscar la conjunción de éste con el río Maitena, continuando después hasta el lugar denominado el "Charcón", el punto más próximo al hotel que pensaba construir, el Hotel del Duque. En total, se proyectaban algo más de veinte kilómetros: 10'5 de Granada a Pinos Genil, 5 hasta Güéjar Sierra y 4'8 más hasta el Charcón. En el análisis de rendimientos, el proyecto estimaba un tráfico para los pueblos de Cenes, Dúdar, Quéntar, Pinos Genil y Güéjar Sierra de cuarenta mil toneladas al año en productos de consumo en ambas direcciones; a ellos, habría que añadir el movimiento de viajeros de dichos pueblos y el de excursionistas. Además, el tranvía permitiría explotar con buenas esperanzas de rendimiento las canteras de serpentina del barranco de San Juan, los mármoles, las minas de hierro y de cobre del Guarnón y las calaminas de Güéjar, así como las maderas y carbones que diariamente se veían circulando hacia Granada a lomos de animales por la cuenca del Genil. En resumen, los ingresos esperados ascendían a 292.000 pesetas anuales (unos 700.000 euros en valores de 2018).

Una financiación popular

Para la construcción del tranvía, el proyecto contemplaba un presupuesto total de 1.200.000 pesetas (2,8 millones de euros/2019) y para su consecución, se preveía la emisión de 1.400 acciones de 500 pesetas (1.977 euros/2019) y de mil obligaciones amortizables, también de 500, al cinco por ciento.

El 4 de noviembre se firmó la escritura pública de constitución de la sociedad y de los 157 accionistas que suscribieron la primera emisión, el mayor fue, como era de esperar, el Duque de San Pedro, que adquirió 439 acciones por valor de 219.500 pesetas, equivalentes al 31'3 por 100 del capital social; el segundo fue la sociedad Hijos de Manuel Rodríguez-Acosta con 135 acciones; el tercero, Isidoro Pérez de Herrasti, conde del Antillón, con 110 acciones y el cuarto Julián de Damas y García Valenzuela con 96. Únicamente 35 suscriptores, el 22 por 100, adquirieron diez o más acciones y, por contra, el 78 por 100 de los suscriptores no llegaron a diez acciones; finalmente, hubo 47 accionistas que suscribieron tan solo una acción; en síntesis, puede afirmarse que el proyecto del tranvía tuvo un notable respaldo popular que se manifestó en un gran número de simbólicas participaciones accionariales de poca cuantía.

Pero aquel desembolso inicial fue manifiestamente insuficiente, de manera que a partir del mismo año de su comienzo, la sociedad tuvo que llevar a cabo cinco ampliaciones de capital, emisión de obligaciones y empréstitos. En resumen, la sociedad constructora del tranvía emitió 4.500 acciones cuyo importe nominal total ascendía a 2.250.000 pesetas y 4.000 obligaciones por 2.000.000 pesetas. El costo total de la empresa ascendió por tanto a 4.250.000 pesetas (9,8 millones de euros/2019), frente a 1.200.000 pesetas previstas inicialmente (2,8 millones de euros/2019). Si el Duque de San Pedro mantuvo en todo el proyecto su participación inicial del 31'3 por 100, su inversión total en el tranvía debió ascender a 1.330.250 pesetas (3,1 millones de euros/2019).

Catorce túneles y veintiún puentes



UNIVERSIDAD
DE GRANADA



MOOC sobre Sierra Nevada

Constituida la sociedad, los técnicos, bajo la dirección del ingeniero Enrique Gómez López, iniciaron la inspección de los lugares por donde iría el trazado y la elaboración del proyecto. El 1 de diciembre de 1920 se sacaron las obras de construcción a concurso y se iniciaron las mismas a comienzos de 1921.

Tras casi cuatro años de trabajos extremadamente penosos, el 6 de septiembre de 1924 se presentó en el Gobierno Civil de Granada la solicitud de apertura; había ya en Granada cuatro coches motores con una fuerza de treinta caballos cada uno y seis remolques. A primeros de febrero se firmó la Real Orden autorizando su funcionamiento tan solo hasta el kilómetro 12'200, la estación de Canales, y a las diez y media de la mañana del 21 de febrero de 1925 se inauguró finalmente el primer tramo del tranvía, desde Granada hasta Canales. Un mes después, el 20 de marzo, sin pompa ni boato alguno, se abrió también el Hotel Sierra Nevada, conocido en Granada como el Hotel del Duque.

Después de algunos reforzamientos de puentes y vías, principalmente el puente del Blanquillo, en junio de 1925 se autorizó la circulación provisional del tranvía en todo el trayecto entonces ejecutado, de Granada a la estación de Güéjar Sierra, hasta donde recorría un total de 17'55 kilómetros, adentrándose por una de las zonas más agrestes, difíciles y hermosas de Sierra Nevada. El tranvía alcanzaba los 1.500 metros de altitud y en su recorrido atravesaba 14 túneles y 21 puentes.

Desde la estación de Güéjar Sierra las obras continuaron algo más de un kilómetro y en 1928 el tranvía llegó a la estación de Maitena, en la confluencia de los ríos Maitena y Genil, desde donde los visitantes subían al Hotel del Duque en coches de caballos con una parada intermedia en el llamado "Chalé Restaurante", justo antes de comenzar la gran pendiente que conduce hasta el Hotel.

Para la fecha de inauguración del primer tramo del tranvía los recursos del Duque se habían agotado, pero su segundo matrimonio con Fernanda Salabert y Arteaga, marquesa de Valdeolmos y condesa viuda de Villagonzalo, saneó su hacienda y le permitió terminar aquellos dos proyectos casi faraónicos, en los que Julio Quesada enterró una buena fortuna. Según algunos testimonios el hotel pudo costar unos dos millones de pesetas (4,6 millones de euros/2019). Hoy, desde luego, no podría hacerse con esa cifra, porque el coste de la construcción se ha elevado en el último medio siglo muy por encima de los índices generales de subida de precios. Tampoco el tranvía. Su costo fue, como se ha dicho, de 4.250.000 pesetas, equivalentes a 9,8 millones de euros en valor actual, de los que 1,33 millones fueron puestos por Benalúa quien, además, se hizo cargo del déficit de caja que se produjo desde los mismos comienzos de su funcionamiento. Así que el duque de San Pedro se gastó en estas dos obras un mínimo de 3,33 millones de pesetas, equivalentes a unos 7,6 millones de euros, en valores constantes a junio de 2019.

El Hotel del Duque se publicitaba como sucursal del Alhambra Palace y, como tal, tenía su casino en la habitación octogonal que luego fue biblioteca y ahora salón de actos. El problema surgió cuando el gobierno de Primo de Rivera prohibió el juego en España y la obra quedó sin su objetivo principal, alejada de las posibilidades de los excursionistas granadinos de entonces. Y cuando a partir de 1928 comenzó a desarrollarse en Granada la afición al esquí y a organizarse las Semanas Deportivas de Sierra Nevada, de las que el Duque fue precisamente el instigador a través del Club Penibético, el Hotel quedaba tan alejado de las pistas que tampoco le sirvió aquella nueva oportunidad para aumentar su utilización. Así que el hotel comenzó a cerrar en invierno y, al poco, también en verano,



MOOC sobre Sierra Nevada

convirtiéndose en un monumento a los sueños de un hombre singular. En julio de 1936, poco antes de su fallecimiento, el Duque hizo donación del mismo al Arzobispado de Granada, como seminario de verano, cuya propiedad conserva en la actualidad, convertido en casa de retiro para los meses de verano.

De la ruina económica a la incautación pública

De los proyectos iniciales del Duque de San Pedro quedaba aun bastante por hacer pero los malos resultados económicos de la empresa desaconsejaban cualquier nueva obra. Y es que el tranvía de la Sierra nunca fue un negocio rentable. De hecho, entre 1925 y 1928 la sociedad perdió 467.487'49 pesetas (aproximadamente 1'1 millones de euros en valores actuales). La solución era conseguir una subvención oficial, cosa que la sociedad intentó sin resultado en 1929, o el cierre; esto último es lo que hizo en cuanto se le brindó la ocasión.

Poco después de producirse la proclamación de la República, la situación laboral en el tranvía de la Sierra se enconó peligrosamente; durante los días 9 al 12 de junio de 1931 el personal de la sociedad, que ascendía a 45 trabajadores se declaró en huelga. La situación de conflicto fue aprovechada por la empresa propietaria quien anunció el despido de todos sus trabajadores para el día 23 de junio y el cese en su actividad.

Las autoridades, los trabajadores, los viajeros y los medios de comunicación se alarmaron y el último día de julio llegó a Granada del jefe de la cuarta división de ferrocarriles para proceder a la incautación provisional de la línea, cuyo funcionamiento habría de reanudarse inmediatamente con el mismo personal que estaba al servicio de la Compañía. Después de tres semanas de paralización, el servicio, bajo la dirección de la cuarta división de ferrocarriles del Estado, se reinició el 3 de agosto de 1931. El 9 de junio de 1934 el tranvía, considerado desde entonces como de titularidad pública, pasó definitivamente a depender del Comité de Explotación de Ferrocarriles del Estado, en tanto que los propietarios de la sociedad mantenían un largo pleito con el mismo buscando la percepción de una indemnización que nunca recibieron.

Julio Quesada, Conde de Benalúa y Duque de San Pedro de Galatino, es una de las personas que más influencia ha tenido y más impronta ha dejado en la historia contemporánea de Granada, de aquella Granada comprendida entre el final de las dos experiencias republicanas de la historia de España. Una época de la que él fue no solamente testigo, sino protagonista destacado y singular.

De la prolongación al cierre

Durante la Guerra Civil el cauce del Genil se convirtió en una zona de valor estratégico para mantener el funcionamiento de las centrales eléctricas que alimentaban a Granada: San Pedro, propiedad del



MOOC sobre Sierra Nevada

Duque, El Castillo y Pinos Genil. También el valle del Monachil, con las centrales de Díechar (fusionada con la de San Pedro) y de La Vega.

Terminada la misma y en el marco de los proyectos de reforestación de las dehesas de San Juan y del Calvario, el ingeniero José Pérez Pozuelo proyectó en 1942 la prolongación de la línea del tranvía hasta las minas de la Estrella, con una primera fase de 3'5 kilómetros hasta la Vegueta del Caracol, en la confluencia del Genil con el barranco de San Juan. Desde este punto Pérez Pozuelo proyectó también la construcción de un teleférico que permitiría enlazar con la zona de los Albergues de alta montaña, a 2.500 metros de altitud, construidos al ir alcanzando altura la carretera de Sierra Nevada en los años treinta. La construcción de la línea desde Maitena hasta el Barranco de San Juan se inició en 1944 y se inauguró en 1947 pero ni la prolongación de la misma hasta la Estrella ni el teleférico pasaron de ser un sueño de la ingeniería y de los montañeros de la época.

El tranvía de Sierra Nevada nunca fue rentable, pero sí fue un formidable procedimiento romántico de penetración en la Sierra y sus vagones llevaron y trajeron las ilusiones de los montañeros granadinos durante casi cincuenta años, convirtiéndose durante los años cincuenta y sesenta del siglo XX en el lugar más recurrido por los granadinos para pasar los domingos veraniegos en las pozas del Genil.

Pero en 1973 como era inminente la construcción del embalse de Canales, que inundaría más de cinco kilómetros del trazado del tranvía, el Consejo de Ministros acordó el 7 de diciembre su cierre. El último viaje se realizó el 19 de enero de 1974. Parte del material fue vendido como chatarra y parte permaneció durante años en las viejas cocheras del Paseo de la Bomba; las vías y el tendido eléctrico fueron desmantelados; las estaciones, aún en pie, fueron abandonadas. La plataforma por donde discurrían las vías sirvió para ensanchar la carretera de la Sierra y, desde Güéjar, para construir un estrecho camino que aún hoy permite llegar en coche hasta el Hotel del Duque y el Barranco de San Juan. Algunos de sus vagones fueron conservados por la Universidad, el Parque de las Ciencias y el Parque Nacional y constituyen un recuerdo imborrable de la etapa más romántica de la aproximación de Granada a Sierra Nevada.



MOOC sobre Sierra Nevada

BIBLIOGRAFÍA

CORRAL LOPEZ, Antonio (1980). *El Duque de San Pedro de Galatino. Prócer de Granada.* Granada: Diputación Provincial.

MOLINA CARRETERO, Antonio (2007). *Hotel del Duque. Seminario Sierra Nevada.* Granada, Granada, Hotel del Duque, 21 pp.

RUBIO GANDIA, Miguel Ángel, GIMENEZ YANGUAS, Miguel y REYES MESA, José Miguel (1996). *Proyecto de teleférico a Sierra Nevada.* Granada: Axares.

TITOS MARTINEZ, Manuel (1995). *El tranvía de Sierra Nevada.* Málaga: Arguval. 222 pp.

TITOS MARTINEZ, Manuel (1997). *Sierra Nevada: una gran historia.* Granada: Universidad. Capítulos sobre el tranvía de Sierra Nevada en pp. 617-634 y 851-862.

TITOS MARTINEZ, Manuel (1999). *El Duque de San Pedro de Galatino.* Granada: Comares, 177 pp.

TITOS MARTÍNEZ, Manuel (2018). “El Duque de San Pedro de Galatino, promotor del Hotel Alhambra Palace (1857-1936). Política y empresa en la España de la Restauración” / “The Duque of San Pedro de Galatino, promoter of the Alhambra Palace Hotel (1857-1936). Politics and Entrepreneurship during the Spanish Restoration Period” en *Historia del Hotel Alhambra Palace / History of the Alhambra Palace Hotel.* Granada: Hotel Alhambra Palace, pp. 15-24

