

# SIERRA NEVADA

## GRANADA

(Suiza española)



### Ferrocarril Eléctrico

Gran Hotel Alpino,

Sucursal del ALHAMBRA PALACE de Granada



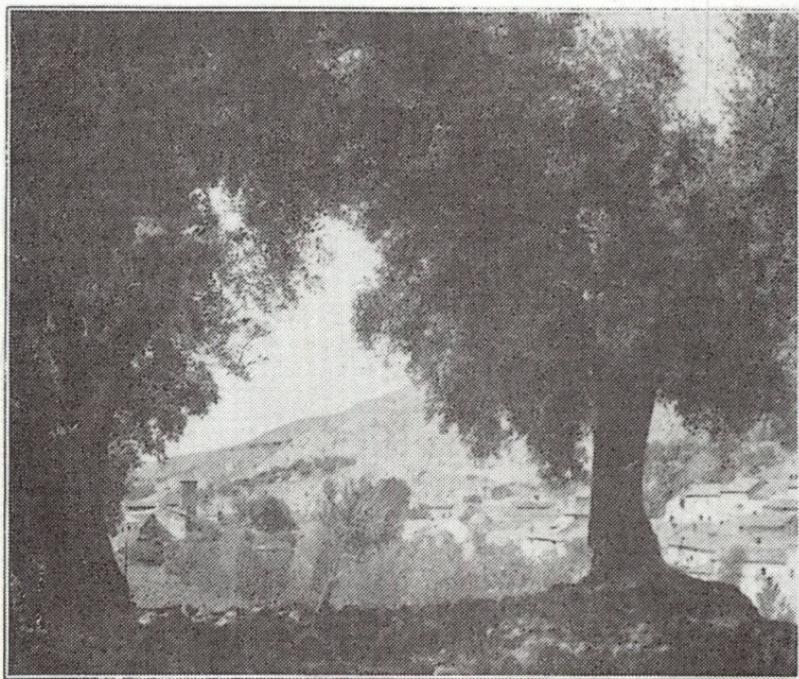
# SIERRA NEVADA,

## SU HOTEL Y SU TRANVÍA ELÉCTRICO

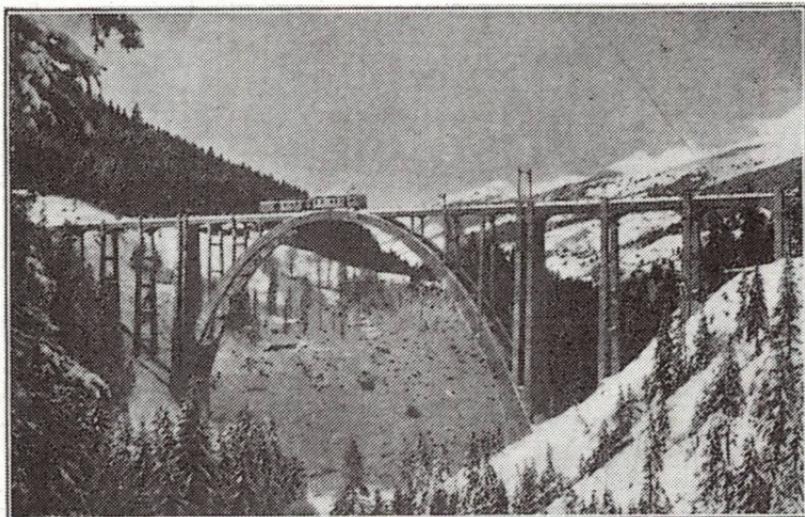
### I

El 21 de Febrero de 1925 es fecha memorable en los fastos de la historia de Granada, porque este día se inauguró el ferrocarril eléctrico que desde las poéticas márgenes del Genil sube a la Sierra, permitiendo admirar los más hermosos y abruptos paisajes y deteniéndose al pie de un magnífico Hotel, situado a 1.500 metros de altura, en uno de los sitios más pintorescos de la montaña, lo que quiere decir que este día quedaron abiertas al turismo y a la admiración del mundo, las hasta entonces misteriosas e inaccesibles soledades del majestuoso y más elevado macizo de la Cordillera Penibética, que, desde el Padul, donde comienza, hasta su conclusión en término de Fiñana, mide 100 kilómetros; siendo su anchura de N. a S. unos 88.

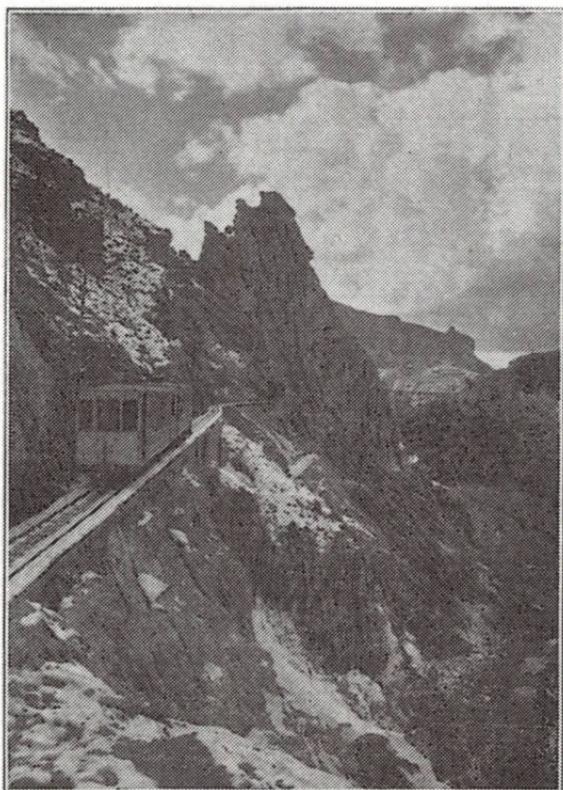
Son sus principales cumbres, la del Mulhacen, con 3.481 metros sobre el nivel del mar; el Picacho del Veleta, 3.428, y la Alcazaba, 3.281. Siguen luego, Loma Pelada, con 3.279; el Cerro del Caballo, con 3.080; la Colina de Vacares, con 3.075; el Peñón de San Francisco, con 2.579; el Trevenque, con 2.270, y la Cresta del Dornajo, con 2.124.



Vista de Pinos Genil desde el tranvía.



Puente de los Canales.



Entrada al túnel núm 7.

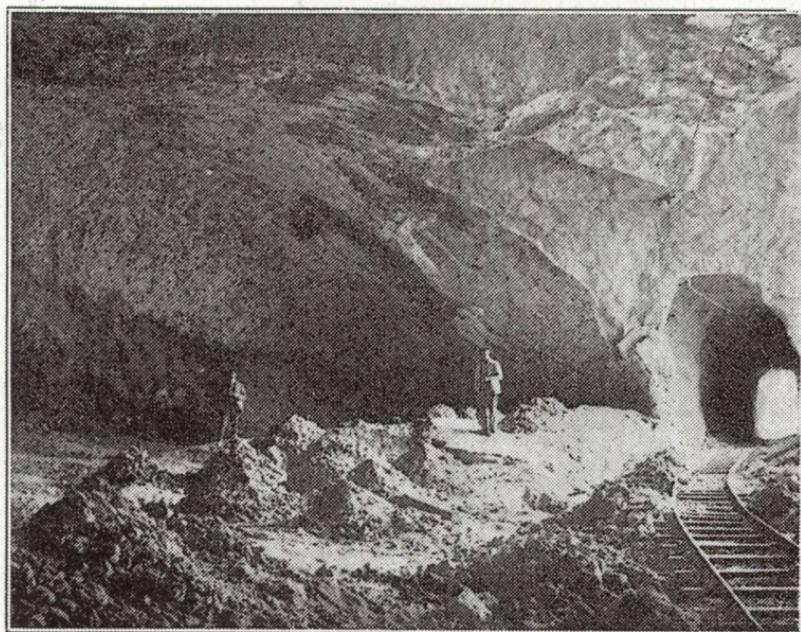
Alrededor de esta corona de montañas, que constituyen el núcleo de la Sierra Nevada, están Sierra Alhamilla, la Contraviesa, Sierra de Lújar, Sierra Almijara, Sierra Tejea, Sierra de Alhama, Sierra de Loja, Sierra de Montefrío, Parapanda, Sierra Harana, los Montes de Jaén y las Sierras de Baza y de Filabres.

De las dos vertientes del macizo central, o Sierra Nevada, la meridional o mediterránea, nos ofrece dos subdivisiones marcadas por la Loma de Yátor, inmenso muro que la une con la Contraviesa y que parte aguas, corriendo desde las alturas de Bérchules hasta el Cerrajón de Murtas.

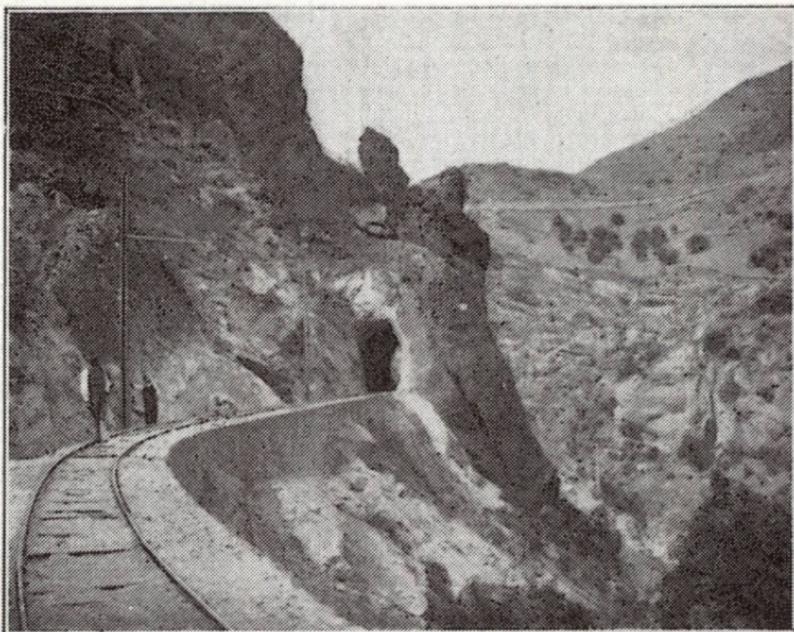
La vertiente septentrional u oceánica, en cuya zona NO. se forma el Ge-

nil, es la más pintoresca y accidentada y trabajada por ventisqueros y glaciares, y por ella sube el tranvía que, merced a las vigorosas iniciativas del Duque de San Pedro de Galatino y el patriótico esfuerzo de una Sociedad Anónima, entre cuyos accionistas figuran desde los próceres de la Banca local a los más humildes y pequeños contribuyentes, ha duplicado los atractivos de Granada, que si desde el siglo XIV ofreció a quienes la visitan el encanto de su arte maravilloso, creado por el genio oriental, desde el 21 de Febrero de 1925 les brinda el inefable placer de admirar una de las obras más sublimes con que la Naturaleza ha enriquecido el suelo español.

La cuenca del Genil, por donde sube el tranvía, ofrece al turista paisajes de gran emoción y de estupenda hermosura. Enormes cortes, escarpes casi verticales en bloques ciclópeos de pizarra, muerden el macizo al pie de los cerros más elevados con precipicios que miden hasta 800 y 1.000 metros bajo el Mulhacen, la Alcazaba y el Picacho; el extenso y cerrado circo en que desembocan los barrancos que forman el Genil, presentan por todas partes imponentes ventisqueros, numerosas lagunas rodeadas de hielos cuyos taludes, tapizados de nieve, van goteando lentamente como las estalactitas de las cavernas. Forman el circo, altísimos escarpes de negras pizarras, paisajes de salvaje aspecto, teatro de desolación en que está marcado con sublime grandeza el sello de convulsiones y trastornos de grandes catástrofes geológicas. Nacen allí, en el Picacho del Veleta, el riachuelo de San Juan y, en el corral del mismo nombre, el sombrío Guarnón; el Valdeinfierno, al pie del Cerro de los Machos; en la laguna del Tajo del Mulhacen el Valdecasillas, y todos éstos, con las Chorreras de Laguna Larga, Cañada de las Ovejas, Cañada de la Alcazaba y Chorrera de Vacares, uniéndose, forman el Río del Real, que conserva su nombre hasta el barranco en que toma el de Genil. Después recibe éste por su derecha el Vadillo, el Padules, el Maitena y el Aguas Blancas, estos últimos separados por loma casi recta, que sirve de orientación al contemplar el paisaje desde las cumbres. Por



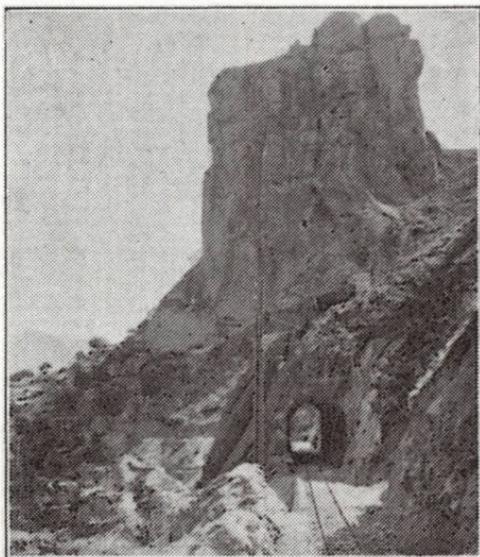
Cueva del Diablo.



Túnel núm. 8.

su izquierda, el barranco de San Juan con canteras de hermosa serpentina; el pintoresco Monachil, que nace en los Borreguiles de San Jerónimo, conserva aún en la parte inferior de su cuenca frondosas arboledas, y riega un valle alegre y risueño al que la tradición y la historia han hecho

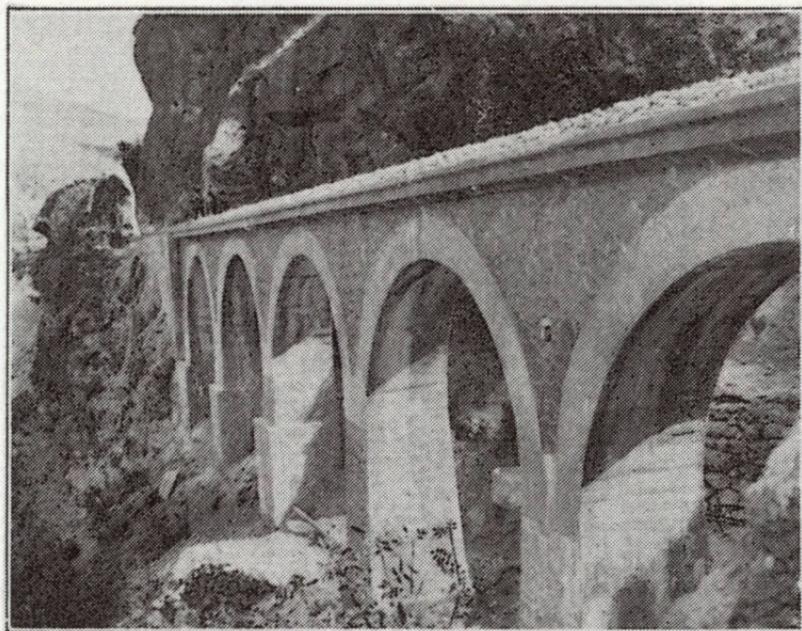
teatro de mágicas leyendas; el río de Dilar, que corre entre ventisqueros y canchales, recibiendo tributo de numerosas lagunas, entre ellas la pintoresca de las Yeguas.



Púlpiteo de Canales.

## II

Esta región alpina, que estuvo siempre abandonada hasta el extremo de que sus pueblos no conocían los beneficios de una sola carretera, es la que merced a la noble iniciativa del Duque de San Pedro, amante y fervoroso admirador de su patria chica, ha quedado abierta, por un ferrocarril eléctrico que mide 20 kilómetros de longitud, al turismo mundial, que visitándola cómodamente, puede gozar la emoción y



Puente de salida del túnel núm. 8.

los placeres de las más abruptas zonas alpinas, escalando altitudes de 3.481 metros, robusteciéndose con los deportes del tobogán y del sky, haciendo pintorescas excursiones a las bellísimas lagunas y los imponentes glaciares, a los bosques de castaños y plácidas dehesas, a los hervideros que forman las fuentes del Genil, a los manantiales donde surgen milagrosas aguas medicinales como las azoadas de los Neveros y la llamada *Agrilla*, similar a la de Villaharta, a la que supera por tener un 60 por 100 de ázoe y que es conocida desde la época de la dominación de los romanos, y disfrutando de las delicias que ofrece el paseo por el hermoso parque del Hotel, matizado de flores y embellecido por paradisíacas florestas y jardines encantadores.

El tranvía, partiendo de Granada por la margen derecha del Genil, da servicio a los pueblos de Cenes, Quéntar, Dúdar, Pinos, Canales y Güéjar y a todos sus innumerables cortijos y caseríos.

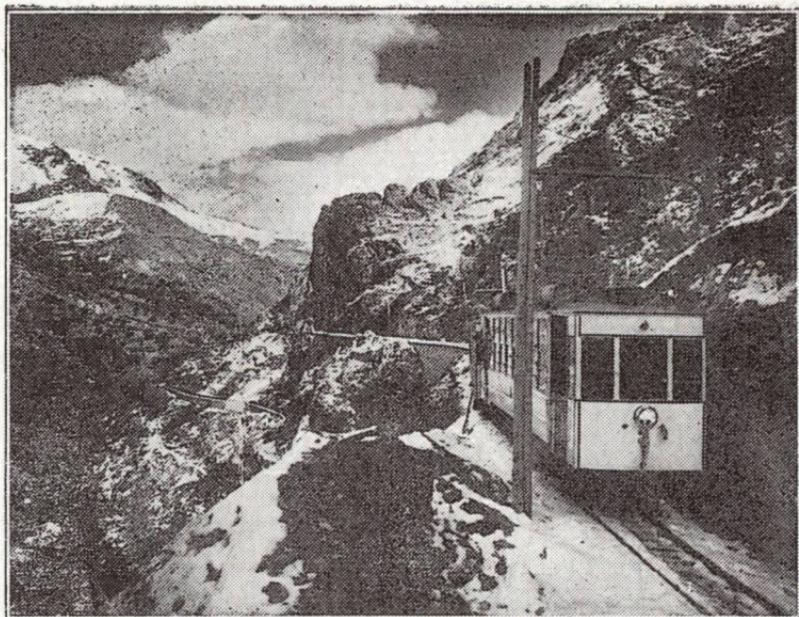
Su trazado no puede ser más pintoresco, viéndosele ascender suavemente hasta llegar a 1.500 metros de altura. La belleza de los paisajes que recorre, es extraordinaria, por lo abrupto y bravo del terreno.

Enormes picachos graníticos, por una parte, como cortados a pico, que dan lugar a un sin fin de barrancos y torrenteras, siendo salvados por el ferrocarril por graciosos y atrevidos puentes.

Grandes masas impenetrables, como si quisieran oponerse al paso de la civilización y el progreso son horadados en sus entrañas y dan lugar a gran número de túneles, que como el de la Cueva del Diablo, es maravilloso en extremo.

Al fondo corre el Genil que, habiendo dado ya su fuerza, convertido en «hulla blanca» discurre alegre, bordeado de alamedas formando un ameno valle.

El salto que da vida a la Eléctrica de Maitena, de donde toma su energía el Tranvía, es de 265 metros.

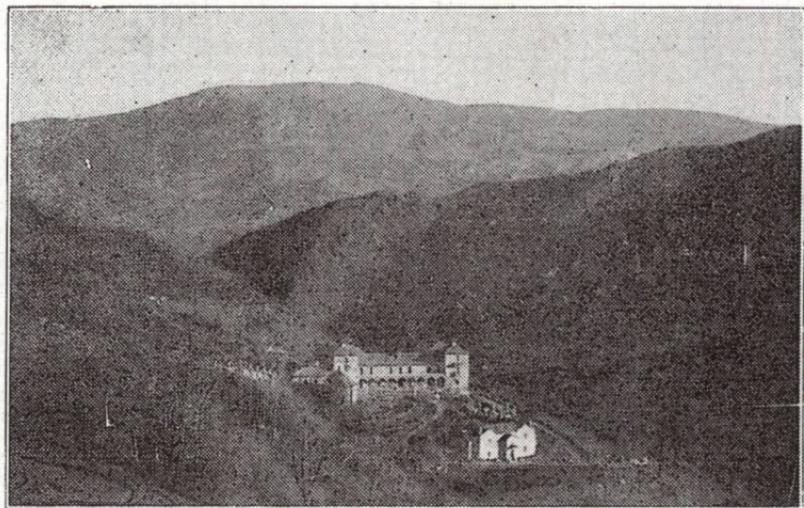


Ladera Nevada.

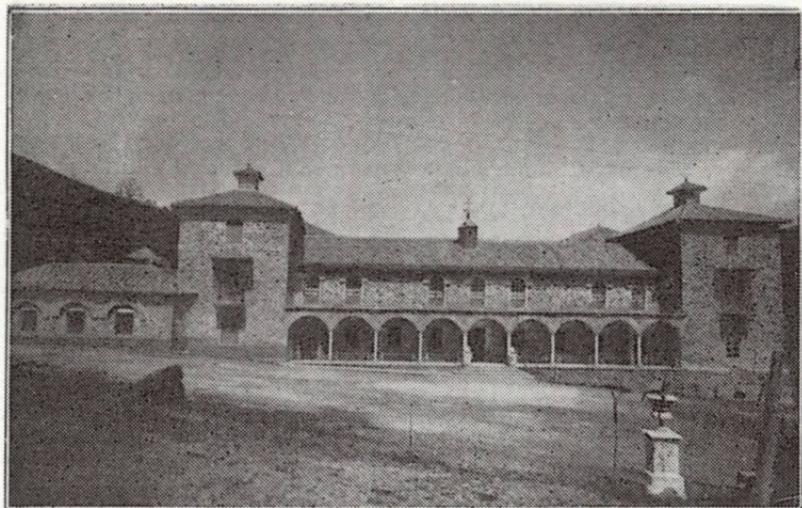
Hay en el recorrido, de 20 kilómetros, 14 túneles y 21 puentes.  
En las trincheras del tranvía y en otros lugares del trazado, se han plantado más de siete mil árboles.

Se ha invertido en la construcción de esta línea, cuatro millones y medio de pesetas.

El material móvil es de extrema comodidad, existiendo una clase



Vista general del Hotel.



Fachada principal del Hotel.

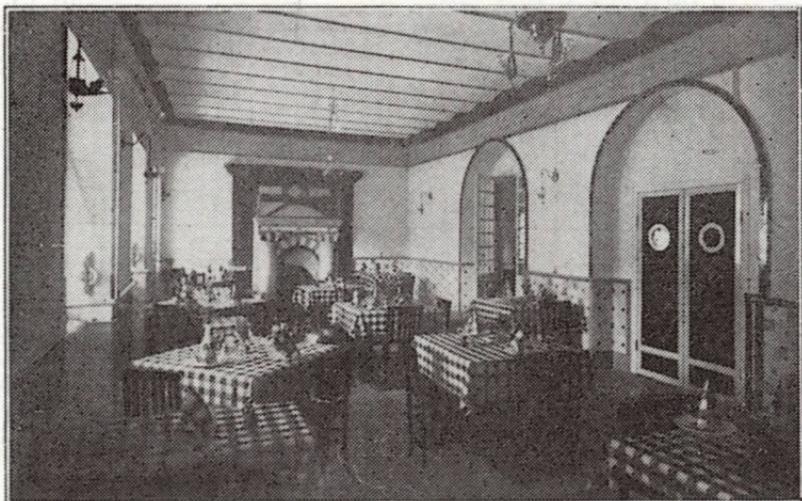
única para el público y un departamento de preferencia para señoras y familias que lo deseen.

Los coches constan de cuatro motores de 30 H. P. cada uno, accionando continuamente dos, conectado en serie. La toma de corriente es por medio del sistema Wandógrafo. El voltaje de la corriente que acciona los motores es de 1.200 voltios.

Constan de tres clases de freno, mecánico, eléctrico y de aire comprimido. Cada coche tiene dos trucks de cuatro ruedas cada uno.

El ancho de la vía, es de 75 centímetros. La de los coches es de dos metros por ocho y medio de largo.

Los motores y todo cuanto se refiere a mecánica, ha sido construido



Comedor del Hotel.

por la importante casa alemana A. E. G. y las carrocerías han sido construídas en Valencia.

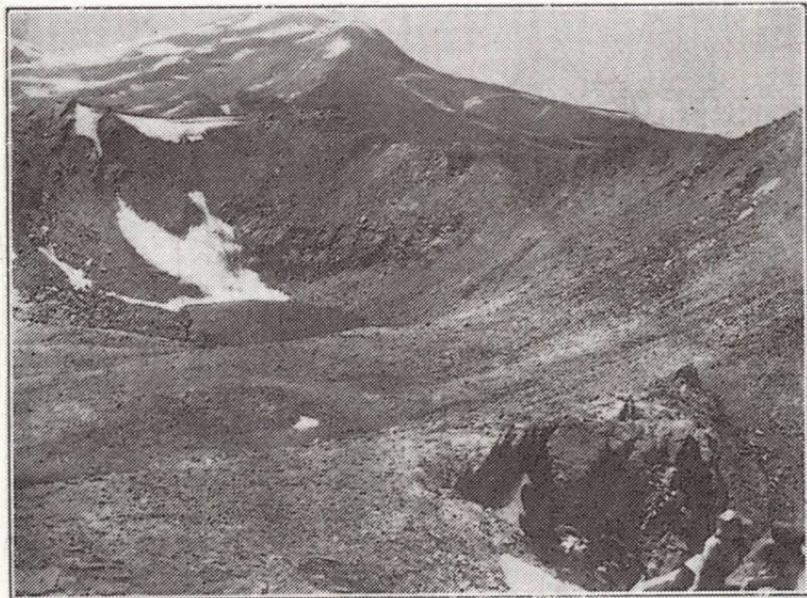
Existen tres motores y seis remolques, además del número suficiente de vagones, vagonetas y bateas para el transporte de mercancías.

El coste aproximado de todo el proyecto ha sido de unos 50.000 duros por kilómetro.

Las obras comenzaron en Mayo del año 1920, habiendo durado cerca de 5 años.

Al final de la línea hállase el hotel, que ocupa la posición más pintoresca y de cuya importancia y comodidad puede juzgarse por su costo, que ha sido de dos millones de pesetas próximamente.

Los turistas y los aficionados al deporte de la nieve, en sus diversas formas, encuentran allí centro general para una serie agradabilísima de diversiones sostenida por el confortable descanso que el cómodo hotel les proporciona. Este tiene cien habitaciones y todos sus servicios son la última palabra del confort moderno, teniendo la particularidad, de que es el primero en España, cuyos servicios de cocina, calderas de calefacción, de agua caliente para los baños, cafetería, planchadoras, etc, son todos por corriente eléctrica, cuya limpieza y rapidez, son el éxito de los hoteles de Suiza.



Picacho del Mulhacén y Laguna de la Caldera.

### III

El mayor accionista de la Sociedad «Tranvía F. C. Sierra Nevada», es el duque de San Pedro, alma como se sabe de esta empresa, la cual se propone explotar el turismo, los mármoles de Sierra Nevada y la gran cantidad de minerales que atesora la Sierra, tales como el plomo, la calamina, etc., cuya explotación comenzará inmediatamente por considerarse que constituye una gran fuente de riquezas.

Cerca del sitio donde se halla enclavado el hotel «Sierra Nevada» se proyecta la construcción de un sanatorio por cuenta del Estado.



