

HISTORIA DEL PUENTE GRANDE DE GOR

La idea de unir Murcia con Granada aparece como una de las propuestas de la tan repetida Comisión de Ingenieros nombrada en abril de 1864 para estudio de un plan de ferrocarriles.

En 1876 se solicita una concesión de lo comprendido entre Alcantarilla y Lorca. No llega esta sección hasta Murcia, porque en esa fecha está ya construido y en explotación el ferrocarril de Albacete a Cartagena, que pasa por Alcantarilla y Murcia, y el tramo comprendido entre estos dos puntos podía así utilizarse. La concesión se otorga, pues, sólo de Alcantarilla a Lorca, y con el título del ferrocarril de este nombre se constituye una Compañía que lo construye.

La sección que le sigue, hacia Granada, es la de Lorca a Baza, y fue objeto de una primera concesión de 22 de diciembre de 1874, a favor de un señor, don Francisco de La Guardia, que no sacó partido de ella. Fue impugnada por otro, y llevada y traída hasta que en 1885 pasa a manos de "**The Great Southren of Spain Railway Company Limited**". La construcción comienza en 1887 y se termina, por trozos, a partir de 1890, y con final en diciembre de 1984. Tuvo la empresa su domicilio en Águilas, puerto hacia el cual se llevaban los productos del interior.

Está línea explotada por concesión por el "**Great Southern**" se inició con el tramo Almedricos-Águilas de 30,6 kilómetros inaugurado en 1890, posteriormente se inaugurarían los tramos Almedricos-Lorca (1890) Almedricos-Huércal-Overa (1891), el enlace en Lorca de 171 metros con la línea Alcantarilla-Lorca y el tramo Huércal-Overa-Zurgena (ambos en 1892), el Zurgena-Almanzora (1893) Almanzora-Purchena, Purchena-Serón y Serón-Baza (todos en 1894) y por último el Águilas-Puerto de Águilas en mayo de 1896, que completaba los 168 kilómetros de línea, y la inversión de 54 millones de pesetas.

En cuanto al trayecto de Baza a Guadix, la Compañía del Great Southern cedió su derecho a otra, igualmente inglesa, de nombre "**The Granada Railway Company Limited**". El terreno es en esta parte montañoso, y, por tanto, el perfil del camino tenía que ser duro. Se parte de 870 metros de altitud hasta llegar a 1266, entre Baúl y Gorafe. Terminó en manos de capital español, con predominio de los señores Escoriaza, de Zaragoza: el Vizconde y don Manuel, los de los famosos talleres Carde y Escoriaza, transformados hoy en la Material Móvil y Construcciones. El tramo Baza - Guadix, se puso en servicio en 1907, con lo que la conexión se hacía realidad tras 31 años desde su concesión en 1876.

Los vecinos de Baza, cansados de cruzar a pie, durante tres años, el puente de Gor, cuando iban a Guadix en tren, solicitaron al Ministerio de Fomento que les permitiera seguir en los coches al llegar al viaducto. El 1 de marzo de 1910 el Ministerio contestó con una nota informativa desestimando la petición, ya que de aprobarse “supondría que se daba por abierto a la explotación dicho viaducto”.

Texto: Fernando F. Sanz

El origen de la petición y la negativa estaban en que el desplazamiento de un estribo de este viaducto había impedido, en 1906, la inauguración completa de la línea Baza a Guadix. Como alternativa se había permitido que los viajeros, al llegar los trenes a las proximidades del puente, se bajaran, cruzaran a pie los 400 m del recorrido y esperaran en el otro extremo la llegada del tren que les seguía a paso de hombre por el viaducto. Luego, los recogía de nuevo y el viaje continuaba. De esta manera, este puente, uno de los más espectaculares del ferrocarril español, nunca se puso en servicio, aunque los trenes pasaron por él siete años. Esta es su historia.

El 23 de junio de 1870 se aprobaba en las Cortes el primer plan de ferrocarriles. Se pretendía con él que la vía férrea integrara todas las provincias españolas que aún carecían de este transporte y al mismo tiempo corregir la excesiva centralización de la red proyectando varias líneas transversales. Una de ellas era la de Murcia a Granada con la que se quería establecer ese enlace transversal, acortando la distancia entre Andalucía y la costa del Mediterráneo. Las perspectivas económicas de la línea no eran atractivas para la iniciativa privada, aunque finalmente se sacó a subasta en 1884 y el 12 de marzo de 1885 era concedido el ferrocarril a Edmundo Sikes, vecino de Londres, que posteriormente traspasó la concesión a la compañía, también inglesa, del The Great Southern of Spain Railway que construyó la línea Lorca-Baza-Águilas.

Poco antes de concluir las obras en Baza, el Great Southern alcanzó un acuerdo con The Granada Railway para traspasarle el resto de la concesión hasta Granada. Este tramo ya carecía de interés para el primer concesionario porque empezaban a ver las posibilidades que ofrecía el tráfico de minerales en los yacimientos cercanos al recorrido desde Baza hacia el litoral. Por otra parte, la continuidad hasta Granada imponía un trazado difícil, de explotación costosa y escasas perspectivas de tráfico.



Estación de Baza hacia 1965 - Viajeros de la línea Baza a Guadix subiendo a un antiguo coche de dos ejes

»Una empresa de pocos recursos

The Granada Railway, que obtuvo la concesión del trayecto Baza a Granada por ley de 29 de marzo de 1895, era una empresa más interesada en negociar concesiones ferroviarias con carácter especulativo que en construir líneas. En 1897, antes de que concluyera el plazo de la concesión, la compañía inició las obras y seguidamente solicitó y obtuvo una prórroga de otros cuatro años para concluir las. El año siguiente, The Granada Railway redujo aún más las posibilidades de rentabilidad futura de la línea al negociar, con la compañía de los Ferrocarriles del Sur de España, la transferencia del tramo Moreda-Granada a esta última, traspaso concedido por Real Orden de 8 de abril de 1899. Aún habría de mostrar el Granada Railway sus escasas disponibilidades económicas al

solicitar que la línea prevista Baza-Moreda, estación esta última de empalme con el ferrocarril de Linares a Almería para continuar luego a Granada, tuviera su estación de enlace en otro punto entre Moreda y Guadix, lo que reduciría unos km el tramo a construir, pero aumentando la distancia con Granada. El 7 de marzo de 1902 se autorizaba el cambio y The Granada Railway eligió Guadix para tener, al menos, una población importante como cabecera de su línea hasta Baza.

❖Un trazado singular

Las previsiones favorables para el aumento del tráfico que se anunciaban cuando se concluyera el enlace de Andalucía con Murcia y Valencia, cuyo último eslabón era esta línea de Baza a Guadix, pronto mostraron su escasa viabilidad. Como ya se ha indicado, el perfil del recorrido era muy duro y su única finalidad, servir de unión a los no muy florecientes ferrocarriles de Linares a Almería y de Lorca a Baza entre los que existía poco tráfico intercambiable.

De los 52'2 km que tenía, los tramos en horizontal sólo sumaban 8'8 km, de los que uno apenas rebasaba el km, lo que ponía de manifiesto la dureza del trazado y su difícil explotación.

Se permitió a los viajeros llegados en los trenes hasta el puente, su paso a pie seguidos luego por el tren. La Real Orden que autorizó la apertura especificaba que no se cobraría a los viajeros el importe que suponía el paso por el puente

Como en la mayoría de las líneas españolas, se había intentado ahorrar en gastos de primer establecimiento, evitando en lo posible construir obras de fábrica y, sobre todo, túneles lo que impidió suavizar las rampas. En esta línea sólo había un subterráneo de 286 m, en el km 11, entre las estaciones de Zújar-Freila y Baúl. En cuanto a obras de fábrica, la más interesante era el ya citado viaducto de hierro, del río Gor.

La línea contaba con otros dos viaductos, también de hierro, aunque de menor entidad que el primitivo del río Gor. Uno en el km 22'5, junto a la estación de Baúl, de 111'7 metros de longitud total y el segundo sobre el barranco de Graos, mucho menor, 36'5 m, y situado en el kilómetro 45'6.



Guadix subiendo a un antiguo coche de dos ejes

✕Conclusión de línea

Los trabajos de construcción de la línea Baza-Guadix se concluyeron en 1906, aunque no pudo inaugurarse al haberse producido un corrimiento de tierras que desplazó el estribo derecho, lado Baza, del viaducto sobre el río Gor. Los informes técnicos indicaban que la reparación del puente sería larga por lo que se decidió, no obstante, poner en servicio la línea completa, salvo el tramo del citado puente. Para ello, los trenes circularían entre Guadix y la estación de Gor, situada poco antes del cruce del viaducto en dirección a Baza. Después para salvar la negativa del Ministerio a recibir el puente y garantizar la seguridad ante el posible riesgo que representaba el paso del tren por el mismo, la compañía presentó la alternativa de que los viajeros se bajaran del convoy al llegar al viaducto y pasaran el puente a pie, luego cruzaría el tren a paso de hombre y una vez en el otro lado los viajeros ocuparían de nuevo sus plazas continuando el viaje sin novedad hasta Baza.

29 de noviembre de 1905. Al puente metálico de Gor le cede un estribo. Los técnicos hablan de construir uno nuevo (El puente que cede será el futuro puente de lata de Dúrcal)

El puente de Gor

Ayer mañana notaron con la consiguiente sorpresa, los obreros, transeúntes y otras personas, que uno de los estribos de piedra del gran puente metálico sobre el arroyo de Gor se había rebajado cuarenta centímetros.

Se ignora la causa de ello, pues no se advierte movimiento en el terreno ni se observan tampoco resquebrajaduras ni aletración alguna en la trabazón de las piedras.

Según parece, los ingenieros se inclinan a destruir el puente y a construir otro.

3 de diciembre de 1905. Explicación del problema del puente metálico de Gor

De Guadix á Baza.

Como el lector sabe, el gran puente metálico sobre el arroyo de Gor se ha inutilizado por haberse rebajado uno de sus estribos.

El hecho, como fácil es de suponer, es de transcendencia por tratarse de una obra importante, no solo por su costo, que asciende á muchos miles de pesetas, sino también por el papel que está llamada á desempeñar en la línea.

Con objeto de inspeccionar los desperfectos sufridos por el puente, anteayer llegaron á Baza, en un tren especial, los ingenieros de la Tercera División de ferrocarriles, trasladándose desde dicha ciudad al sitio de la obra.

Después de inspeccionada esta, los ingenieros volvieron á Baza, emprendiendo seguidamente el viaje de regreso á Madrid.

Se ignora la opinión que hayan formado.

Personas que se dicen bien enteradas de los asuntos de la Compañía del Sur de España, aseguran que se han propuesto estas dos soluciones para remediar lo ocurrido: ó acabar de destruir completamente el estribo hundido, para reconstruirlo de nuevo, cimentándolo á cincuenta ó sesenta metros más bajo que su base actual; ó variar el trazado de la línea, haciéndola pasar á cuatrocientos ó quinientos metros de distancia del sitio del puente.

De ambas maneras, sea cual fuere la solución que se adopte, lo cierto y doloroso es que las nuevas obras retrasarán la inauguración de la línea hasta fines del próximo año.

Periódico "El defensor de Granada"

3 de diciembre de 1905.
Explicación del problema del puente metálico de Gor

El puente de Gor.

Ya tienen noticia los lectores del desgraciado accidente ocurrido en las obras del magnífico viaducto que se está construyendo en el Rollo de Gor. Sobre este asunto nos escribe nuestro correponsal de dicho pueblo los siguientes detalles:

«El soberbio viaducto, emplazado sobre el río de este pueblo para la línea en construcción de Guadix á Baza, amenaza desplomarse; consta de tres tramos metálicos que miden 252 metros de longitud, apoyados en dos estribos de la más sólida construcción, de 21 metros de altura sobre 11 y 1½ de cimentación, y sostenido por dos esbeltas pilas metálicas de igual altura, que se asientan sobre majestuoso basamento de sillería.

Hace unos días y cuando la construcción llegaba á su término, se notó por los capataces y encargados que el espacio de dilatación entre la cabeza del tramo metálico y la coronación del estribo Baza había desaparecido, intestado por tanto los hierros con la obra de fábrica; alarmados y sin saber á qué causa obedecía este obstáculo, se procedió al derribo de la coronación de dicho estribo, recortando su espesor, á fin de dejar mayor espacio entre la obra metálica y el estribo. Después, casi al terminar el terraplén de 21 metros de altura que apoya sobre dicho estribo, pudieron observar que la inmensa mole resbalaba sobre el terreno, bajando sobre su base de fundación unos 38 centímetros, é inclinándose de Sur á Norte con desplome del 16 por 100, manando agua de la cimentación, lo cual constituye un peligro para el estribo. Se ha empezado á practicar un pozo ó excavación en la cara Oeste del estribo, á fin de averiguar de donde procedían las aguas, apreciándose grandes filtraciones en toda la fundación, las que han ido bajando á medida que se ha ido profundizando la excavación, siendo esta ya de 15 metros. Hay emplazadas dos bombas de desagüe que funcionan con gran actividad día y noche, estándose construyendo al mismo tiempo filtros de desagüe.

Un desconocimiento absoluto del terreno en la base de fundación ha podido ocasionar estas cosas, pues acusando las excavaciones malgas y arcillas flojas, no debió cargarse la obra hasta encontrar un terreno firme. Posteriormente, efecto de los corrimientos del terreno según se dice, puesto que en la superficie nada anormal se nota hasta ahora, y en evita-

Periódico "El defensor de Granada"

5 de diciembre de 1905. El
puente de Gor

Desde Gor

Ampliando las noticias que le tengo comunicadas sobre el grandioso puente en el río de este pueblo de la línea en construcción de Guadix á Baza, ayer, y en el momento de encontrarse almorzando los obreros ocupados en retirar el terraplén que apoyaba sobre el estribo Baza, ocurrió el derrumbamiento del contra estribo, sin que ocurriesen desgracias personales, prosediéndose inmediatamente á retirar los escombros. De las observaciones practicadas diariamente por un señor Ingeniero resulta, que hace dos días no ha avanzado ni ha descendido ni un milímetro el estribo Baza; con lo que queda demostrado que estos movimientos obedecían principalmente al grandísimo peso del terraplén de 21 metros de altura que con gran declive del terreno sobre el mismo apoyaba. Sin embargo los hormigones en algunos de sus espesores parece que resultan flojos; en la superficie empiezan á notarse quebraduras del terreno, habiendo empujado al camino vecinal de las Viñas con hundimiento de la acequia de la Mujer que fertiliza el pago del mismo nombre. Los propietarios se encuentran alarmados ante el temor de no poder fertilizar sus predios a vecinándose un semillero de pleitos y reclamaciones contra la Compañía.—J. V. V.

Periódico "El defensor de Granada"

10 de diciembre de 1905. Desde Gor

De Guadix á Baza

Informes que se tienen por fidedignos nos permiten asegurar que se han exagerado las noticias que en un principio se transmitieron acerca del desnivel que se produjo en el puente de Gor.

Según los informes á que nos referimos, no habrá que destruir el puente, porque se ha comprobado que uno de los estribos descansa sobre terreno firme. Por consiguiente el daño es menor que lo que en un principio se supuso.

La locomotora llega ya á Hernán Valle, los trabajos siguen con actividad y es probable, casi seguro, que la nueva línea pueda inaugurarse en Mayo.

Periódico "El defensor de Granada"

20 de diciembre de 1905. Desde Guadix a Baza (El puente de Gor)

De Guadix a Baza

Seguen con actividad los trabajos para la construcción del ferrocarril de Guadix á Baza.

Según oportunamente anunciamos, se ha decidido construir por completo el estribo del puente metálico sobre el arroyo de Gor, que se desvió.

Inmediatamente empezarán los trabajos para la reconstrucción del mencionado estribo, á gran profundidad, con objeto de comunicarle toda la resistencia, necesaria.

Periódico "El defensor de Granada"

4 de Enero de 1906.
Trabajos para reconstruir el estribo del puente de Gor

De Guadix á Baza

Ha terminado el derribo del estribo del puente de Gor, en la línea de Guadix á Baza, y actualmente se está haciendo su reconstrucción, procurándose cimentario á gran profundidad, para darle la mayor solidez posible.

Los trabajos en dicha línea siguen haciéndose con gran actividad.

La locomotora llega ya hasta la estación de Gor.

Parece que existe el propósito de inaugurar la línea el mes próximo hasta dicha estación, y en tal caso habrá que hacer un trasbordo de unos cuatro kilómetros.

Periódico "El defensor de Granada"

25 de Enero de 1906. Ha terminado el derribo del estribo del puente de Gor

El Royo de Gor

Reconstruido con las mayores condiciones posibles de solidez el estribo del lado de Baza, del famoso viaducto del Royo de Gor, una nueva contrariedad ha venido á entorpecer la terminación de la línea.

Desgraciadamente se ha observado movimiento en la nueva obra causando este accidente extraordinaria sorpresa, pues en realidad las cimentaciones se han hecho como vulgarmente se dice á macha martillo, empleando en ellas materiales escogidísimos y siendo fiscalizada la construcción por

Periódico "El defensor de Granada"

10 de junio de 1906. El royo de Gor (El puente)

los ingenieros más competentes de la Compañía.

La nueva desviación de las cimentaciones se atribuye á corrientes subterráneas que proceden de las inmediatas laderas, y con este motivo se ha resuelto proceder al saneamiento de aquellos terrenos, abriendo zanjas y registros de desagüe en una extensión de 150 metros de radio alrededor del estribo.

El ingeniero Sr. Basinsky, que está en Gor, desde que se dió noticia del nuevo desperfecto que se ha observado en la obra, se ha puesto al frente de los trabajos de saneamiento y reconstrucción del estribo.

El puente de Gor.

Según nuestras noticias, el ingeniero director de las obras del ferrocarril de Guadix á Baza, Sr. Basinsky, ha decidido abandonar las que se han hecho para el paso del Royo de Gor y construir un nuevo viaducto de un kilómetro, próximamente, más arriba del sitio en que se halla la actual construcción.

Las personas conocedoras del terreno y los inteligentes en ingeniería consideran acertada esta determinación, pues las condiciones del suelo no permiten que los estribos del viaducto tengan la debida solidez, por la movilidad de la cimentación, en el sitio donde se han levantado.

Esta modificación representa para la compañía una pérdida aproximada de cerca de un millón de pesetas, que han costado los actuales estribos que se abandonan, y además el valor de dos kilómetros de vía, en que se aumenta la longitud del trazado y lo que cuesten las obras del nuevo viaducto que tendrá la mitad de largo y de anchura que aquel.

Sentimos el contratiempo y deseamos que la terminación de la línea se retrase lo menos posible.

Música. En la Plaza Nueva hubo anoche gran animación.

La banda de música del Fargue amenizó la velada ejecutando escogidas piezas de su brillante repertorio.

Periódico "El defensor de Granada"

24 de junio de 1906.

De Baza á Guadix. Por carta particular del señor ingeniero director de los trabajos de la línea férrea de Baza á Guadix, se sabe que la inauguración oficial de la misma tendrá lugar el próximo día 20, con trasbordo en el puente de Gor.

Los trenes funcionarán en combinación con los de la línea del Sur y los de Baza á Lorca.

Periódico "El defensor de Granada"

18 de julio de 1906.
Se abre la línea de tren Baza Guadix

El puente de Gor

Ha llegado á Almería, procedente de Sevilla, el ingeniero jefe de la División de ferrocarriles, D. Juan José Fernández Arroyo, á quien acompañan el ingeniero D. Tomás Brioso y el mecánico señor Pérez Pau, cuyo viaje está relacionado con el nuevo reconocimiento de la línea de Guadix á Baza, especialmente la parte del puente de Gor que se va á abrir al público dentro de pocos días.

Dichos ingenieros han dado ya comienzo á los necesarios trabajos de inspección.

Periódico "El defensor de Granada"

8 de diciembre de 1910. A punto de abrirse el puente de Gor

El puente de Gor

A fines de la semana próxima quedarán terminadas las obras de desvío del puente de Gor, en la línea de Guadix á Baza, cesando, por consiguiente, el trasbordo de viajeros que tantas molestias produce.

Periódico "El defensor de Granada"

30 de noviembre de 1912. Finalizan las obras del desvío del puente de Gor

El puente de Gor

El ingeniero de la cuarta división de ferrocarriles, residente en Almería, señor Molero Levenfeld, recibirá hoy el nuevo puente en Gor, en la línea de Guadix á Baza.

Apenas recaiga la aprobación necesaria, quedará abierta al servicio público, cesando el trasbordo de viajeros.

Periódico "El defensor de Granada"

10 de diciembre de 1912. Hoy se recibirá el nuevo puente de Gor

Puente recibido

Según anunciáramos, anteaayer se verificó la recepción del nuevo puente de Gor, en la línea de Guadix á Baza, con asistencia de los ingenieros de la Dirección de ferrocarriles, señores Alva y Corrales, Molero Levenfeld y Quiñones, del director de la Compañía del Sur don. Silvestre Fernández de la Somera, y de los ingenieros de la citada empresa ferroviaria señores Campos y Cobo (don Cecilio).

El resultado de las pruebas verificadas, fué muy satisfactorio.

El acto de recepción, se remitirá en breve al Gobierno, para que autorice se abra el puente al servicio público.

Periódico "El defensor de Granada"

13 de diciembre de 1912. Se recibió el nuevo puente de Gor

Cómo era el puente

El Primer puente de Gor o **Puente Grande** en nuestra zona denominado "Puente de Lata" era el más importante de toda la línea férrea Granada Murcia, con un **vacío de 230 m.** Constaba de tres tramos metálicos que medían 252 m., apoyados en dos estribos de 21 m. de altura sobre 11 y 12 de cimentación y sostenido por dos pilas metálicas de igual altura, que se asentaban sobre un basamento de sillería.

Los estribos y los cimientos para las pilas metálicas se construyeron en el año 1.902, aunque el primer tren no circuló hasta el 15 de marzo de 1.907, fecha en que se puso en explotación el tramo Baza-Gor. Años después, a causa de un corrimiento de tierras, hubo que reemplazarlo por otro puente, el **Puente Chico**, situado unos centenares de metros río arriba. Pero esta sustitución no acabó con el Puente Grande, que sería desmantelado y gran parte de su estructura, 199,93 m., reutilizados en 1.922 para realizar un puente para el tranvía sobre el río Dúrcal.

En la actualidad, del Puente Grande subsisten los dos estribos y los dos cimientos para las pilas metálicas. Sobre el estribo sur, el mejor conservado, **colocó en 1.960 la Parroquia de Gor una estatua del Corazón de Jesús.**

Traslado del puente

Para llegar a Dúrcal había que salvar el río del mismo nombre, habiéndose proyectado un moderno puente de hormigón. Sin embargo, tras conocer que iba a ser desmantelado el enorme puente metálico del arroyo de Gor, de la línea de vía ancha de Baza a Guadix, a causa del corrimiento de tierras de uno de sus estribos, TEGSA se planteó aprovechar su estructura.

El ahorro sería considerable, pero no dejaba de tratarse de una obra de gran complejidad técnica, que necesitaba el desmontaje de una **estructura de 300 toneladas**, nuevo montaje y adaptación, con mano de obra muy especializada, soldaduras especiales, roblonados, etcétera.

Se contrató a la empresa alemana Dourmounde Union, quedando el puente finalmente montado con **188,25 metros de longitud y 50,83 de altura, aguas abajo del proyecto primitivo. La inauguración tiene lugar el 18 de julio de 1924,** con grandes fastos, quedando pendiente ya únicamente la subasta del tramo final hasta Motril, **llegando a realizarse el estudio y replanteo previo del tramo Dúrcal-Puerto de Motril por Lanjarón y Órgiva**