

EL FERROCARRIL EN LOS ALCÁZARES

© Antonio Menárguez Albaladejo
Cronista Oficial de Los Alcázares (Murcia)

Los primeros pasos para la llegada del ferrocarril a Torre Pacheco y posteriormente, pero con una posterioridad de unos ochenta años, a Los Alcázares y La Ribera, se dieron allá por el año 1851 y como consecuencia del trazado en proyecto, para unir Albacete con Cartagena.

Hacia el año 1935 y en pleno gobierno de la II Republica, se hizo un trazado de ferrocarril desde Torre Pacheco hacia Los Alcázares y La Ribera, principalmente para uso militar y para el transporte de cemento, material bélico y armamento, incluso aviones para ser montados en los talleres de la Base Aérea (Aeródromo Burguete), desde el puerto de Cartagena, lugar donde se desembarcaban los buques procedentes de distintos países europeos y principalmente de la Unión Soviética.

En los meses de Septiembre y Octubre de 1938 se recibieron buques con material de guerra en el puerto de Cartagena que descargaron directamente en los muelles del Arsenal, pero en el mes de Octubre las recepciones de este tipo de material se dispararon con la llegada de varios vapores rusos que traían aviones con destino a Los Alcázares.

Dado que el trafico de material bélico desde el puerto de Cartagena y con el destino varias veces dicho, siguió aumentando con cazas I-15, I-16 y los bombarderos SB-2, durante el tercer bombardeo sobre Cartagena el día 27/10/36, se hizo conjuntamente sobre el Aeródromo Burguete de Los Alcázares y por aviones alemanes e italianos, siendo de poca importancia los daños causados.

Todas estas acciones indican que el trazado de las vías fue algo anterior a la Guerra Civil.

El trazado se iniciaba mediante un desvío de la línea Cartagena-Murcia y a una distancia de unos 300 metros de la Estación de Torre Pacheco. Bordeaba la población por su cara norte y una vez sorteada la misma, iba paralela a la carretera de Los Alcázares y ya en las proximidades de donde se edificó la Estación, cuyo lugar ocupa hoy la conocida urbanización de las Villas de Madrid, se partía en dos ramales, uno que penetraba en la Base Aérea y el otro continuaba hacia Los Narejos, Santiago de la Ribera y su Base Aeronaval. Por los contratistas Antonio Zafora y José Nieto, se construyeron hacia el año 1940/42 las estaciones de Los Alcázares y La Ribera, esta ultima en el lugar donde se encuentra en la actualidad la Náutica Jiménez y frente al depósito de agua de la Academia General del Aire.

Hasta el final de la Guerra Civil, el uso era exclusivamente militar. Acabada la misma, se amplía con el transporte de mercancías tales como cemento, vino para Paco el de la Bodega y otros mas diversos y pronto

también para pasajeros militares y civiles cuando los militares y sus familias así como funcionarios civiles, no lo ocupaban en su totalidad.

Cuatro eran los viajes, dos por la mañana y otros dos por la tarde hacia torre Pacheco y desde allí a Cartagena, enlazando en ocasiones con trenes hacia Murcia. Durante los meses de verano se duplicaba el servicio., siendo en



Casilla de RENFE de Pepe Rosique

los años cincuenta del siglo pasado, el uso masivo en verano, pues era muy utilizado por los huertanos y otros que acudían a la playa. Diez fueron las “casillas” que se establecieron en los cruces con las distintas carreteras que el trazado de las vías atravesaba desde Pacheco hasta La Ribera, de ellas dos

eran con guarda. Cuando se vaciaba de viajeros, la carretera hacia el pueblo bajaba llena de gente. Era como una procesión, era una autentica “Romería” hacia las playas del Mar Menor.

Las expropiaciones de terrenos se hicieron en el año 1945 y se pagaron en 1948.

Una de las anécdotas que se produjeron la protagonizo Eliseo Sánchez, confitero y persona de las más bromistas conocidas por con su carácter alegre y divertido, llevaba en jaque a todo el pueblo. Les cuento lo que ocurrió: el día de los Santos Inocentes del año 1.966 tuvo necesidad de coger el tren para un desplazamiento que tenía necesidad de hacer. Marcho andando hacia la estación, llegado a ella compra su billete y se sienta a esperar la llegada del tren y esperando, esperando, va y se muere. El Jefe de estación lo encuentra muerto y avisa de inmediato a sus familiares y la noticia se corre por todo el pueblo. Pues no quieran saber ustedes la que se armo, ni su familia se lo creía y el pueblo tampoco. Todos pensaban que era una nueva broma y más siendo el día de los Inocentes. Todos pensábamos que si íbamos a verlo, seguro que se levantaba y se retorció de risa. Al final se impuso la realidad. No obstante y durante el duelo, muchos eran los que pensaban que el destino le había gastado su peor broma

De entre los accidentes que se produjeron destacaré tres que fueron verdaderamente impactantes: uno de ellos ocurrió el día 7-02- del año 1949 cuando viajando en su tartana Juana Ros Sánchez acompañada de su hijo Paulino, al cruzar el paso a nivel conocido con el nombre de “Los Huérfanos” fueron arrollados por el tren y perdieron la vida. El accidente fue visto por sus hijos Paco y Matías que estaban labrando unos bancales próximos. Sus otros hijos fueron Juan Luis, Pepe, y Maria. Domingo y Antonio habían fallecido con

anterioridad. Otro atropello fue a un dromedario de los que había en la fábrica de la lejía, que fueron traídos para el rodaje de una película... El que se cobro once vidas fue el ocurrido en el cruce con la carretera de San Javier a Los Alcázares y a la altura del Carril de las Palmeras y siendo el día 11 de diciembre de 1954, al arrollar el tren a un autobús de la empresa Costa Azul que hacia el trayecto de Alicante a Cartagena. De entre los viajeros que iban mas próximos al conductor fallecieron once y se salvo Gines Zapata Hernández que iba sentado junto al conductor. Al parecer pasó un tren con antelación y que no llevaba el último vagón la bandera que indicaba al guarda barreras, que le seguía otro tren, impidió a esa persona el poder hacer algo para que parase el autobús y evitar la colisión.

Y esta es a grandes rasgos la historia del ferrocarril en Los Alcázares que prestó grandes servicios al pueblo, a la Base Aérea y al incipiente turismo, hasta el día primero del año 1.970 en que se suspendieron los servicios.

Los terrenos expropiados fueron devueltos a sus propietarios. Apenas quedan vestigios.