



Los trenes de viajeros

Antes de concluir la línea completa, el servicio de viajeros se dividía en dos sectores: el alto, con un correo mixto entre Baeza-empalme y Quesada y viceversa; y el bajo, con varios trenes entre Almería, Guadix y Moreda en ambos sentidos. Conectados ambos sectores, circulaban trenes desde Almería a Baeza-empalme y vuelta con espeluznantes tiempos de viaje si los comparamos con los actuales: alrededor de 11 horas.

Compañía de las Camiñas de Hierro del Sur de España.									
LÍNEA DE ALMERÍA A BAEZA-EMPALME					LÍNEA DE BAEZA-EMPALME A ALMERÍA				
Origen	Destino	Clase	Tiempo	Horario	Origen	Destino	Clase	Tiempo	Horario
Almería	Baeza-empalme	1ª	11 h 15 m	7:00	Baeza-empalme	Almería	1ª	11 h 15 m	12:00
Baeza-empalme	Almería	1ª	11 h 15 m	12:00	Almería	Baeza-empalme	1ª	11 h 15 m	7:00
Almería	Guadix	1ª	11 h 15 m	7:00	Guadix	Almería	1ª	11 h 15 m	12:00
Guadix	Almería	1ª	11 h 15 m	12:00	Almería	Guadix	1ª	11 h 15 m	7:00
Almería	Moreda	1ª	11 h 15 m	7:00	Moreda	Almería	1ª	11 h 15 m	12:00
Moreda	Almería	1ª	11 h 15 m	12:00	Almería	Moreda	1ª	11 h 15 m	7:00

Horario de trenes de marzo de 1899
Fondo Asafal.

Un viajero ilustre: en 1923 Alfonso XIII llega a Almería por ferrocarril. Fondo Asafal.





El Talgo III en la estación de Almería, años ochenta
Colección: M. Alameda



Había trenes correos, mixtos de mercancías, expresos, éstos últimos no paraban en todas las estaciones, con plazas de 1ª, 2ª y 3ª clase.

Al ampliarse las líneas de Sur de España a Baza y Granada, surgieron las estaciones de bifurcación y los consiguientes transbordos en Guadix y Moreda, por lo que la oferta se amplió, tanto en mayores recorridos, como directos a Madrid con coches de butacas y camas, como en los cortos, donde aparece el famoso "corto de Santa Fe".

Hasta bien entrados los años 20 las condiciones de los viajes eran penosas, con malos coches de desecho de otras líneas, sin comodidades, sin luz, con

un movimiento oscilante atroz, unido a unos horarios nefastos que hacían padecer al viajero habitual una auténtica tortura. La cosa cambió poco a poco tras la nacionalización y a partir de los años 50, se pudieron utilizar los modernos trenes automotores TAF para ir a Granada; en los 60 los TER suponen un salto



Un tren de viajeros remolcado por una locomotora eléctrica entra en Almería, año 1965
Fondo F. Llauradó

cualitativo en calidad y rapidez, aunque todavía había que hacer transbordo en Moreda si el destino final era Madrid, con un tiempo de viaje de 9 horas y media, o bien a Barcelona en Guadix, camino en muchos casos de un trabajo en Cataluña después de más de 24 horas de traqueteo.

Los ruidosos ferrobuses nos comunicaron con Linares-Baeza y Granada en los años 70: seguro que alguien recuerda los asientos corridos de "skay" y la cortina que separaba al maquinista de los viajeros.

Ya en los 80 el Talgo III parecía llevarnos a la modernidad absoluta, aunque en otros lugares de España ya circulaban los Talgos pendulares, incorporándose poco a poco mejores servicios regionales, expresos nocturnos con climatización, si bien, no supuso grandes reducciones en los tiempos de recorrido para largas distancias respecto a años anteriores.



El factor humano

10

Mi vida ha estado siempre ligada al ferrocarril: soy hijo, hermano y padre de ferroviarios, mis amigos son también ferroviarios y cuando paseo, muchas tardes, acabo en la estación de ferrocarril.

Mi padre —Manuel Alameda Parras— llegó, procedente de Los Villares (Jaén), en los primeros años del ferrocarril en Almería, y ya en 1911 sé que estaba trabajando en los motores trifásicos de Santa Fe, era maquinista, y en este pueblo se estableció. Había casado con Presentación Delgado y tuvieron siete hijos, dos varones y cinco hembras, los dos varones también fuimos maquinistas, el segundo soy yo, y nací el 20 de septiembre de 1920 en la estación de Santa Fe, junto al tren, al olor a carbonilla y al telégrafo: allí me crié, oyendo el resoplar de locomotoras y el ruido de los trenes al pasar por el puente metálico.



Manuel Alameda Parras y su familia en Santa Fé en los años treinta
Colección M. Alameda




 Carnet ferroviario de
 Manuel Alameda Delgado,
 año 1954
 Colección M. Alameda

Del trabajo de mi padre recuerdo sus viajes y estancias fuera de casa, no vivíamos mal —él cobraba unas 15 ptas al día—, y a mí, de niño, me gustaba pasar las tardes en la estación, aprendiendo el uso del “morse”. Eran tiempos difíciles y ..., tras la guerra, en diciembre de 1939 ingresé como eventual en la compañía de Andaluces, con residencia en Almería para incorporarme al servicio de Vía y Obras. Entre 1946 y 1951 estuve destinado en Guadix en el vagón de socorro, y allí aprendí el manejo de herramientas de taller, trabajando en la fresadora, en el torno y en la fragua, se hacían todos los trabajos de reparación de locomotoras. Era un trabajo duro y dedicado, pero no exento de precisión. Tuve un buen maestro.

En los primeros meses de 1951 conseguí el traslado a Santa Fe y a las pocas semanas ingresé provisionalmente como ayudante de máquinas. Volví a conducir los motores trifásicos que ya había llevado mi padre y guardo de ellos un especial recuerdo: en mi brazo izquierdo aún se puede observar la cicatriz de una descarga eléctrica que sufrí en esos años. Eran máquinas muy duras y fiables. Después llegaron las Secheron, estuvieron poco tiempo, y una vez ascendí a maquinista, en 1967, comencé a trabajar en las nuevas locomotoras diesel que habían llegado, eran las americanas de la Alco, que tuvieron una larga vida en la línea.

Ahora los viajes, ya desde Almería, eran más largos y se pasaban muchas horas fuera de casa en lo alto de la locomotora, donde nos hacíamos de comer en un hornillo conectado a la batería. Con largas noches de frío e insoportables días de calor asfixiante, los largos trenes, especialmente de mineral, serpenteaban por las empinadas cuestas de la línea.

Tras 43 años de servicio en el ferrocarril, y sin ningún expediente de infracción, me jubilé en septiembre de 1982, después de haber visto mucho tren, haber vivido muchos cambios y ser testigo de algunos accidentes.

Ahora tengo un hijo —Manuel Alameda León— que está de Jefe de maquinistas en la reserva de Almería, otro —José Luis— era también ferroviario, pero se jubiló por un accidente.

Mi padre, mis hijos y yo mismo hemos cubierto los cien años de vida del ferrocarril de Linares a Almería, ¡ojalá mis nietos y sus descendientes puedan cubrir los siguientes cien años!

Manuel Alameda Delgado, maquinista jubilado de Renfe



Manuel Alameda León, en
Barcelona durante un
periodo en Prácticas de
Ferrocarriles (1975)
Colección M. Alameda

