

UN TEMPLO DE LA ACADEMIA DE ESGRIMA LÁSER

COCHERAS DEL TRANVÍA DE LINARES

-
HISTORIA DEL EMPLAZAMIENTO, VÍNCULO CON LA
ESGRIMA LÁSER Y CRONOLOGÍA DEL TRANVÍA DE
LINARES

EDICIÓN 1.1

ACADEMIA DE ESGRIMA LÁSER

Autor:

Sr. Luis Francisco Roldán Fraile
Graduado en historia del arte
Instructor en la disciplina de la Esgrima Láser
Karui de la Academia de Esgrima Láser

A la luz y con la aprobación de:
D. Marcelino J. Miguel Castro
Maestro en la disciplina de la Esgrima Láser
Kigen de la Academia de Esgrima Láser

Linares, 2025

Queda terminantemente prohibida la copia y reproducción parcial o total del contenido de este volumen, sin consentimiento expreso del Kigen de la Academia de Esgrima Láser.

Si el permiso de difusión o copia de este libro fuese concedido, se habrá de nombrar este volumen como fuente, así como los autores del mismo.

"Academia de Esgrima Láser" es una marca registrada, sujeta a las normas de la propiedad intelectual de España, 2025. Queda prohibido el uso de estos términos para la descripción, publicidad o fines comerciales de entidades terceras, sin permiso expreso del Kigen de la Academia de Esgrima Láser.

ACADEMIA DE ESGRIMA LÁSER - MAESTRO MARCELINO MIGUEL. 2025. © (TODOS LOS DERECHOS RESERVADOS)

NRA: AELMM20250220001

Introducción:

La Esgrima Láser, por la naturaleza de su causa instrumental, es una disciplina que cuenta con una serie de factores que la hacen atractiva desde el punto de vista estético pero que, al mismo tiempo, se ve condicionada por esa misma causa instrumental para llevarse a cabo en unos espacios determinados. Es evidente que la luz que emerge del ánima de los emisores, y queda encapsulada en el vaceo de la hoja, va a destacar más si los asaltos se llevan a cabo al abrigo de la noche, que ante la caricia del día. Sin embargo, el mismo origen de esta luz, el sistema eléctrico, o electrónico, dependiendo del tipo de arma láser que usen los tiradores implicados, va a hacer a nuestra causa instrumental especialmente vulnerable a un clima lluvioso.

Si bien existen métodos para proteger el arma y poder usarla bajo la lluvia, como puede ser el uso de estringes que impidan el paso del agua al interior de la guarnición, ya sea colocándolos ceñidos a la base de la hoja, tapando la posible entrada del líquido por el emisor, o en cualquier otra parte de la guarnición que se pueda considerar peligrosa por este mismo motivo, lo cierto es que este método tiene sus límites, y es bastante probable que ante lluvias torrenciales, la Esgrima Láser no pueda llevarse a cabo en exteriores. De ahí surge la necesidad de contar con un espacio techado, y de acceso público, en cualquier momento, para poder practicar la disciplina sin depender del Salón de Armas, del alquiler de algún espacio deportivo, o de la amabilidad de algún compañero que disponga de un espacio cubierto lo suficientemente amplio como para poder tirar con la comodidad y seguridad oportunas.

Este fue el dilema que se nos presentó al Iniciado Rodrigo Tudela, y a este escribe, a finales de mayo del año 2021, cuando al poco tiempo de la llegada del primero a la Academia, quiso realizar sparrings de práctica en Linares, en un día en que la climatología ciertamente no acompañaba dicha práctica. Así pues, comenzamos nuestra búsqueda en pos de un lugar accesible, y cubierto, para tirar con tranquilidad. Dicha búsqueda comenzó con una simple recapitulación entre ambos integrantes de la Academia de los posibles lugares de Linares donde podría haber un espacio acorde para llevar a cabo el sparring.

Lo primero que surgió en la mente de ambos, fue la posibilidad de que dicho espacio estuviera radicado en alguno de los polígonos industriales de Linares, especialmente el de Los Rubiales, ya que ambos teníamos conocimiento de una nave industrial que se dejó a medio construir. Contaba con un firme raso, amplio espacio, y un techado sustentando por pilares que no importunarían en el desarrollo de la práctica de la disciplina. Aunque parecía el lugar ideal, se descartó de inmediato cuando, tras visitarlo, se pudo observar una oquedad aproximadamente en su centro, cuya disposición parecía ser simétrica respecto a la planta de la nave. Dicha oquedad era bastante profunda, y una caída por ella al sótano de dicha nave, aseguraba graves lesiones. Ante el peligro de posibles caídas al tirar en aquel lugar de noche, y pensar que el sótano de la nave no era un espacio acorde por simples cuestiones de higiene, nos dispusimos a continuar la búsqueda.

Empezamos a marchar por Linares en sentido contrario, de oeste, o ligero suroeste, al noreste, más allá del Paseo de Linarejos, y de la Ermita del mismo nombre. En este trayecto, deberíamos haber caído en la cuenta de la existencia de la carpa en el recinto ferial de Linares, que cubría nuestra necesidad en dicho momento. Mas nuestro olvido, o quizás el cierre de dicho enclave debido a la todavía cercana pandemia de Covid-19, nos hizo pasar de largo. Es así como, detrás de la Ermita de la Virgen de Linarejos, a nuestra izquierda, observamos lo que quedaba de las abandonadas cocheras del tranvía de Linares. Llamó especialmente nuestra atención una nave que, a comparación con el resto de edificios del conjunto de las cocheras, presentaba un aspecto relativamente bueno.

Dicha nave presentaba ese aspecto debido a que tenía en su firme varias construcciones destinadas a la práctica del skate, por lo que es bastante probable que las personas que allí

llevaran a cabo la práctica de este deporte, se preocuparan por mantener el espacio lo mejor conservado posible, para poder alargar su uso en el tiempo. La ubicación de dichas estructuras en el firme, dejaba espacio más que de sobra para la práctica del sparring con libertad y seguridad. Además, estaba totalmente cubierto, e incluso permitía llevar a cabo la práctica marcial con discreción, sin llamar la atención, al estar en un emplazamiento poco frecuentado. Del mismo modo, dicha nave contaba con un espacio anexo, aunque sin cubierta, que bien podía servir de alternativa si el lugar que habíamos elegido ya se encontraba en uso.

Tras considerarlo como el lugar adecuado para llevar a cabo los sparrings ligeros, el Iniciado Rodrigo Tudela y un servidor estuvimos tirando amplio rato, hasta que el cansancio, y la caída de la noche cerrada, nos hizo retirarnos. Esos asaltos dejaron dos cosas en claro. Primero, la guarnición del Iniciado Tudela tenía un diámetro exagerado, y era complicado realizar el asimiento. Esto, unido al emisor, con un diámetro incluso mayor que el del resto de la guarnición, impedía realizar un asimiento emiso, y hacía chocar los dedos del tirador con el mismo constantemente. Esta molestia permanente, dictaminó la necesidad del Iniciado Tudela por hacerse con arma que sirviera mejor a los propósitos de nuestra disciplina. Y segundo, y más importante, ambos tiradores estuvieron de acuerdo en que aquel era un buen lugar para llevar a cabo las siguientes sesiones prácticas, y en un futuro, las sesiones del Grupo de Estudio Halley, una vez este se activara en Linares.

De este modo, las cocheras del tranvía se convirtieron en el lugar para realizar las quedadas de miembros de la Academia con el fin de llevar a cabo sparrings pesados, o ligeros, al gusto de los tiradores participantes. Ya no solo en días lluviosos, también en tardes y noches de verano, y en cualquier otro momento del año. Esto se demuestra con la sesión de sparring llevada a cabo el día 7 de junio de 2021, al poco de la primera visita del aprendiz Rodrigo Tudela y el Iniciado Luis Francisco Roldán, ahora acompañados del Iniciado Pedro Campos. Los participantes en estas sesiones se fueron ampliando conforme se ampliaba la Academia, y las sesiones del Grupo de Estudio Halley comenzaron a organizarse allí de vez en cuando. Este uso a través de los años, junto con el estado del conjunto donde esta nave concreta se encontraba, y el carácter histórico de dicho conjunto para Linares al ser las cocheras del desaparecido tranvía, hicieron que se ganara el apelativo cariñoso de “El Templo”. De tal forma que, si algún miembro de la Academia hacía referencia “al Templo”, todos sabían a qué lugar concreto se estaba refiriendo.

Este uso fue constante desde la primera vez que dos tiradores de la Academia de Esgrima Láser accedieron al Templo, estando incluso al pendiente de la evolución del estado del mismo, y de la posible necesidad de llevar a cabo limpiezas antes de realizar los sparrings, para contar con un entorno seguro e higiénico para el desarrollo de la actividad laserina. Largas jornadas de práctica se han llevado a cabo en aquel lugar, con los miembros de la Academia rotando para tirar unos con otros, comprobar el nivel de los compañeros, y poner a punto lo aprendido en clase. Igualmente, largas charlas teorizando sobre el color de las hojas de las armas, o de los distintivos de mérito tuvieron allí lugar. Incluso el Maestro estuvo presente en una sesión del Grupo de Estudio Halley desarrollada en el Templo.

Mas a pesar de todo el cariño destinado al emplazamiento, no se disponía de la propiedad del mismo, y por lo tanto, es evidente que no se tenía ninguna capacidad ni poder sobre su conservación. Es así como el 27 de mayo de 2024, se observó que se había colocado un cartel junto a las cocheras del tranvía, que rezaba así: *“Ejecución del desamiantado y demolición de edificaciones en solar situado entre las calles Paseo de la Ermita, Pista de Valdeinfierno, y Víctor Quesada en Linares”*. Es posible que dicho cartel estuviera allí ya en fechas anteriores, pero lo cierto es que esa fue la primera vez que se tuvo constancia del mismo, dando aviso a los compañeros, para que todos estuvieran pendientes de lo que pudiera ocurrir con el edificio.

El 18 de noviembre de 2024, el Aprendiz Cristian Ortiz, avisó a los integrantes de la Academia del comienzo del derribo del Templo, del que tan solo había quedado su estructura metálica, consistente en las vigas que sustentaban el techado, el propio techado, y las vigas de refuerzo de

la estructura. Aunque ya no hubiera cubrición alguna por los laterales, y las estructuras dirigidas a la práctica del skate hubieran desaparecido, aún seguía siendo un sitio donde poder tirar cuando la climatología no acompañara al normal desarrollo de los sparrings de nuestra disciplina. Esta esperanza en una posible continuación de su uso desapareció cuando el Iniciado Sergio Vergara, el 14 de diciembre de 2024, comunicó la completa demolición y retirada de la estructura metálica.

Fue así como llegó a su fin este primer “Templo” de la Academia de Esgrima Láser, un espacio que se ganó su lugar en la historia de la disciplina de la Esgrima Láser, al haber visto el paulatino desarrollo marcial de muchos de sus integrantes, al igual que haber sido testigo de los primeros asaltos entre compañeros que no habían tenido la posibilidad de tirar entre ellos anteriormente, e incluso de aprendices tirando por primera vez fuera del Salón de Armas, o el primer acercamiento de nuevos interesados a la Esgrima Láser. Esto, unido a su carácter patrimonial como herencia del pasado de Linares, en relación con su auge minero-industrial, hacen merecedor al Templo en particular, y a las cocheras del tranvía en general, de un artículo que recoja la información existente acerca de las mismas, desde su construcción, hasta su abandono, y desaparición.

Nota del Maestro Marcelino Miguel:

La Esgrima Láser, radicada en la razón y el rigor filosófico y científico, ha tendido históricamente y tiende a alejarse de alegorías religiosas, con el propósito de evitar sesgos emergentes del dogma o de la fe. Siendo así, se ha hecho, y se hace, un esfuerzo activo notable por mantener al margen de la nomenclatura ciertos términos eclesiásticos, religiosos, o pertenecientes a esa faceta tan humana como es la espiritualidad.

Sin embargo, la carga semántica de algunos conceptos y significantes se expande más allá de la mera cuestión religiosa, pues su uso también le ha atribuido un significado laico, aportando cierto carácter mundano y material a algunos términos originalmente destinados a lo místico, o a la unión de esto con lo natural.

Esto es lo que ocurre con el término “Templo”, que originalmente hace referencia a un espacio o edificio donde de manera recurrente tienen lugar ceremonias o ritos, originalmente de naturaleza religiosa. Con el tiempo, este término se ha ido conformando como una manera de apelar a aquel lugar donde acude recurrentemente un grupo de personas a llevar a cabo una actividad concreta, que no tiene que ser sagrada, y que por la reiteración, dicho espacio adquiere un vínculo tradicional con dicho ejercicio emergiendo una entidad propia únicamente existente en la mente de los asistentes, que dota de vida propia a la ubicación originalmente inerte, atribuyéndole inconscientemente cualidades maternas, por cobijar y dar abrigo a aquello que se resguardan en su interior.

Es así como ha tenido lugar, de manera orgánica, la denominación de aquellas antiguas cocheras como el “Templo”. Siendo esto un fenómeno natural, emergente de la reunión en ese humilde edificio de muchos tiradores laserinos, que por llevar a cabo sus primeros asaltos ajenos a la atención del Maestro, han vinculado ese sencillito techo a esos momentos dorados que todos vivimos cuando comenzamos un nuevo camino que nos cambia la vida.

Es de esta forma, que este humilde servidor, el Maestro Marcelino Miguel, Kigen de la Academia de Esgrima Láser, hace honor con estas palabras a aquel desaparecido hogar, donde pudo estar tranquilo de ver refugiados a sus alumnos y donde disfrutó de verlos volar con las alas que el arma láser les había regalado.

Es por ello que ese primer “Templo” de la Esgrima Láser se ha ganado un hueco en el Glosario General de la Esgrima Láser, como un concepto con entidad y nombre propio, siendo una más de las acepciones del término y quedando immortalizado para la memoria de aquellos que vendrán.

TEMPLO. [Temple]: 1. Emplazamiento, espacio o edificio concreto donde se llevan a cabo ceremonias y rituales, con cierto arraigo tradicional. 2. Lugar donde un grupo de personas llevan a cabo una actividad de manera recurrente, que por la reiteración adquiere un vínculo tradicional con dicha actividad. 3. Edificio sagrado destinado a la adoración de deidades o al culto religioso, que puede variar en su diseño y función según las tradiciones culturales y religiosas. 4. (1903 - 2024) Emplazamiento donde se reunían recurrentemente las primeras generaciones de tiradores laserinos, conocido como Cocheras del Tranvía por su tradición ferroviaria, ubicado al inicio del camino de San Miguel, en Linares ciudad natal de la Esgrima Láser, así como de la Destreza Laserina y sublime.

Historia de las cocheras del tranvía de Linares:

Para conocer la historia del conjunto de edificios conocidos como cocheras del tranvía, se debe observar a dos obras y autores de referencia en el tema, uno de principios del siglo XXI, y otro más reciente. El primero es Andrés Padilla Cerón, coautor de *Ferrocarriles y tranvías de Linares La Carolina, y La Loma* (2004), ocupándose precisamente del apartado dedicado al tranvía de Linares. El segundo es Manuel Rodríguez Arévalo, con su obra *Vía estrecha en la provincia de Jaén* (2023). Ambos recogen la principal información acerca de las cocheras del tranvía, desde su construcción, hasta el cese de su uso como tales con la desaparición del tranvía de Linares el 15 de enero de 1966.

Lo cierto es que la información recogida por Andrés Padilla Cerón en 2004 es más amplia que la presentada por Manuel Rodríguez Arévalo en 2023, por lo que usaremos a este segundo autor para mostrar los principales aspectos a destacar de las cocheras del tranvía, mientras que el primero servirá para indagar en dichos aspectos y conocer con mayor profundidad el equipamiento con el que contaba, así como posibles modificaciones a lo largo de su uso.

Así pues, ambos autores coinciden en señalar el comienzo de la construcción de las iniciales cocheras del tranvía, o al menos la adquisición de la parcela donde se acabarían erigiendo, en abril de 1903, ubicándose al inicio del camino de San Miguel (llamado así por llevar a la concesión minera del mismo nombre, donde se ubican, entre otros, el pozo San Vicente). El terreno sobre el que se construyó era propiedad de José Sánchez Acosta, con una extensión de 1,33 hectáreas, que se dedicaba a la agricultura. El emplazamiento de estos terrenos al inicio del camino de San Miguel, es conocido como Arroyo de los Eriazos, quedando a la espalda del Santuario de la Virgen de Linarejos (Rodríguez Arévalo, 2023, p. 179).

Los terrenos sobre los que se construyeron las cocheras del tranvía fueron adquiridos por la Compagnie de Electricité et Traction d'Espagne (CETE). El emplazamiento no solo es conocido como Arroyo de los Eriazos, sino también como Fuentes de Linarejos, y no solo se halla al comienzo del camino de San Miguel. También se encontraban próximos a la Quinta de Miguelito. Cabe destacar que por el subsuelo de estos terrenos, discurre parte de lo que podría ser un acueducto, quizá de origen romano, que se puede rastrear al menos hasta la Fuente del Píscar. Puede que llamar a esta estructura acueducto de posible origen romano sea algo aventurado, pero lo que está claro es que se trata de una construcción para la conducción de agua desde un emplazamiento inicial, hasta otro final distante, que no puede asegurarse con seguridad que fuera la propia Fuente del Píscar, ya que no debe descartarse una posible continuación, interrumpida bastante tiempo después de su construcción (Padilla Cerón, 2004, p. 214).

Dicho esto, y entrando ya en una descripción de las cocheras del tranvía en sí, se puede señalar que se trata de un conjunto de edificaciones, entre las que destacaban dos grandes naves capaces de albergar alrededor de 40 vehículos. Además, se podían encontrar otras construcciones de menor envergadura, pero igualmente importantes, destinadas a central eléctrica, cuadros de maniobras, baterías de acumuladores, o fragua (Rodríguez Arévalo, 2023, p. 179). Estas últimas, tras la Guerra Civil, se dedicaron a taller de forja y calderería. Sufirían otro cambio cuando la empresa Lifisa, filial de Santana Motor, ubicara su centro de operaciones en estas construcciones, adaptándolas a sus necesidades industriales. (Padilla Cerón, 2004, p. 214).

Regresando a las dos naves de gran envergadura dirigidas a albergar alrededor de 40 vehículos, dichas naves acogían tres vías. En la nave de la izquierda (observando ambos edificios desde el exterior), la primera vía estaba situada a la izquierda, y la segunda en el centro, llegando ambas hasta el fondo de la nave, donde se ubicaba el taller de pintura. Este taller se cerraba con un portón de madera que se movía gracias a estar montado sobre unas ruedas metálicas de deslizamiento lateral, que se desplazaban por un raíl que discurría por el suelo de la nave, a modo de corredera, cruzando perpendicularmente las dos vías anteriormente mencionadas. En la

parte superior, como refuerzo para la sujeción del portón, y para facilitar su desplazamiento, había dos poleas metálicas unidas a unas pletinas que estaban acopladas al portón, que discurrían por un raíl aéreo. La tercera y última vía de esta nave izquierda encontraba su fin en la pared donde se apoyaban los portones, de forma que no tenía continuación hasta el taller de pintura (Rodríguez Arévalo, 2023, pp. 180-181).

Pasando a la nave derecha, y siguiendo el mismo orden que en la nave izquierda, su primera vía, la situada más a la izquierda conforme se observa la entrada del edificio desde el exterior, así como la segunda, central, tenían su conclusión en el taller de carpintería, ubicado igualmente al fondo de la nave. Sin embargo, y a diferencia de la nave izquierda, la vía central de la nave derecha contaba con un foso para reparaciones en la parte inferior de los vehículos. El cierre del taller de carpintería se realizaba de modo idéntico al de pintura. Sin embargo, para evitar el choque entre los portones, y permitir el libre desplazamiento de los mismos, el portón del taller de carpintería, con sus vías para el desplazamiento, se encontraba, aproximadamente, unos diez centímetros por delante del portón del taller de pintura. Debido a esto, aunque los portones podían desplazarse independientemente, uno se acababa anteponiendo al otro. Igualmente, la tercera vía de esta nave derecha, situada precisamente más a la derecha, encontraba su fin al fondo, sin continuación a taller alguno (Rodríguez Arévalo, 2023, p. 181).

Observando esta información se podría extraer la conclusión de que, aunque hubiera dos naves bien identificables, puede que el interior de las mismas se encontrara unificado, y no dividido, señalándose la división a través de la cubierta a dos aguas de estas naves. O bien se dispuso de un espacio en el hipotético tabique divisorio para el desplazamiento de los portones, o había pilares justo en el encuentro de las vertientes de la cubierta. Sin embargo, teniendo en cuenta la necesidad de un espacio amplio para la cómoda maniobra de los coches del tranvía, ya fueran remolque o motor, parece más probable la primera opción, ya que el tabique central, de no tener funcionalidad estructural, simplemente restaría espacio de maniobra. Lo mismo podría suceder con los pilares, si bien es cierto que aportan una mayor diafanidad que un tabique central, y además estarían cumpliendo una función estructural sustentante.

A la derecha de estos naves ya descritas (conforme se observa las mismas desde el exterior), había una nave más pequeña, donde se podían encontrar talleres variados: acepilladora, ajuste, fresa, torno o taladradora, entre otros. También penetraba una sola vía en ella, y contaba con foso para reparaciones inferiores. Dicha vía se extendía por el interior de esta nave, y acababa a la entrada del taller de bobinado de motores eléctricos, situado detrás de los talleres mencionados poco antes. La separación entre los talleres se realizaba mediante una puerta de madera de dos hojas de grandes dimensiones. En la parte derecha de esta nave se encontraba la oficina del jefe de taller, desde la que se podían observar los talleres a través de dos ventanales de cristal. A la derecha de esta última nave hubo una cuarta, en la que también penetraba una vía, donde se podían encontrar la fragua y el taller de soldadura (Rodríguez Arévalo, 2023, p. 182).

Es ahora momento de hablar del equipamiento con el que contaban las cocheras del tranvía, ya que, como se ha comentado, las distintas naves albergaban desde talleres, a centrales eléctricas. Así pues, al comienzo del funcionamiento de las cocheras del tranvía, las instalaciones estaban compuestas de dos generadores eléctricos de 280 CV de potencia cada uno, además de un motor a gas pobre. Igualmente, poseían un grupo elevador provisto de reductor automático sistema Thury, y batería de acumuladores. En esta central se encontraban el cuadro de control eléctrico y todos sus accesorios (Padilla Cerón, 2004, p. 214).

Para que las cocheras del tranvía contaran en todo momento con suministro eléctrico, se previó que durante gran parte del año, dicha energía eléctrica fuera suministrada por la Central Hidroeléctrica de Los Escuderos, ubicada en el río Guadalimar, aguas abajo del Salto de Olvera. Esta Central Hidroeléctrica contaba con grupos hidroeléctricos tipo Thury, instalados por el propio Thury, y era explotada por la Sociedad de Aprovechamiento y Fuerzas Motrices del Salto

de Escuderos. Su propietario era Gonzalo de Figueroa, mientras que su Administrador era Antonio Conejero, participante destacado en la consecución del tranvía de Linares, que ponían a disposición de los tranvías de Linares una potencia de 300 CV, a un precio de 0,15 pesetas el kWh (Padilla Cerón, 2004, p. 214).

El equipamiento de la Estación Central fue prontamente sustituido, puede que debido a la influencia de la compañía Mengemor, que en 1911 adquirió la Central Hidroeléctrica del Salto de Escuderos. Dicha sustitución radicó en la implantación de Grupos Convertidor con un motor asíncrono de 225 CV, que recibían corriente trifásica a 3000 Voltios, y una generatriz de 150 kw capaz de producir corriente continua a 600 voltios, que eran la tensión de trabajo de las líneas de los tranvías (Padilla Cerón, 2004, p. 227). En este momento, las líneas de tranvía existentes eran Linares-San Roque, Linares-La Tortilla, y Linares-Estación Linares-Baeza.

Para las siguientes modificaciones de importancia en las cocheras del tranvía, tanto a nivel de equipamiento, como de infraestructura general, se debe avanzar ya a la posguerra, al año 1945, en el que se amplían los talleres y las cocheras. Sin embargo, en los dos años subsecuentes (1946 y 1947), se llevan a cabo una serie de obras de gran importancia (Padilla Cerón, 2004, p. 242), que van a definir el aspecto con el que se ha conocido a las cocheras del tranvía hasta los últimos tiempos.

Por una parte, se construye un edificio de viviendas dentro del mismo recinto de las cocheras (1946), que buscaba funcionar como residencia permanente al guardia del complejo, así como de albergue temporal y ocasional a los ingenieros y jefes de Explotación de Ferrocarriles por el Estado (ente surgido tras la Guerra Civil con el cometido que su propio nombre indica). Hubo una jerarquización en cuanto a la calidad de la construcción, ya que las viviendas de los jefes contaban con unas mejores instalaciones que las de los ingenieros. Por otro lado, se construye dentro del recinto de las cocheras del tranvía un edificio para oficinas (1947), momento en el que fue erigida la torre de planta rectangular que por tantos años ha definido el contorno de este conjunto (Padilla Cerón, 2004, p. 242).

Continuaron las obras durante los años cincuenta, ampliándose las instalaciones, y mejorándose y adecuándose los talleres de forja y eléctricos, al igual que las oficinas, que se trasladaron definitivamente al edificio construido para tal fin en las cocheras del tranvía, en el año 1952. Anteriormente, se encontraban en la calle Benito Pérez Galdós de Linares, más conocida como Ventanas (Padilla Cerón, 2004, p. 254). Con el cierre del tranvía de Linares en 1966, cesó cualquier tipo de obra dirigido no solo a la mejora de las instalaciones, sino en general, a la conservación del conjunto de las cocheras del tranvía para otros aprovechamientos.

Se ha mencionado con anterioridad su uso por la empresa Lifisa (Linares Fibras Industriales S.A.), filial de Santana Motor, que conllevó una adaptación de unas instalaciones pensadas para el uso ferroviario, a un uso industrial. Dicha empresa se constituyó en 1979 (S. A., 2003, p. 1), de modo que es bastante probable que, previamente a su constitución formal, tuviera lugar la adaptación de las cocheras del tranvía para su aprovechamiento industrial, puede que entre 1977 y 1979. Esta horquilla temporal se basa en que las cocheras del tranvía, de propiedad municipal, fueron cedidas por el Ayuntamiento de Linares a Metalúrgica Santana en 1977 (S. A., 2015).

El uso industrial de las cocheras del tranvía conlleva el mantenimiento de las mismas o, al menos, de las instalaciones aprovechadas por Lifisa. Puede que los diferentes estados de conservación que se observaban entre sus distintos elementos, apunte a cuáles fueron los edificios aprovechados y que recibieron mantenimiento hasta el cierre de Lifisa. Dicho cierre debe ubicarse en algún punto alrededor de 2006, de acuerdo con la noticia publicada en el periódico Ideal por Pablo García Caño (15/11/2008). Dicha noticia recoge el incendio de las instalaciones de Lifisa en las cocheras del tranvía, que no era el primero, puesto que ya se había registrado otro en el año 2006, aunque para entonces, la empresa que se ubicaba allí ya no era Lifisa, sino Linallac Foams.

Surgen con esto tres escenarios: o bien Lifisa cambió su nombre a Linallac Foams, o bien Lifisa cerró alrededor del año 2006 y sus instalaciones fueron aprovechadas por Linallac, o bien Lifisa se trasladó a otro sitio dejando sus instalaciones a Linallac en algún punto anterior a 2006. Atendiendo a la noticia publicada por Linares 28 el 6 de agosto de 2014, parece ser que se dio el segundo escenario, cerrando Lifisa definitivamente en 2006 (S.A., 2014).

En cualquier caso, siguiendo la información recogida por Ideal, Linallac Foams, tras el incendio de sus instalaciones en las cocheras del tranvía en 2006, se reubicó en el polígono industrial de Los Jarales. Además, el por entonces jefe de los bomberos de Linares, Juan José Molero, señaló que las instalaciones de las cocheras del tranvía ya estaban abandonadas (García Caño, 2008), por lo que cabe pensar que, en el año 2006, se produjo el abandono efectivo de las cocheras del tranvía. Abandono que condujo al segundo incendio del año 2008, y que no hizo más que empeorar el estado de conservación de las instalaciones aún existentes en aquel momento.

El estado de las cocheras del tranvía desde el año 2008 hasta 2024, no hizo más que decaer en general, salvo un caso en particular. Dicha decadencia en su conservación se refleja en dos noticias publicadas por Linares 28, con pocos meses de diferencia, y ya citadas con anterioridad. La primera, del 6 de agosto de 2014, y a segunda, del 12 de enero de 2015. Ambas, que resultan ser comunicados del prensa del Partido Andalucista de Linares (S. A., 2014 y 2015), hacen hincapié en el posible reaprovechamiento industrial de las cocheras del tranvía, sin atender a su cariz patrimonial como reflejo de la etapa de esplendor minero-industrial de Linares entre finales del siglo XIX, y principios del XX. Tampoco se enfatiza si dicho reaprovechamiento observa la conservación de elementos, o si supondría un arrasamiento completo de las estructuras conservadas, si bien es cierto que, dado el estado de las mismas, y la necesidad de unas obras de gran envergadura para actualizar las infraestructuras, parece más plausible la segunda opción, integrando, quizás, algún elemento de las cocheras del tranvía.

La única actuación llevada a cabo desde el abandono definitivo de las cocheras del tranvía en 2006, fue la construcción de las estructuras para la práctica del skate en el interior del Templo, lo que le aportó cierta vida a las cocheras. Estas modificaciones, llevadas a cabo por Bucle Skate, comenzaron en marzo de 2017, derribando ciertas partes ya ruinosas, y reaprovechando los materiales para construir las estructuras ya citadas anteriormente. Estas modificaciones se extendieron hasta aproximadamente octubre de 2020 (siguiendo las fechas de las publicaciones de su página de Instagram). Es así como se llega al 18 de noviembre de 2024, fecha en la que el aprendiz Cristian Ortiz anuncia el inicio del derribo de las estructuras del Templo, que dejaron solo su esqueleto metálico, mientras que el Iniciado Sergio Vergara da la triste noticia de su completa desaparición el 14 de diciembre de 2024.

El conjunto de las cocheras del tranvía de Linares no estaba recogido en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz.

Sesiones de sparring y estudio llevadas a cabo en el Templo:

Como ya se ha explicado anterioridad, el Templo se convirtió en un punto de reunión para los integrantes de la Academia de Esgrima Láser, desarrollando la práctica de la Destreza Laserina en un espacio cubierto, que protegía de las inclemencias del tiempo, a la par que discreto, al hallarse relativamente retirado del centro urbano de Linares. Es decir, un espacio perfecto para la práctica de la disciplina de la Esgrima Láser, con el carácter doméstico que la define.

A continuación, se presentan aquellas sesiones, ya sean solo de sparring, o de estudio, que se hayan registrado, y que tuvieron lugar en el Templo, como recuerdo del uso e importancia que ha tenido este enclave para la Esgrima Láser, acompañadas, si lo hubiere, de registro gráfico. La realización de este epígrafe ha sido posible gracias a la colaboración tanto del Iniciado Rodrigo Tudela, como especialmente del Iniciado Alejandro Delgado, que han tenido la gentileza de facilitar tanto la información existente de las sesiones de sparring o estudio llevadas a cabo en el Templo, como el registro gráfico relativo a las mismas. Debe mencionarse también al Maestro Marcelino Miguel, que ha facilitado imágenes de la sesión del Grupo de Estudio de Halley desarrollada en el Templo, a la que él mismo asistió.

1. Sin fecha definida (finales de mayo de mayo de 2021). Sesión de sparring llevada a cabo entre el Iniciado Luis Francisco Roldán, y el Aprendiz Rodrigo Tudela. No existe registro gráfico de la misma.

2. 26 de mayo de 2021. Sesión de sparring llevada a cabo por los Iniciados Alejandro Delgado, Luis Francisco Roldán y Pedro Campos, así como los aprendices Rodrigo Tudela, y Ricardo Ruiz.

3. 7 de junio de 2021. Sesión de sparring llevada a cabo entre el Iniciado Luis Francisco Roldán, el Iniciado Pedro Campos, y el Aprendiz Rodrigo Tudela.

4. 27 de junio de 2021. Sesión de sparring llevada a cabo entre los Iniciados Alejandro Delgado y Pedro Campos, así como el Aprendiz Rodrigo Tudela.

5. 1 de septiembre de 2023. Sesión de estudio del Grupo de Estudio Halley. Participaron los Iniciados Alejandro Delgado y Javier Araque, y los Aprendices Cristian Ortiz, y Miguel Ángel Luna. La sesión se realiza en día de feria, y se produce un llamativo contraste entre el ruido y la luz del recinto ferial, con la plena y silenciosa oscuridad matizada de luz azul que salía del Templo, en palabras del Iniciado Alejandro Delgado. Otro hecho a destacar es el gusto por la fotografía de larga exposición en esta etapa del Grupo de Estudio Halley, así como los apuntes que realizaba el Iniciado Javier Araque al aprendiz Miguel Ángel Luna mientras tiraban, con el fin de ayudarle a un mejor desarrollo en el asalto.

6. 10 de septiembre de 2023. Sesión de estudio del Grupo de Estudio Halley. Asistieron el Kigen y Maestro Marcelino Miguel (apareció por sorpresa, ya que no estaba convocado, pero era conocedor de la realización de la sesión de estudio), los Iniciados Alejandro Delgado, Javier Araque, y Sergio Vergara, y los aprendices Raúl Vela, Miguel Ángel Luna, Cristian Ortiz, Prudencio Risueño, Alejandro Salvador, y Nazaret Aparicio. Según los registros del Iniciado Alejandro Delgado, es la Sesión del Grupo de Estudio Halley con más asistentes. Igualmente, el registro indica que un hombre, ante la curiosidad por lo que estaba observando, se acercó con su moto, y charló con los asistentes acerca de lo que estaba teniendo lugar. El Maestro Marcelino Miguel departió con este hombre acerca de la naturaleza de las artes marciales. Este que escribe también estaba convocado, pero finalmente declinó la asistencia debido a motivos académicos.

7. 23 de septiembre de 2023. Sesión de estudio del Grupo de Estudio Halley. Asistieron los Iniciados Luis Francisco Roldán, Alejandro Delgado, y Javier Araque, además de los aprendices

Alejandro Salvador, Miguel Ángel Luna, y Gonzalo Luna. También asistió Alejandro Luna, hermano del aprendiz Gonzalo Luna, en uno de sus primeros contactos con la disciplina. Los Iniciados Luis Francisco Roldán, Alejandro Delgado, y Javier Araque, tuvieron una animada y larga charla acerca del significado de los colores de las hojas, más allá de lo recogido en *El Libro del Furasshu*, y sobre el significado de los distintivos de mérito. No existe registro gráfico de la misma.

Aunque solo se hayan recogido siete sesiones, ya sean de sparring o de estudio, el Templo, según el Iniciado Alejandro Delgado, se usó en numerosas ocasiones para realizar sesiones de sparring, que no fueron registradas por el mismo al no tratarse en sí de sesiones de estudio del Grupo de Estudio de Halley. Este que escribe también es consciente de un mayor uso que del que anteriormente se ha señalado, del mismo modo que los compañeros podrán recordar sesiones de sparring fuera de las aquí recogidas. Sirva este artículo en general, y este epígrafe en particular, como un pequeño homenaje al lugar que en tantas ocasiones cobijó a los integrantes de la Academia de Esgrima Láser: el Templo.



Fig. 1: Sesión de sparring del 26 de mayo de 2021 (gentileza del Iniciado Alejandro Delgado).



Fig. 2: Sesión de sparring del 26 de mayo de 2021 (gentileza del Iniciado Rodrigo Tudela).



Fig. 3: Sesión de sparring llevada a cabo el 7 de junio de 2021 (gentileza del Iniciado Rodrigo Tudela).



Fig. 4: Sesión de sparring llevada a cabo el 7 de junio de 2021 (gentileza del Maestro Marcelino Miguel).



Fig. 5: Sesión de sparring del 27 de junio de 2021 (gentileza del Iniciado Alejandro Delgado).



Fig. 6: Sesión de sparring del 27 de junio de 2021 (gentileza del Iniciado Alejandro Delgado).



Fig. 7: Sesión de estudio del Grupo de Estudio Halley del 1 de septiembre de 2023 (gentileza del Iniciado Alejandro Delgado).



Fig. 8: Sesión de estudio del Grupo de Estudio Halley del 1 de septiembre de 2023 (gentileza del Iniciado Alejandro Delgado).



Fig. 9: Sesión del Grupo de Estudio Halley llevada a cabo el 10 de septiembre de 2023. Guardia de relente (gentileza del Maestro Marcelino Miguel).



Fig. 10: Sesión del Grupo de Estudio Halley llevada a cabo el 10 de septiembre de 2023. Guardia del alba (gentileza del Iniciado Alejandro Delgado).

Cronología del tranvía de Linares:

Una vez tratado el aspecto puramente esgrimístico del Templo, se debe volver a su carácter como elemento patrimonial, ligado a una etapa concreta de la ciudad, y a una funcionalidad determinada. De este modo, es inevitable revisar la historia del tranvía de Linares, dado el papel que cumplieron las cocheras del tranvía durante su desempeño. Por tanto, se realiza a continuación un desglose abreviado, una cronología que recoge los principales hechos en la historia del tranvía de Linares, con año, días, y mes, cuando ello es posible.

Cabe destacar que la información aquí ofrecida ha sido extraída al completo del trabajo de Andrés Padilla Cerón en *Ferrocarriles y Tranvías de Linares, La Carolina y La Loma*. Sin embargo, se ha reordenado cronológicamente dicha información, ya que en la obra mencionada, se producen algunos saltos de tiempo, que son completados a posteriori. Se ha dejado la página de la obra en la que se encuentra cada hecho aquí recogido.

Dicho esto, se ofrecen a continuación los principales hechos en la historia del tranvía de Linares:

1868. Proyecto de Balignac, bajo el auspicio de MZA, para la unión de Linares con la Estación de Baeza mediante un ferrocarril de vía ancha. (P. 223).

1870, mediados de año. Proyecto de Manuel Sáenz de Peralta para construir un ramal férreo entre Linares y la Estación de Baeza, donde empalmaría con la línea general de Manzanares a Córdoba. (P. 223).

1898-1899. La empresa Neufville e Hijos (propietaria de la Fundición La Cruz), encarga a Antonio Conejero Sánchez, Director facultativo de la Fundición La Cruz, el inicio de los trámites necesarios para la obtención, por parte del Estado, de la concesión administrativa de un tranvía de tracción eléctrica de Linares a las minas. (P. 202).

1899, 9 de diciembre. Se finaliza en Jaén la redacción del proyecto necesario para solicitar la concesión del tranvía de Linares por parte de Antonio Conejero. (P. 202).

1899, diciembre. Antonio Conejero presenta una instancia ante la Dirección General de Obras Públicas por la que solicitaba un tranvía de Linares a sus minas, con dos secciones: Linares-San Roque y Linares-La Tortilla. Adjunta el proyecto y la fianza correspondiente, un 1% del total del presupuesto necesario. (P. 203).

1899, diciembre. Se publica un anuncio en *La Gaceta de Madrid*, para dar oportunidad a la presentación de otros proyectos para el tranvía de Linares a las minas, anuncio que no fue respondido. (P. 203).

1900, 21 de enero. *Gaceta de los Caminos de Hierro* da algunas pistas de lo que podría ser el proyecto de tranvía linarense, existiendo más de una línea, teniendo estas su origen en el núcleo urbano y alcanzando puntos importantes del término municipal, puntos directamente relacionados con las explotaciones mineras. También apuntaba que las primeras líneas que se realizarían (por lo que en teoría habría al menos tres líneas), serían las de Linares-San Roque y Linares-La Tortilla. (P. 202). El tiempo demostraría que la última parte de las informaciones era correcta.

1900, 6 de julio. Se aprueba en sesión del Ayuntamiento de Linares, previa validación del arquitecto municipal y exposición a información pública durante un mes, el proyecto de tranvía eléctrico cuyo concesionario era Antonio Conejero. (P. 203).

1900, 21 de diciembre. Real Orden que sanciona, tras algunas correcciones, el proyecto de tranvía de Linares a las minas. También recibe el visto bueno del Gobernador Civil de Jaén. (P. 203).

1901, 29 de marzo. Se celebra subasta pública con el fin de otorgar la concesión del proyecto de tranvía con motor eléctrico de Linares al Puente de Beas, que gana José de Roda, quien había presentado el proyecto y la fianza ante la Dirección General de Obras Públicas. (P. 223).

1901, 15 de agosto. Se publica en la *Gaceta de Madrid* la Real Orden de subasta del Tranvía de Linares a las minas. Esta recogía el pliego de condiciones para su concesión, de un plazo de 60 años, que al transcurrir obligarían al concesionario a entregar las instalaciones en perfecto estado al Ayuntamiento de Linares y al Estado, según sea la partición correspondiente. (P. 204).

1901, 22 de septiembre. Las noticias del tranvía linarense empiezan a exagerarse, llegándose a afirmar que en poco plazo de tiempo se iniciarían las obras en las líneas Linares-La Carolina y Linares-Villacarrillo. (P. 202).

1901, 17 de octubre. Primera subasta pública del Tranvía de Linares a las minas, que es anulada. (P. 204).

1901, 21 de diciembre. Se convoca nueva subasta pública para la concesión del Tranvía de Linares a las minas el 24 de febrero de 1902. (P. 204).

1902, 24 de febrero. Segunda subasta pública del Tranvía de Linares a las minas. Al no presentarse más postores, se otorga definitivamente la concesión a Antonio Conejero. (P. 204).

1902, 14 de marzo. Real Orden en la que aprueba el acta de subasta del 24 de febrero de ese mismo año, oficializándose la concesión a Antonio Conejero por parte del Estado. Exige que las obras empiecen como máximo en junio de ese año, pero se retrasan hasta 1903. (P. 204).

1902, 28 de noviembre. Se constituye en París la Compañía de Electricidad y Tracción de España. Su finalidad, aparte de la explotación de los Tranvías de Linares a las minas, era la producción, distribución y suministro de energía eléctrica, cubriendo así la principal necesidad del tranvía. (P. 204).

1903, mes de abril. Dan comienzo las obras para la realización del proyecto del tranvía de Linares a las minas. (P. 204). Para ello es necesaria la autorización del Ayuntamiento, que la concede tras una sesión plenaria de urgencia. Se comienza así con la sección Linares-San Roque. (P. 206).

1903, mes de mayo. La Compañía de Electricidad y Tracción de España emite acciones al portador y obligaciones, con las que recoger fondos con los que acometer las obras del tranvía. Esto explica el retraso de inicio de las obras, pues hasta que la compañía no se instituye plenamente, siendo esta la que al final va a estar detrás de la realización del proyecto, las obras no pueden iniciarse. (P. 204).

1903, 27 de mayo. Se otorga en Madrid la escritura pública de la concesión del Tranvía de Linares a las minas a Antonio Conejero. (P. 204).

1903, julio. Acuerdo privado e inicial entre Antonio Conejero y la Compañía de Electricidad y Tracción de España para la transferencia de la concesión del tranvía de Linares a las minas. No se formalizará hasta 1905. (P. 210).

1903, 30 de julio. Antonio Conejero vende la concesión del tranvía de Linares a las minas a la Compañía de Electricidad y Tracción de España, mediante escritura otorgada en Linares. (P. 206).

1903, 12 de octubre. Se inician las obras de la sección Linares-La Tortilla. (P. 206).

En una fecha sin especificar, se realizan modificaciones en el proyecto original de Antonio Conejero durante el transcurso de las obras, previa aprobación de la necesaria Real Orden. (P. 207).

1904, mes de enero. Antonio Conejero presenta, estando la línea en construcción, los proyectos de cuatro ramales del tranvía, que son informados favorablemente por el Arquitecto Municipal ocho meses más tarde. (P. 208).

1904, 25 y 26 de mayo. El retraso de las obras da lugar a la aparición de quejas en el bisemanario *La Hoja política* y el diario *El Noticiero*. (P. 208).

1904, finales de junio. Se realizan las primeras pruebas de movimiento, lo que apunta a la finalización de las dos secciones del tranvía. (P. 208).

1904, 26 de julio. El Ingeniero Jefe de Obras Públicas, Práxedes M. Cruz Roldán, da por recibidas las obras del tranvía, levantando acta, y señalando la necesidad de ciertas correcciones. (P. 208).

1904, 27 de julio. El Gobernador Civil de Jaén autoriza la explotación provisional del tranvía en su sección de Linares a San Roque. (P. 208).

1904, 1 de agosto. Se ponen en funcionamiento los tranvías eléctricos en Linares, una vez se recibe la autorización del Gobernador Civil de Jaén. (P. 208).

1904, 29 de octubre. El Gobernador Civil de Jaén autoriza la explotación ya definitiva de las dos secciones del tranvía de Linares. (P. 208).

1904, diciembre. El informe favorable de Obras Públicas autoriza a Antonio Conejero, mediante Real Orden, a la ejecución de los cuatro ramales propuestos, aprobados por el Arquitecto Municipal. (P. 208).

1905, principios de año. Antonio Conejero solicita a la Dirección General de Obras Públicas la transferencia de la concesión del Tranvía de Linares a las minas a favor de la sociedad anónima Compañía de Electricidad y Tracción de España, así como la devolución de la fianza. (P. 210).

1905, 11 de febrero. La Dirección General de Obras Públicas aprueba la transferencia de la concesión por parte de Antonio Conejero a la Compañía de Electricidad y Tracción de España. (P. 210).

1905, mayo. La Compañía de Electricidad y Tracción de España solicita autorización para ampliar en 130 metros la sección Linares-La Tortilla, la cual es aprobada por el Ayuntamiento con la condición de dejar el camino de La Tortilla en buenas condiciones de tránsito. (P. 212).

1906. Se completa la extensión de 130 metros de la sección Linares-La Tortilla. Incluye una caseta de abrigo para los obreros de la fundición, de manera que no deban esperar al tranvía en la intemperie. (P. 212).

1907. Renato Millet, Director General de la Compañía de Electricidad y Tracción de España, solicita permiso al ayuntamiento para cambiar el cable de alimentación que discurre por las

calles Salmerón (actual Corredera de San Marcos) y Agua (Canalejas), de manera que discurriese por las calles Cruz y Ejido (Ejido de San Sebastián, espacio hoy ocupado por el colegio Salesianos, la iglesia de San Agustín y la plaza Pedro Poveda) hasta salir a la calle Baños, y sustituir los postes de hierro donde descansa el “hilo de trolley” por ménsulas colocadas en las fachadas de las casas. Es autorizada por el Ayuntamiento debido al beneficio en seguridad y comodidad. (P. 210).

1907. Al desaparecer casi por completo la actividad minera en La Tortilla, el servicio de esta sección se limitó a la fundición. (P. 212).

1908. Se promueve un proyecto para realizar un ramal que una la sección Linares-San Roque con Pozo Ancho. Parece que no llegó a ejecutarse. (P. 213).

1908, agosto. Se redacta el proyecto para enlazar el tranvía de Linares con la Fundición San Luis, aprovechando la sección Linares-San Roque. (P. 212).

1909. La Compañía de Electricidad y Tracción de España plantea 5 nuevas ampliaciones al tranvía de Linares a las minas

1909, agosto. Los comerciantes de Linares piden la reducción del tráfico de vehículos del Tranvía, pero la Compañía de Electricidad y Tracción de España hace caso omiso. También se data en este mes el proyecto para el enlace del tranvía de Linares con el ferrocarril de Linares a La Carolina, aprovechando el apartadero de San Roque. (P. 212). Del mismo mes es igualmente el proyecto para el enlace del tranvía de Linares a las Minas con el apartadero de La Tortilla del ferrocarril de Linares a La Carolina. (P. 213).

1910, enero. Proyecto para enlazar el tranvía de Linares a las minas con la estación de ferrocarril de Linares a La Carolina (Linares-Arroyo). (P. 213).

1912. La Compañía de ferrocarril de Linares a La Carolina abandona su proyecto para unir La Carolina con San Roque, San Roque con Linares, Linares con la Estación Linares-Baeza, y la Estación Linares-Baeza con La Loma a través de su ferrocarril (inaugurado en 1907). (P. 223).

1912. La Compañía de Electricidad y Tracción de España solicita la concesión de un tranvía eléctrico desde la Estación Linares-Baeza a la ciudad de Linares, redactando para ello el pertinente proyecto. (P. 223).

1912, noviembre. El Ayuntamiento de Linares, tras analizar el proyecto de tranvía eléctrico de la estación de Linares-Baeza a Linares por la Compañía de Electricidad y Tracción de España, objeta el ramal que discurre por Viriato e Isaac Peral al considerarse poco seguro, del mismo modo que sugiere cambiar los postes de hierro laminado por otros de fundición. (P. 224).

1913, marzo. Real Orden que aprueba el proyecto de la Compañía de Electricidad y Tracción de España, de construcción de un tranvía desde la estación de Baeza (Linares-Baeza) del ferrocarril de MZA a la ciudad de Linares. Condiciones: eliminar el trazado por Viriato e Isaac Peral, discurrir por el centro de la calzada en Julio Burell y moverse al lado derecho al iniciar la carretera a la estación, así como la plantación y cuidado de los árboles talados durante 10 años. (P. 225).

1913, 15 de mayo. Se informa en el *Diario de Linares* del inicio de las obras del tranvía de la Estación Linares-Baeza a Linares. (P. 225).

1913, julio. La Compañía de Electricidad y Tracción de España inicia los trámites necesarios con el Ayuntamiento de Linares para llevar a cabo las obras del tranvía de la Estación Linares-Baeza a Linares, aunque no era la concesionaria oficial. (P. 226).

1913, 9 de agosto. Tiene lugar la subasta pública de la concesión para la construcción de un tranvía con motor eléctrico desde la Estación Linares-Baeza del ferrocarril de MZA a la ciudad de Linares. El pliego de condiciones avisaba de la petición de concesión de la Compañía de Electricidad y Tracción de España. El plazo de la concesión sería por 60 años. Transcurrido ese tiempo, las instalaciones debían traspasarse al Ayuntamiento y al Estado, según la partición, en perfecto estado. (P. 225).

1913, 18 de agosto. Al no presentarse postores a la subasta pública del 9 de agosto, se acuerda por Real Orden otorgar la concesión a la Compañía de Electricidad y Tracción de España, que ya había aceptado el pliego de condiciones con anterioridad. (P. 225).

1913, noviembre. La Compañía de Electricidad y Tracción de España adquiere mediante escritura pública un terreno de 935 metros cuadrados en la Cuesta del Barco y un terreno de 2.361 metros cuadrados en la Cuesta de Valenzuela, cercano al anterior, y una faja de terreno de 4.408 metros cuadrados segregado de la denominada Haza de Los Arroyos o Molino del Arquillo (este último en 1915), con el fin de suavizar la pendiente existente en el recorrido del tranvía de Linares a la Estación Linares-Baeza. (P. 226).

1914. Inauguración de un ramal a la Estación de San José (Almería), aprovechando la línea a la Estación Linares-Baeza (retoma un antiguo proyecto de 1904). Poco después se amplía con bifurcaciones la harinera Santa Rosa y la fábrica de jabones Dobón. (P. 209).

1914, febrero. La Compañía de Electricidad y Tracción de España, por medio de Renato Millet (Director), solicita autorización al Ayuntamiento de Linares para colocar carriles en las calles Carolina y Ejido, así como para terminar el ramal del tranvía eléctrico desde Linares a la estación de Linares-Baeza. (P. 226).

1914, 6 de marzo. Sesión del Ayuntamiento que no aprueba la petición de la Compañía de Electricidad y Tracción de España, realizada en febrero de ese mismo año. (P. 227).

1914, 15 de marzo. Viaje inaugural del tranvía de Linares a la Estación Linares-Baeza. (P. 226).

1914, 24 de abril. Sesión del Ayuntamiento de Linares en la que se debate la aprobación de la nueva solicitud de la Compañía de Electricidad y Tracción de España para colocar carriles por las calles Carolina y Ejido, aunque con carácter provisional. (P. 227).

1914, 8 de mayo. Sesión del Ayuntamiento de Linares en la que se aprueba la nueva solicitud de la Compañía de Electricidad y Tracción de España para instalar carriles por las calles Carolina y Ejido, discutida ya en la sesión del 24 de abril del mismo año. (P. 227).

1914, septiembre. José de Roda, concesionario del proyecto de tranvía con motor eléctrico de Linares al Puente de Beas, solicita ante la Dirección General de Obras Públicas que se deje sin efecto la citada concesión. (P. 223).

1919. Se cierra el ramal del tranvía de Linares a la Fundición San Luis a través de la sección Linares-San Roque, al cesar su actividad la fundición. (P. 212).

1925-1926. Fecha probable de la desaparición del ramal del tranvía de Linares a las Minas con el apartadero de La Tortilla del ferrocarril de Linares a La Carolina, debido a la instalación del cable aéreo en La Tortilla, aunque sigue apareciendo en los horarios hasta 1940. (P. 214).

1931, 16 de junio. En la sesión del Consejo de Administración de la Compañía de Electricidad y Tracción de España celebrada en París, se acuerda realizar una aportación a una nueva sociedad llamada Tranvías de Linares, que se encontraba en proceso de formación, tanto con dinero en

metálico como con bienes materiales, y los más importante, las concesiones administrativas de las que poseía titularidad. (P. 235).

1931, diciembre. Una vez instaurada la II República, el Ayuntamiento de Linares exige a la Compañía de Electricidad y Tracción de España lleven uniforme. Por las mismas fechas, el Ayuntamiento de Linares propone a la Policía Urbana que se estudie la reorganización del servicio de tranvías para evitar las maniobras en la calle Salmerón (actual Corredera de San Marcos). La Compañía de Electricidad y Tracción de España no hace caso de las quejas. (P. 232).

1932, 5 de marzo. La Compañía de Electricidad y Tracción de España aprueba su uniforme, con cambios para verano e invierno, de obligado uso para sus trabajadores. (P. 232). El mismo día, se constituye Tranvías de Linares S.A., mediante escritura pública ante el notario de Linares. (P. 235).

1932, finales de año. Contencioso del Ayuntamiento de Linares contra Tranvías de Linares a raíz de las obras de pavimentación de la calle Salmerón (Corredera de San Marcos), exigiéndose a la compañía que cambie al centro de la calzada uno de los dos ramales de esta calle y que elimine el otro, por el peligro que supone su proximidad a la acera. Tranvías de Linares se desentiende, aduciendo que cualquier cambio debe ser aprobado por la Comisaría de Estado de Ferrocarriles, y que de haber cambios, el Ayuntamiento de Linares correrá con los gastos. (P. 236).

1932, 23 de diciembre. Nuevo contencioso administrativo de Tranvías de Linares contra el Ayuntamiento de Linares contra Tranvías de Linares, pues el segundo quería hacer pagar al primero la renovación del pavimento de la calle Salmerón comprendida entre sus vías, a lo que Tranvías de Linares se niega. (P. 237).

1933, principios de año. El Ayuntamiento de Linares no hace caso de la respuesta de Tranvías de Linares a su contencioso, y comienza las obras de pavimentación en la calle Salmerón (Corredera de San Marcos), que se ven paralizadas por la negativa de la compañía tranviaria de variar el trazado de los carriles. (P. 236).

1933, marzo. Se autoriza la variación del trazado de los carriles del tranvía en la calle Salmerón por la Comisaría de Estado de Ferrocarriles Zona Sur, previo acuerdo entre el Ayuntamiento y Tranvías de Linares. Esto significó la supresión de la doble vía en la calle Salmerón, que los tranvías a San Roque salieran de Santa Margarita, y que los únicos tranvías que circularían por la calle Salmerón serían los dirigidos a la Estación Linares-Baeza. (P. 236).

1933, finales de marzo. El Ayuntamiento de Linares eleva una serie de quejas por los precios abusivos y la suciedad de los coches a la Comisaría de estado de Ferrocarriles, que inicia expediente, pero el asunto se acaba olvidando. (P. 237).

1934, 17 de agosto. Se lee en el pleno del Ayuntamiento de Linares una carta de Tranvías de Linares, en la que la compañía expone que, debido a las pérdidas económicas derivadas de la crisis del plomo, suspendería sus servicios a partir del 1 de septiembre de ese mismo año. (P. 237).

1934, 28 de agosto. Orden del Ministerio de Obras Públicas (P. 237) por la que Explotación de Ferrocarriles del Estado se incauta de la compañía Tranvías de Linares, empezando a funcionar en su nombre a partir del 1 de septiembre. Esto es una aplicación del artículo 53 de la ley de ferrocarriles de 1877. (P. 238).

1934, 1 de septiembre. Explotación de Ferrocarriles del Estado toma el control del sistema tranviario de Linares, tras el cese de actividad de Tranvías de Linares. (P. 238).

1934, 7 de septiembre. Lectura de la carta de Tranvías de Linares en el pleno del Ayuntamiento donde comunicaba la medida de incautación. (P. 238).

1935, febrero. El contencioso administrativo de 23 de diciembre de 1932 es fallado a favor del Ayuntamiento de Linares, por lo que efectivamente, Tranvías de Linares debía pagar la renovación del pavimento comprendido entre sus vías. Sin embargo, para entonces la compañía ya había cesado su actividad. (P. 237).

1935, 18 de febrero. Explotación de Ferrocarriles del Estado suprime el servicio de Linares a La Tortilla, excusándose en las pérdidas que produce dicho ramal. (P. 238). Solo estuvo parada esta sección unos días, ya que la acción del alcalde Linares, buscando ayuda en el Ministro de Obras Públicas y el Gobernador Civil de Jaén, surte efecto. El único pero es que el tranvía no llegará a la Fundición La Tortilla, sino que acaba su recorrido en el cruce con la línea de Andaluces (Puente Genil-Linares). (P. 239).

1936. Dejan de tenerse noticias de la Compañía de Electricidad y Tracción de España, por lo que se entiende que la compañía ha desaparecido. (P. 240).

1939-1941. Se reduce el número de servicios en la línea Linares-Estación de Baeza debido a las restricciones de posguerra en el suministro eléctrico. (P. 246).

1940, julio. La Dirección General de Ferrocarriles, previo estudio, decide continuar con la explotación de los tranvías de Linares. (P. 241). En el mismo mes, se ordena por parte de la Dirección General de Ferrocarriles que, temporalmente, se reúnan en instalaciones comunes los materiales de Tranvías de Linares y Ferrocarril Eléctrico de La Loma, aunque su contabilidad y organización siguen siendo independientes. Esta medida “temporal” se mantuvo hasta el cierre de las líneas. (P. 242).

1941. Deja de estar operativo el ramal del tranvía de San Roque que accedía a la Fundición La Cruz, a consecuencia de unas obras. (P. 248).

1941-1942. Reparaciones urgentes de los coches motores 1, 6, 7, 8 y 10. (P. 243).

1942-1946. Se reforman progresivamente los automotores de viajeros que quedaron excluidos de las reparaciones de 1941 y 1942. También se reforman los remolques y vagones. (P. 243).

1942, 17 de febrero. Orden Ministerial por la que se incoa el expediente de caducidad de la concesión de Tranvías de Linares, haciendo lo propio meses más tarde con la línea de La Loma, de manera que el Estado pudiera asegurarse la explotación conjunta sin trabas legales. (P. 242).

1945. Hasta este año, las principales inversiones en el tranvía de Linares se limitaban a la ampliación de talleres y cocheras de Linares. (P. 242).

1945. Se concluye un proyecto para dotar de una línea de ferrocarril eléctrico a Ibros, que pasa a integrarse en el ferrocarril de La Loma, y a su vez a estar conectada con Linares a través de la línea Estación de Baeza-Linares. (P. 251).

1945, finales de año. Se establece un servicio directo entre Linares y Úbeda, evitando así el transbordo al llegar a Linares-Baeza, aunque carecía de regularidad y se suspendía continuamente. (P. 247).

1946, finales de año. Se cierra el ramal a la estación de ferrocarril de San José (Almería), Harinera Santa Rosa y Jabones Dobón (P. 248), en Camino de Úbeda.

1946-1947. Construcción de viviendas en el recinto de cocheras, situado detrás del santuario de la Virgen de Linarejos, como también de un edificio de oficinas, al cual pertenece la torre que todavía se conserva, aunque el resto del recinto esté en un estado deplorable. (P. 242).

1947, junio. Las empresas mineras tienen obligación de abonar a los trabajadores el plus de distancia, de modo que los mineros comienzan a usar más el tranvía. (P. 247).

1949, noviembre. Pleno del Ayuntamiento de Linares en el que se aprueba el cambio de nombre de la pedanía Estación de Baeza, por Estación de Linares-Baeza (aunque se ha estado usando ya este nombre en la cronología con el fin de evitar confusiones con las líneas, pues Estación de Baeza puede llevar al equívoco de la estación de tren de la ciudad de Baeza). Puede que el cambio de nombre se debiera a la querencia del Ayuntamiento por mantener el nombre de Linares en los referentes ferroviarios, una vez que el resto de instalaciones del municipio dejaran de ofrecer servicio. (P. 251).

1950. A mediados de año, el Estado autoriza una subida de las tarifas, buscando aumentar el producto medio por viajero en un 50%. (P. 264).

1950, 13 de julio. Se aprueba una ley por la que se dota a Explotación de Ferrocarriles por el Estado, de personalidad jurídica y patrimonio propios. Pasa a ser, por tanto, Entidad Estatal Autónoma, debiendo así someterse a la legislación vigente aplicable. (P. 253).

1950-1951. Proyecto de renovación del tranvía de Linares y La Loma, dentro del denominado Plan General de Modernización del Ferrocarril Linares-La Loma. (P. 254).

1952. Se trasladan las oficinas del tranvía de Linares al edificio de las cocheras, detrás del santuario de la Virgen de Linarejos, tras estar 18 años en la calle Benito Pérez Galdós (Ventanas). (P. 254).

1952, 10 de diciembre. Se constituye en Linares una Junta Local de Necesidades Municipales. La misma daba la espalda a la línea de las minas, y aceptaba con desgana la existencia de la línea de Linares a Baeza-Empalme (Estación Linares-Baeza). (P. 267).

1953. Se ejecuta la renovación de raíles y catenaria en un tramo de 1.000 metros comprendido entre el inicio de la variante de acceso a la futura estación subterránea de Baeza-Empalme (Linares-Baeza), y un punto situado un poco más arriba de la “Cuesta de las perdices”, cerca de la casilla de Peones Camineros. Esta obra se realiza dentro del mencionado Plan General de Modernización del Ferrocarril Linares-La Loma (P. 254).

1953, 17 de julio. Ley que aprueba el Plan de Obras, Colonización, Industrialización y Electrificación de la provincia de Jaén, conocido como Plan Jaén. (P. 267).

1954, marzo. Se vuelven a subir las tarifas del tranvía. (P. 264).

1954. Un empresario de Linares se dirige al Ayuntamiento solicitando la concesión de tres líneas de transporte urbano, incluyendo una hasta la Estación Linares-Baeza. Este será el germen de Autobuses Quesada y la aparición de la competencia del tranvía. (P. 267). Se construyó también un ramal en las cercanías de la antigua Fundición de San Luis, para aprovechar las escombreras del grupo San Miguel en la construcción del empalme de Tres Olivas, de La Loma. (P. 271).

1954-1955. Se construyen en la carretera a Linares-Baeza los barrios de Girón, “La Guita” y Las Américas, estableciéndose un servicio de tranvía urbano para dar servicio a estas nuevas zonas residenciales. (P. 267).

1955. Se deja de invertir en la mejora y adaptación de nuevos vehículos en el tranvía de Linares. A partir de entonces, solo se hacen labores menores de reparación y mantenimiento. (P. 256). A inicios del mismo año se cierra la línea Linares-La Tortilla para mercancías, debido al cierre de la Fundación La Tortilla. El transporte de viajeros continua hasta 1961. (P. 264). Igualmente, se redacta un Plan Parcial de Ordenación Urbana de la barriada de Linarejos (Estación Linares-Baeza), el cual preveía una gran avenida que la uniría con el núcleo de Linares, pero no llega a reflejarse en el Plan General de Ordenación Urbana. (P. 267). Por último, deja de estar en servicio el ramal de circunvalación, que discurría en parte por el Ejido de San Sebastián. (P. 270).

1955-1956. Se repara la línea de retorno de la corriente, formada por los raíles, colocando en los mismos unas conexiones longitudinales, y cada cierta distancia, conexiones transversales entre los dos carriles. Se mejora así la prestación del servicio, eliminando las intermitencias de la corriente eléctrica en las inmediaciones de San Roque. (P. 271).

1957, enero. Se suma una nueva subida de las tarifas del tranvía a las de 1950 y 1954. (P. 264).

1958-1959. Se inician las obras de la variante de acceso a la estación subterránea de Baeza-Empalme (Linares-Baeza). (P. 254).

1959, 12 de junio. Se acuerda en el Consejo de Administración de la Explotación de Ferrocarriles por el Estado la aplicación de dos nuevos conceptos denominados Resultado de “Gestión” y Coeficiente de “Gestión”, que intentaban corregir ciertas incongruencias en la contabilidad. (P. 266). También, ante el éxito del servicio urbano de tranvía a los barrios de nueva construcción (Girón, La Guita, Las Américas), el Ayuntamiento de Linares pide a la Explotación de Ferrocarriles por el Estado que amplíe dicho servicio. (P. 267).

1960, marzo. Explotaciones del Ferrocarril por el Estado se dirige al Ayuntamiento de Linares, para someter a su información un proyecto fechado en 1960 que consistía en la renovación de la vía de entrada a la ciudad, comenzando aproximadamente en Peones Camineros (actual casilla de la Cruz Roja en la salida de Linares a Linares-Baeza) y finalizando al comienzo del casco urbano, aproximadamente a la altura de la piscina cubierta. Fue rápidamente aprobada por el Ayuntamiento. (P. 270).

1961. Año en el que dejan de ofrecerse oficialmente servicio de viajeros de Linares a La Tortilla, aunque previamente había funcionado de manera irregular y había tenido largos periodos de inactividad. (P. 262).

1962, enero. Explotaciones del Ferrocarril por el Estado se dirige de nuevo al Ayuntamiento de Linares. En esta ocasión, solicita el visto bueno para un proyecto denominado Renovación de la vía en la travesía de Linares, englobado dentro del Plan General de Modernización del Ferrocarril Linares-La Loma. Es aprobado por el Ayuntamiento, pero no se llega a ejecutar. (P. 270).

1962, primavera. Se pone en funcionamiento el tramo del tranvía de la piscina cubierta a Peones Camineros, una vez que la parte principal de las obras se han finalizado y solo quedan detalles menores. (P. 270).

1963. Se vuelven a realizar peticiones de concesiones de servicios de transportes urbanos en autobús, que el Ayuntamiento de Linares deniega por necesidad de convocar un concurso público, que el mismo Ayuntamiento se mostraba renuente a realizar. (P. 272).

1964, abril. El Ayuntamiento de Linares debe regular el funcionamiento de tres compañías de autobuses distintas que ya operan la ciudad, fijando los horarios hasta que convoque el concurso que en 1963 se negaba a realizar. Esto da lugar a que el Sindicato Vertical de Transportes se

dirija al Ayuntamiento de Linares, solicitando el número de compañías que ofrecen servicios los impuestos que se obtienen de las mismas. (P. 272).

1964. El Ayuntamiento de Linares solicita a Explotaciones del Ferrocarril por el Estado la retirada de los raíles de las calles Carolina y Calderón, sin uso desde 1955. (P. 272). Se detienen por completo las inversiones en el tranvía de Linares, lo que es un mal augurio de su futuro. Los coches tenían que repararse con piezas de otros, lo que significaba ir dejando fuera de servicio cada vez más coches. (P. 280).

1964-1965. Cruce de quejas entre el Ayuntamiento de Linares y la Explotación de Ferrocarriles por el Estado, debido a dos choques de tranvías con farolas, y un conflicto entre Autobuses Quesada (sin concesión ni permiso para realizar operaciones, pero en funcionamiento) y EFE, (P. 273) debido a que Autobuses Quesada intentaba convencer a la población, por medio de sus conductores, de los beneficios del autobús y las deficiencias del tranvía. (P. 274)

1965, enero. Publicación de una Nota de Aviso Público, que desvela la existencia de tres líneas urbanas de tranvía en ese momento. Estas son Linares Despacho Centra-Santa Margarita-Girón, Linares Despacho Central-Santa Margarita-Cocheras y Cocheras-Santa Margarita-Girón. (P. 276).

1965. Se aprueba el Estatuto de lo que sería Ferrocarriles de Vía Estrecha, de entidad estatal. Su Consejo de Administración se constituye el 17 de diciembre del mismo año. También este año, la Comisión Ejecutiva de Ferrocarriles de Vía Estrecha preparó el Plan General de suspensión de servicios y levantes, que en su primera fase incluía a los tranvías de Linares. (P. 280).

1965, 13 de mayo. Orden Ministerial por la que se aprobó el Reglamento Nacional de Trabajo para Ferrocarriles de Uso Público no Integrados en Renfe, lo que significa el inicio de la cuenta atrás para el cierre del tranvía de Linares. (P. 280).

1965, 15 de junio. El Consejo de Obras Públicas informa favorablemente sobre la caducidad de la concesión del tranvía de Linares a Las Minas. No significaba en sí el cierre de la línea, pero venía a reforzar la Orden Ministerial de 13 de mayo de 1965. (P. 280).

1965, 21 de octubre. El Consejo de Obras Públicas informa favorablemente sobre la caducidad de la concesión del tranvía de Linares a la estación de Baeza (Linares-Baeza) del ferrocarril de MZA. Al igual que el informe de 15 de junio, redunda en la confirmación de la aplicación de la Orden Ministerial de 13 de mayo de 1965. (P. 284).

1965, 27 de noviembre. BOE en el que el Consejo de Obras Públicas y el Pleno del Consejo de Estado informaron favorablemente de la caducidad de las concesiones del tranvía de Linares a las minas y de Linares a la estación de Baeza del ferrocarril MZA. (P. 284).

1965, 1 de diciembre. Carta del Ayuntamiento en la que ordena el cese temporal del servicio en la calle Corredera de San Marcos, debido a la realización de obras. (P. 283).

1965, diciembre. Se da por finalizado el expediente de caducidad de la concesión de Tranvías de Linares, iniciado en 1940. Se hace oficial y público mediante el BOE de 22 de diciembre de 1965. (P. 283).

1965, 29 de diciembre. Nota Oficial del cierre definitivo del tranvía de Linares y La Loma al Ayuntamiento de Linares por parte de Ferrocarriles de Vía Estrecha. Dicho cierre se efectuará el día 15 de enero de 1966, a las 00:00. (P. 281).

1966, 11 de enero. Llega al Ayuntamiento de Linares la Nota Oficial de cierre de los tranvías, con fecha del 28 de diciembre de 1965, de parte de Ferrocarriles de Vía Estrecha. Dicha Nota

que llega a Linares, entregada por el Jefe encargado de Explotación de Ferrocarriles por el Estado en la ciudad, tiene fecha de 10 de enero de 1966. La Dirección General de Transportes no se dignó a enviar la Nota Oficial al Ayuntamiento de Linares (P. 282).

1966, 12 de enero. El Consejo Superior de transportes terrestres emite un informe en el que recomienda el cierre y el levante (desmantelamiento) de las instalaciones del tranvía de Linares, incluyendo el de La Loma. (P. 280).

1966, 14 de enero. Reunión del alcalde de Linares, Leonardo Valenzuela, en el edificio del Ayuntamiento, con el Ingeniero de la Jefatura Regional de Transportes, una representación de la Delegación de Transportes Terrestres de Jaén, el jefe local de Ferrocarriles de Vía Estrecha y funcionarios de la empresa de Transportes por Carretera Alsina Graells, con el fin de que esta última empresa cubriera la ruta abandonada por el tranvía de Linares a la Estación Linares Baena, así como los recorridos urbanos a Girón y Santa Ana. Dichas rutas ya eran cubiertas por Autobuses Quesada, de manera que se puede pensar que esta última no podía ofrecer los refuerzos necesarios para acoger a los antiguos usuarios del tranvía. La reunión finalizó a las 11 de la noche, pero no quedó registro oficial alguno de la misma que aporte detalles exactos de las negociaciones que se llevaron a cabo. (P. 282).

1966, 15 de enero. A las 00:00 se produce el cierre del tranvía de Linares y La Loma. (P. 281). El último tranvía regresó de la Estación Linares-Baeza, ya sin viajeros, a las 0:15 del 15 de enero. Lo conducía Manuel Juárez Bergua, siendo el cobrador Antonio Varea Úbeda. (P. 282). A la mañana siguiente, Diario Jaén publica un artículo titulado *El 15 de enero de 1966, día de la desaparición del servicio de tranvías*, de José Cuevas Moreno. (P. 279).

1966, 22 de febrero. Expiración del plazo que el teórico concesionario tenía para reclamar en vía Contencioso Administrativa por el cierre de las líneas del tranvía de Linares. El material ya estaba siendo desguazado en ese momento. Seguramente, Ferrocarriles de Vía Estrecha quería asegurarse cualquier tipo de problema legal durante la clausura del tranvía de Linares, de ahí la continuación del proceso de la caducidad de la concesión, cuando Tranvías de Linares S.A. dejó de responder por el tranvía durante la década de los treinta. (P. 284).

1966, septiembre. Finalizan las labores de desguace de los materiales del tranvía de Linares. Leonardo Valenzuela, alcalde de la ciudad, se apropia del coche motor M-10 (actualmente, en la Estación de Madrid y previamente ubicado en la rotonda al final del Paseo de Linarejos) y del automotor de maniobras JM-25 (conservado también la Estación de Madrid en la actualidad), junto con el reloj (que no se ha devuelto a la ciudad) del Despacho Central, que traslada a su cortijo. (P. 283).

Anexo. Imágenes de las cocheras del tranvía de Linares:

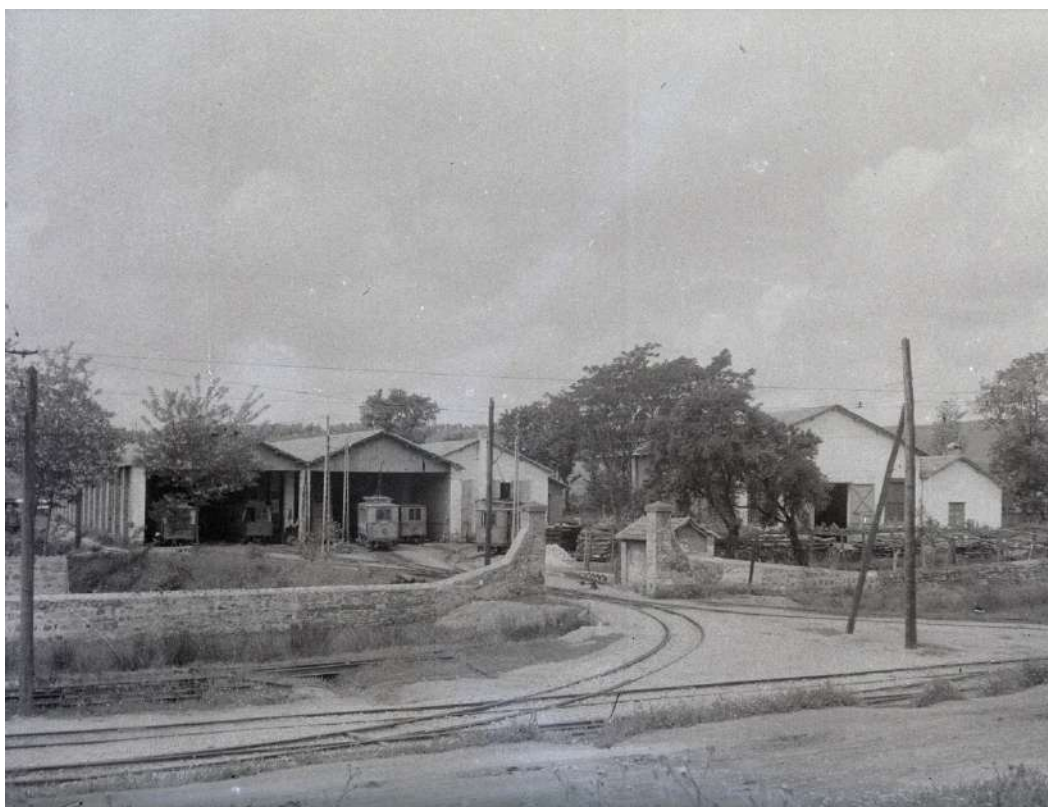


Fig. 11: Cocheras del tranvía de Linares en 1942. Aún no se ha construido el pabellón de la forja, la segunda nave del almacén, ni el vallado de cerramiento del recinto (recuperado de El Ferrocarril de Andalucía, Facebook).

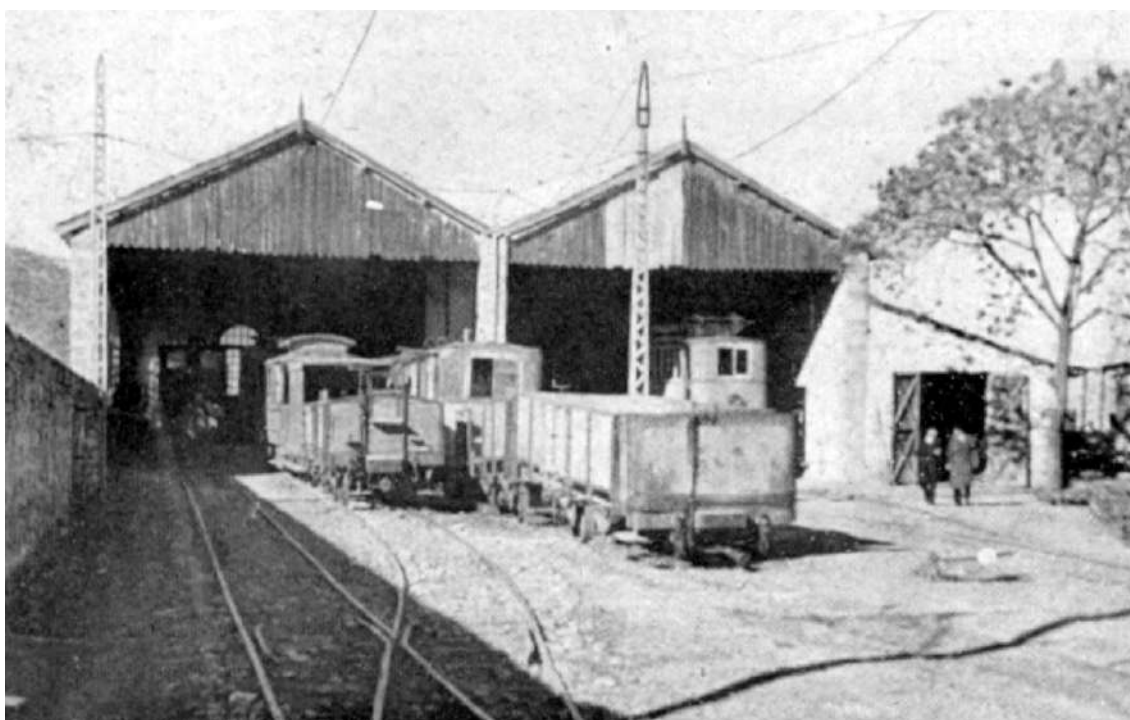


Fig. 12: Detalle de las naves de las cocheras del tranvía de Linares (Spanish Railway).



Fig. 13: Cocheras del tranvía de Linares en la década de 1950 (Tomás Arellano Bujaldón, Facebook).



Fig. 14: Vista del Templo en dirección Santuario de Linarejos-Pista de Valdeinfierno, antes de su demolición (Google Earth).



Fig. 15: Vista del Templo en dirección Pista de Valdeinfierno-Santuario de Linarejos, antes de su demolición (Google Earth).



Fig.16 : Vista general del conjunto de las cocheras del tranvía, antes de la demolición del Templo (Google Earth).



Fig. 17: Vista general del Templo llegando desde el Santuario de la Virgen de Linarejos, 18 de noviembre de 2024 (autor).



Fig. 18: Vista general del Templo llegando desde la Pista de Valdeinfierno, 18 de noviembre de 2024 (autor).



Fig. 19: Vista frontal del Templo llegando desde el Santuario de la Virgen de Linarejos, 18 de noviembre de 2024 (autor).



Fig. 20: Vista trasera del Templo llegando desde la Pista de Valdeinfierno, 18 de noviembre de 2024 (autor).



Fig. 21: Vista interior del Templo en dirección Santuario de Linarejos- Pista de Valdeinfierno, 18 de noviembre de 2024 (autor).



Fig. 22: Vista interior del Templo en dirección Pista de Valdeinfierno-Santuario de Linarejos, 18 de noviembre de 2024 (autor).



Fig. 23: Vista del espacio que ocupaba el Templo en dirección Pista de Valdeinfierno-Santuario de Linarejos, 14 de diciembre de 2024 (gentileza del Iniciado Sergio Vergara).

BIBLIOGRAFÍA:

GARCÍA CAÑO, P. (15 de noviembre de 2008). Un incendio arrasa de nuevo las naves de la antigua Lifisa, dos años después. *Ideal*. Recuperado el 16 de febrero de 2025 de <https://www.ideal.es/jaen/20081115/linares/incendio-arrasa-nuevo-naves-20081115.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.ideal.es%2Fjaen%2F20081115%2Flinares%2Fincendio-arrasa-nuevo-naves-20081115.html>

GÓMEZ MARTÍNEZ, J.A. et al (2004). *Ferrocarriles y tranvías en Linares, La Carolina y La Loma*. Lluís Prieto – EDITOR. ISBN: 84-930930-6-8.

RODRÍGUEZ ARÉVALO, M. (2023). *Vía estrecha en la provincia de Jaén*. Fundación Caja Rural. ISBN: 978-84-09-53587-3.

S. A. (2003). *Linares Fibras Industriales, S. A. Sociedad Unipersonal. Memoria Correspondiente al Ejercicio Anual terminado el 31 de diciembre de 2003*. Recuperado el 16 de febrero de 2025 de <https://www.juntadeandalucia.es/economia/hacienda/economia/hacienda/servicios/fiscalizacion/rendicion/cuenta2003/descargas/empresas/lifisaM.pdf>

S. A. (6 de agosto de 2014). Las naves de “Lifisa”, cedidas para su gestión municipal, siguen abandonadas y sin un proyecto para su uso inmediato (Comunicado de Prensa del Partido Andalucista de Linares). *Linares 28*. Recuperado el 16 de febrero de 2025 de <https://www.linares28.es/2014/08/06/municipal-abandonadas-inmediato/>

S. A. (12 de enero de 2015). Las naves de “Lifisa”, cedidas para su gestión municipal, siguen abandonadas y sin un proyecto para su uso inmediato (Comunicado de Prensa del Partido Andalucista de Linares). *Linares 28*. Recuperado el 16 de febrero de 2025 de <https://www.linares28.es/2015/01/12/municipal-abandonadas-proyecto-inmediato/>

Aparte de la bibliografía, pueden visitarse los siguientes recursos:

Canal andalucistas Linares (2014). LIFISA en el recuerdo. *Youtube*. Recuperado el 16 de febrero de 2025 de <https://www.youtube.com/watch?v=gk2mbx1suaw> (vídeo en el que se puede observar el estado de las cocheras del tranvía, especialmente del Templo, en 2014).

Perfil de Instagram @buckleskate: permite observar la construcción de las distintas estructuras para la práctica del skate en el interior del Templo entre marzo de 2017, y octubre de 2020.

Imágenes:

DELGADO CARRIQUÍ, A. (26/05/2021). *Fig. 1: Sesión de sparring del 26 de mayo de 2021*.

DELGADO CARRIQUÍ, A. (27/06/2021). *Fig. 5: Sesión de sparring del 27 de junio de 2021*.

DELGADO CARRIQUÍ, A. (27/06/2021). *Fig. 6: Sesión de sparring del 27 de junio de 2021*.

DELGADO CARRIQUÍ, A. (01/09/2023). *Fig. 7: Sesión de estudio del Grupo de Estudio Halley del 1 de septiembre de 2023*.

DELGADO CARRIQUÍ, A. (01/09/2023). *Fig. 8: Sesión de estudio del Grupo de Estudio Halley del 1 de septiembre de 2023*.

- DELGADO CARRIQUÍ, A. (10/09/2023). *Fig. 10: Sesión del Grupo de Estudio Halley llevada a cabo el 10 de septiembre de 2023. Guardia del alba.*
- MIGUEL CASTRO, M. J. (07/06/2021). *Fig. 4: Sesión de sparring llevada a cabo el 7 de junio de 2021.*
- MIGUEL CASTRO, M. J. (10/09/2023). *Fig. 9: Sesión del Grupo de Estudio Halley llevada a cabo el 10 de septiembre de 2023. Guardia de relente.*
- ROLDÁN FRAILE, L. F. (18/11/2024). *Fig. 17: Vista general del Templo llegando desde el Santuario de la Virgen de Linarejos, 18 de noviembre de 2024.*
- ROLDÁN FRAILE, L. F. (18/11/2024). *Fig. 18: Vista general del Templo llegando desde la Pista de Valdeinfierno, 18 de noviembre de 2024.*
- ROLDÁN FRAILE, L. F. (18/11/2024). *Fig. 19: Vista frontal del Templo llegando desde el Santuario de la Virgen de Linarejos, 18 de noviembre de 2024.*
- ROLDÁN FRAILE, L. F. (18/11/2024). *Fig. 20: Vista trasera del Templo llegando desde la Pista de Valdeinfierno, 18 de noviembre de 2024.*
- ROLDÁN FRAILE, L. F. (18/11/2024). *Fig. 21: Vista interior del Templo en dirección Santuario de Linarejos- Pista de Valdeinfierno, 18 de noviembre de 2024.*
- ROLDÁN FRAILE, L. F. (18/11/2024). *Fig. 22: Vista interior del Templo en dirección Pista de Valdeinfierno-Santuario de Linarejos, 18 de noviembre de 2024.*
- TUDELA VILLAFUERTE, R. (26/05/2021). *Fig. 2: Sesión de sparring del 26 de mayo de 2021.*
- TUDELA VILLAFUERTE, R. (07/06/2021). *Fig. 3: Sesión de sparring llevada a cabo el 7 de junio de 2021.*
- VERGARA PADILLA, S. (14/12/2024). *Vista del espacio que ocupaba el Templo en dirección Pista de Valdeinfierno-Santuario de Linarejos, 14 de diciembre de 2024.*
- El Ferrocarril de Andalucía (14/10/2024). *Fig. 11: Cocheras del tranvía de Linares en 1942. Aún no se ha construido el pabellón de la forja, la segunda nave del almacén, ni el vallado de cerramiento del recinto. Facebook. Recuperado de <https://www.facebook.com/ferrocarrilenandalucia/photos/cocheras-del-tranv%C3%ADa-en-linares-a%C3%BAn-no-est%C3%A1-construido-el-pabell%C3%B3n-de-la-forja-t/862253809374039/> el 19 de febrero de 2025.*
- S. A. (S. F.). *Fig. 12: Detalle de las naves de las cocheras del tranvía de Linares. Spanish Railway. Recuperado de <https://www.google.es/imgres?q=cocheras%20del%20tranv%C3%ADa%20de%20Linares&imgurl=https%3A%2F%2Fwww.spanishrailway.com%2Fwp-content%2Fuploads%2Fimage007111.jpg&imgrefurl=https%3A%2F%2Fwww.spanishrailway.com%2Ftranvia-de-linares-tranvia-con-motor-electrico-de-linares-a-las-minas%2F&docid=GU1YObg4AR35UM&tbnid=R1f6S6yLzYbdEM&vet=12ahUKEwjZ-NfbksuLAXUK8LsIHUH1M98QM3oECEAQAA.i&w=1154&h=728&hcb=2&ved=2ahUKEwjZ-NfbksuLAXUK8LsIHUH1M98QM3oECEAQAA> el 19 de febrero de 2025.*

ARELLANO BUJALDÓN, T. (20/12/2024). Fig. 13: Cocheras del tranvía de Linares en la década de 1950. *Facebook*. Recuperado de https://www.facebook.com/paisajesminerosdelinares/posts/9176045892417790/?_rdr el 19 de febrero de 2025.

Captura de pantalla 1 (19/02/2025). Fig. 14: Vista del Templo en dirección Santuario de Linarejos-Pista de Valdeinfierno, antes de su demolición. *Google Earth*. Recuperado de <https://earth.google.com/web/@38.10904322,-3.62384948,428.2822158a,153.52448956d,60y,0.1293103h,86.44157517t,0r/data=CgRCAGgBMikKJwolCiExbGp0cnZmdklfdjVfMEVJWExDZzNvLUhCamR3c0hqX1ogAToDCgEwQgIIAEoICJHItP0DEAE>

Captura de pantalla 2 (19/02/2025). Fig. 15: Vista del Templo en dirección Pista de Valdeinfierno-Santuario de Linarejos, antes de su demolición. *Google Earth*. Recuperado de <https://earth.google.com/web/@38.10904322,-3.62384948,428.2822158a,153.52448956d,60y,0.1293103h,86.44157517t,0r/data=CgRCAGgBMikKJwolCiExbGp0cnZmdklfdjVfMEVJWExDZzNvLUhCamR3c0hqX1ogAToDCgEwQgIIAEoICJHItP0DEAE>

Captura de pantalla 3 (19/02/2025). Fig. 16: Vista general del conjunto de las cocheras del tranvía, antes de la demolición del Templo. *Google Earth*. Recuperado de <https://earth.google.com/web/@38.10904322,-3.62384948,428.2822158a,153.52448956d,60y,0.1293103h,86.44157517t,0r/data=CgRCAGgBMikKJwolCiExbGp0cnZmdklfdjVfMEVJWExDZzNvLUhCamR3c0hqX1ogAToDCgEwQgIIAEoICJHItP0DEAE>