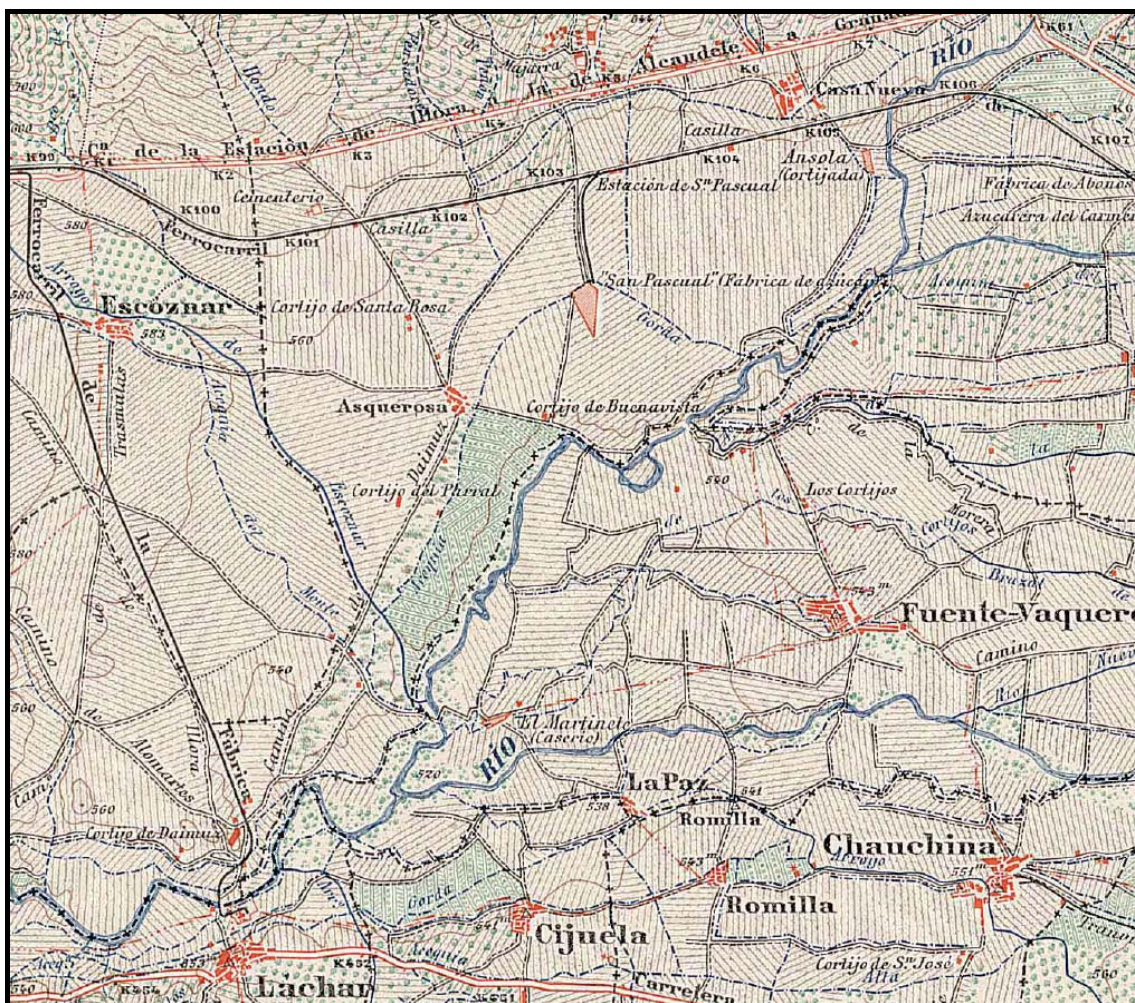


EL FERROCARRIL DE LA AZUCARERA DE LÁCHAR

Hola amig@s, AGRAFT os da la bienvenida a este viaje al pasado sobre ruedas de acero y goma. Que disfrutéis de la vía y de este día tan especial. Para ayudar a situarnos en el espacio-tiempo, ahí va un poco de historia:

El ferrocarril de la Fábrica de Azúcar de Láchar comenzaba en la estación de Íllora-Láchar, situada aproximadamente en el km 100 de la línea (de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces) Bobadilla-Granada, y tenía una longitud de 8,3 km. En su recorrido pasaba también cerca del pueblo de Escoznar. Desde la estación de Íllora-Láchar, donde se producía el trasbordo con la red ferroviaria principal, la Azucarera expedía sus productos terminados (azúcar), y recibía los suministros (materiales de construcción, maquinaria) que la fábrica necesitaba.



Fuente: Instituto Geográfico Nacional (1933)

Plano de la línea desde la estación de Íllora-Láchar a la Azucarera de Láchar

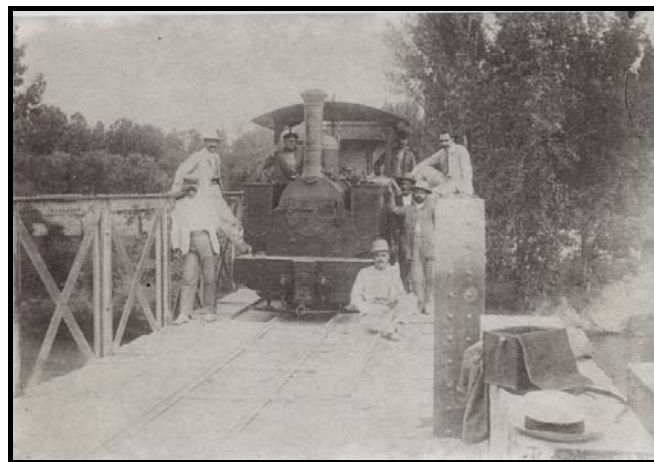
La Azucarera de Láchar era propiedad del Duque de San Pedro de Galatino (concesionario y, a partir de 1905, miembro del Consejo de Administración de Tranvías Eléctricos de Granada, Sociedad Anónima). Puede decirse que la instalación de los “ingenios azucareros” y del desarrollo del ferrocarril (con líneas muy variadas: de ancho ibérico para servicio público, y de vía estrecha para tranvías y ferrocarriles mineros e industriales, como el que estamos tratando) fueron el motor que impulsó la revolución industrial en Granada y su Vega. Hay que tener en cuenta que durante el otoño (época de recolección de la remolacha en los campos de la vega), las lluvias eran muy abundantes. Esto provocaba que los caminos a lo largo de los cuales se llevaba la remolacha en viejos carros se volvieran impracticables, lo cual hacía el transporte

muy lento y caro. Para conectarla con la red de ferrocarriles de vía ancha el Duque construyó la línea que nos ocupa (de vía métrica), inaugurada en 1890 y para cuya explotación contaba con dos pequeñas locomotoras. La línea tenía un ancho de vía de 600 mm, y se construyó a base de carriles de 9,5 kg/m. La primera locomotora, adquirida en 1890 era de la casa Decauville (nº de fábrica 106), pesaba 5 toneladas, y recibió el nombre de “Alcañices”. El material remolcado se componía de 46 vagones de diversas clases. En junio de 1891 se adquiere una segunda locomotora, número de fábrica 130, denominada “Benalúa”. Ambas locomotoras eran del tipo 020T (dos ejes motores unidos por bielas y tender para agua y carbón incorporado).



Locomotora “Alcañices” cruzando el puente sobre el Arroyo de Escoznar (aprox. 1890)

La línea transportaba principalmente remolacha, azúcar, abonos y hulla, además de materiales para la construcción y mantenimiento de la fábrica. Puesto que no era una línea de servicio público, no tenía la obligación de transportar viajeros.



Locomotora “Alcañices” sobre el puente del río Genil (aprox. 1890)

No se ha podido concretar la fecha exacta de su cierre, pero se supone que debió tener lugar durante los años 30, debido a la crisis de la industria azucarera que se produjo a lo largo de esta década y a la grave crisis internacional de la Depresión de 1929. Por lo tanto, se estima que la línea estuvo funcionando unos 40 años.



Por Carlos Peña y Pachi Calvo, a 10 de mayo de 2008, para el I Aniversario de la Asociación Granadina de Amigos del Ferrocarril y del Tranvía (www.agraft.es)