



LA LÍNEA FÉRREA DE LORCA A BAZA "THE GREAT SOUTHERN SPAIN RAILWAY Co."

1.- El Valle del Almanzora a finales del Siglo XIX.-

La situación de la provincia de Almería, y en particular la de las gentes del Valle del Almanzora durante el último tercio del siglo XIX, es la de una tierra sin esperanzas, una tierra sin ningún contacto con la civilización, donde como mucho se aspiraba a poder ser colono de algún hacendado local. Con el agotamiento de la minería de Las Herrerías y Sierra Almagrera por la caída de los precios del plomo, los problemas de los desagües, etc. y por la gran depresión del precio del cereal junto a una pertinaz sequía, poco más les quedaba que emigrar a tierras africanas, a Orán, a cubrir la incipiente demanda minera de esas extrañas y lejanas tierras.

El Valle del Almanzora, por su orografía, había sido relegado a un olvido donde la vida circulaba en torno a una economía de subsistencia y sus productos apenas cubrían las necesidades de su mercado interior. Toda esta gente de carácter agrícola o minera, con sus alpargatas y esparteñas, con sus blusas roídas, pantalón hasta la rodilla y sombrero para cubrirles del sol, en definitiva poco acostumbradas a cualquier signo de civilización, poco o casi nada les importaba las miradas de algún viajero romántico europeo contemplando ese exotismo.

En este último tramo de siglo la provincia de Almería junto a las de Soria y Teruel eran las únicas que no tenían ni un sólo trozo de ferrocarril y las carreteras que había eran muy escasas y de pésima calidad. Por esas fechas se construyó el camino entre Huércal Overa y Baza ya que hasta entonces sólo se disponía en el Almanzora, como arteria principal, el camino real, un camino estrecho y tortuoso que apenas entre sus pitas alcanzaba para pasar una bestia con su carga.

2.- Las concesiones férreas.-

En el año 1858, siendo ministro de fomento el Sr. Marqués de Corvera, se estudió por cuenta del Estado un ferrocarril de Murcia a Mengíbar (Jaén) de 312 km. y 27 estaciones, que contemplaba como parte del mismo el proyecto del trazado del tramo de Lorca a Baza por el Valle del Guadalentín (por Los Vélez). Este estudio, dirigido por

el ingeniero Sr. Almazán, fue aprobado en el año 1864 por Real Decreto, pero que la sustitución del Marqués de Corvera lo relegó al olvido.

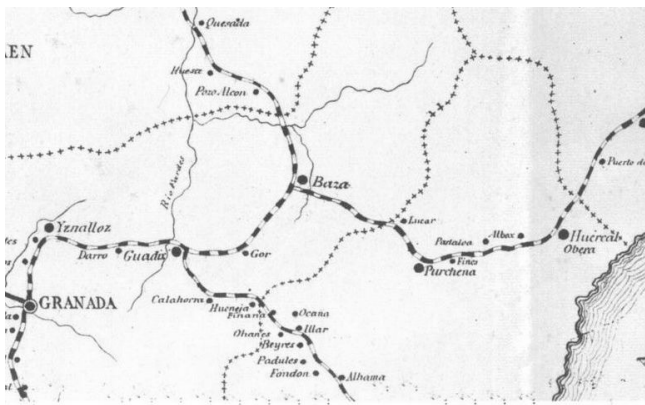
Fue el 20 de Julio de 1870 cuando las Cortes Generales facultan al gobierno para otorgar en pública subasta, con arreglo a la ley de ferrocarriles de 2 julio 1870, la concesión de la línea férrea de Murcia a Granada por Lorca con una subvención máxima de 60.000 pts por km. Don José Fernández Estrada presenta un proyecto y un estudio económico del mismo, realizado por el ingeniero Serafín Frears quien en 1872 estableció un coste de 66 millones de pts. para cubrir los 318 km de esta línea que atravesaría las provincias de Murcia, Almería y Granada (Gaceta de los Caminos de Hierro 14 sept.1873).

El 3 de mayo de 1871 se encomendó a la División de ferrocarriles de Sevilla la formalización del proyecto de ferrocarril Murcia-Granada por Lorca, debiéndose hacer los gastos mínimos indispensables por cuenta del estado y remitiéndose a la citada División dos ejemplares del proyecto formado en 1858 para la línea Murcia-Mengíbar al objeto de que se aprovechara de ellos la parte común entre ambas líneas.

Pasaron años de silencio hasta que la Ley General de Ferrocarriles del 30 de mayo de 1876 incluye este proyecto, volviendo a autorizar al gobierno para otorgar en subasta, con la misma subvención de 60.000 pts por km, el tramo Murcia a Baza y proponiendo el estudio del tramo Baza a Granada.

En ese año 1876 ya empieza a considerarse desde entornos cercanos al Valle del Almanzora la posibilidad de que esa línea pasara por este Valle, con los beneficios infinitos que supondría a la economía de esta tierra, en lugar de utilizar el corredor de Los Vélez que preveía el proyecto original, comenzando así a gestarse la leyenda de "EL SALON DE LAS CONSPIRACIONES" cuyo nombre se toma del Salón Principal del PALACIO DEL ALMANZORA que fue donde tuvieron lugar toda una serie de reuniones encaminadas a influenciar para que el cambio del trazado se produjera y donde se realizaron la mayoría de las modificaciones del diseño constructivo y las





Trazado inicial de la línea férrea que pasaba por Albox y Partaloa

negociaciones expropiatorias.

3.- Alternativas para la elección del trazado del Ferrocarril entre Lorca y Baza.-

"Durante este año, los hombres influyentes del Valle del Almanzora concibieron la idea de que esta línea en el trayecto Lorca-Baza llevase la dirección por dicho río y se desechara el estudio de 1858 por el Guadalentín. Al efecto practicaron un estudio particular que fue presentado en el Ministerio de Fomento nuevamente por Fernández Estrada y aprobado por la División de Ferrocarriles de Sevilla y por la Junta Consultiva de Caminos, Puertos y Canales" (Archivo Medina-Sidonia, los Vélez - año 1879).

Aprobados los requisitos previos, se le concede el estudio definitivo de esa alternativa al ingeniero de montes y Senador por Almería, Sr. Ramirez Carmona, con lo que ya se dispondría de dos proyectos para el trazado Lorca a Baza, el del Almanzora de elaboración particular y el original siguiendo la dirección del Guadalentín.

Para la aprobación del trazado definitivo se creó una comisión de senadores y diputados que representaban a las tres provincias interesadas, Murcia, Almería y Granada, formada por 12 personas (tres senadores y un diputado por cada una de las provincias), bajo la presidencia del Marqués de Corvera, diputado por Murcia, y la secretaría de Don Mariano Vergara, Marqués de Aledo.

Desde la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento se pide informe a las diputaciones provinciales de Almería, Murcia y Granada para que se manifiesten sobre el trazado conveniente para la línea Murcia-Granada:

"...La de Almería nos es contraria y creo que lo ha emitido a favor del Valle del Almanzora, la de Granada ha acordado en su última sesión informar favorablemente al trazado del Guadalentín, la de Murcia no sabemos en que sentido estará, tenemos casi la evidencia que opina a favor del Guadalentín, dictamen que sería de mucha conveniencia y para conseguirlo tenemos en esta muy pocas influencias..." (Ayto. Vélez Rubio, 29 de noviembre 1879, archivo Medina Sidonia-Los Vélez).

En los boletines oficiales de las 3 provincias del 4 de Septiembre de 1879 se hace saber que tratando

de determinar la mejor dirección del ferrocarril de Murcia a Granada en el trayecto de Lorca a Baza para adoptar una de las dos soluciones posibles (Almanzora o Guadalentín), los ayuntamientos y particulares interesados puedan informar lo que crean conveniente a dicho efecto durante el plazo de 30 días a contar desde la notificación.

Ante la importancia en la economía particular que para estas dos comarcas supondría la decisión que se tomara por la Dirección General de Obras Públicas, empiezan a definirse dos grupos de presión bien definidos. Uno es la propia Comisión de Diputados y Senadores de las tres provincias, que son claramente afines al trazado del Almanzora, y en el otro están los ayuntamientos de los Vélez, con Vélez Rubio a la cabeza, y que cuentan con el apoyo de personajes mas que notables de la aristocracia como son Don Jacobo Fitz-James Stuart (Duque de Alba y Duque de Huéscar), Don José Joaquín Álvarez de Toledo (Marqués de los Vélez y Duque de Medina Sidonia, que fue quien a principio de siglo, entre 1903 y 1904, vendió el patio del Castillo de Vélez Blanco a un coleccionista, terminando en el Museo Metropolitano de Nueva York y el artesonado mudéjar del Castillo, hoy en un museo parisino) y su hijo Don Alonso Alvarez de Toledo (Conde de Niebla).

"... El Marqués de Corvera quien como Ministro mandó hacer los estudios en 1858 por el Guadalentín, ha querido conseguir del Ministro tener una conferencia en su despacho, donde en presencia de los Sres. Duque de Alba, Conde de Niebla y el Marqués de Corvera, el Ministro llame a algunas personas peritas y facultativas, que ilustren la cuestión y llamar la atención del propio Ministro sobre las ventajas que ofrece el trazado del Guadalentín, que viene siendo por aquella parte desde siglos la comunicación entre las provincias de Levante con las de Andalucía..." En esta correspondencia interna entre el grupo de los Vélez vemos que el Marqués de Corvera juega a dos bandas.

Entre las comunicaciones privadas del archivo de Medina Sidonia referentes al ferrocarril, está esta otra que clarifica muchas acciones venideras: "...Las personas que influyen y trabajan por el trazado del Almanzora son en primer término el Senador Ramirez Carmona (el ingeniero al cual se le dieron los estudios del trazado, afin al Almanzora) y el que también lo es, Sr. Marques



Máquina Zurgena en la Estación de Fines-Olula



Billete de tren

de Almanzora..."

Dentro de toda esta guerra de presiones, los pueblos del Almanzora ofrecieron jornales y la cesión de terrenos que ocupara la vía. "...La Marquesa de Almanzora cedió gratuitamente los terrenos de la estación de ferrocarril de Almanzora..." (información de la Fundación de Ferrocarriles Españoles), "... El ayuntamiento de Albox ha acordado subvencionar el ferro-carril de Murcia a Granada

con cuatro mil duros, diez mil peonadas anuales a seis reales, y cesión de todos los terrenos del término que ocupe la vía...", "...la ciudad de Huércal-Overa en la provincia de Almería, ha resuelto subvencionar la construcción del proyectado ferro-carril de Murcia a Granada, con la suma de 50.000 pts..." (Gaceta de los Caminos de Hierro, 23 marzo 1879).

Para contrarrestar esas medidas, los representantes de los pueblos de los Vélez celebran una reunión acordando:

1. Subvencionar los periódicos "La lealtad de Granada", "El Eco de Lorca" y un diario de Madrid para la defensa de sus aspiraciones.
2. Proceder a una subvención de los terrenos que ha de ocupar la vía en este trazado y repartirla proporcionalmente para ofrecerla al gobierno.
3. Nombrar una comisión que en Madrid gestione sus intereses.

Pieza clave en este arduo asunto de la decisión del trazado definitivo es la corporación de Lorca, subvencionando económicamente la línea y emitiendo informe favorable al Guadalentín.

Mientras se decide el trazado definitivo, el capricho de la meteorología visita una vez más la provincia de Almería produciéndose unas catastróficas inundaciones el 14 de octubre de 1879 en todo el Valle del Almanzora. Según el diario "El Globo" de Madrid del 22 de octubre, "...a pesar de no tener noticias exactas de los pueblos de Albox, Cantoria, Fines, Olula, Purchena, etc. se sabe que pasan ya de 100 las víctimas que hay que lamentar solo en este valle...", finalmente serían algo más de 40. En los Vélez también arrasó sus campos creando gran ruina y teniendo que afanarse en superar la catástrofe, en vez de seguir con sus presiones del trazado del ferrocarril. Estudios de esa época indicaron, sin el rigor de los medios de hoy en día, que habían caído unos 600 litros en una hora lo que sería la cifra más importante del milenio.

Para tener una visión general de las dos posturas enfrentadas por el trazado, analizaremos los documentos en los que se argumentan unos y otros:

1. Memoria del ferrocarril de Murcia a Granada por el Almanzora.-

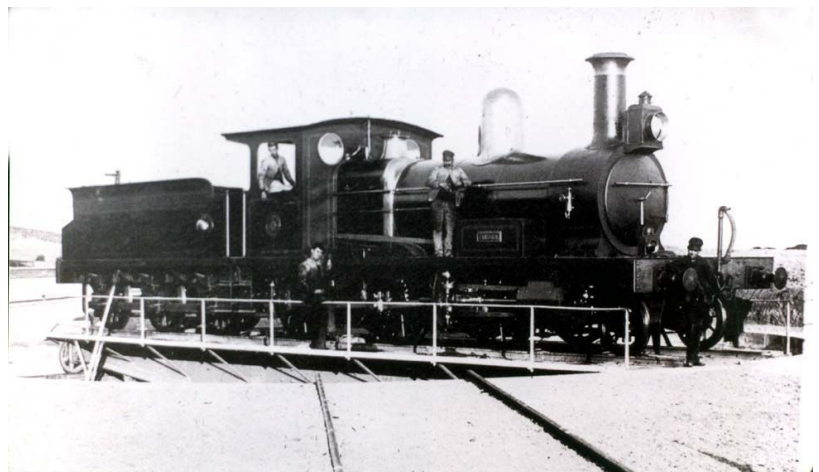
Es presentada a la Comisión de Diputados

y Senadores por el diputado a cortes Don Mariano Vergara en mayo de 1878.

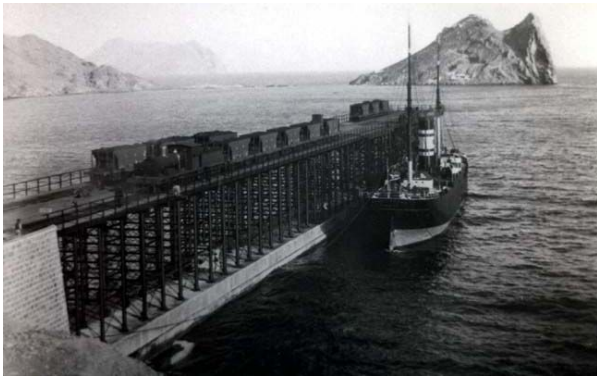
En la década de 1870 se produce desde el Estado el deseo de enlazar la zona del sudeste español y a su vez, dar servicio comercial desde Madrid al Sur y desde Levante al Oeste de Andalucía. Así pues, nos encontramos con cinco líneas de ferrocarril aprobadas, con sus concesiones correspondientes, aglutinadas en las provincias de Almería, Granada y Murcia. La línea de 1858 de Murcia a Mengíbar por los Vélez, la línea de Mengíbar a Granada con dos concesiones, una al Marqués de Loring y otra al Sr. Villanova, la línea de Murcia a Aguilas por Lorca, con concesión al Sr. Gómez Rubio, la línea de Murcia-Granada, con estudio particular (opción por el Almanzora) presentado en el Ministerio de Fomento por Fernández Estrada y aprobado por la división de ferrocarriles de Sevilla y la Junta Consultiva de Caminos y, por último, la de Almería a Linares con estudio particular ya aprobado.

Según esta Comisión, los beneficios de la opción de Lorca a Baza no perjudicaría a ninguna de las demás y no solamente eso, sino que lo más acertado sería conectar las tres provincias según el ángulo recto formado por la línea de Linares a Almería y la de Murcia a Granada. Las demás líneas sólo servirían para solaparse con la cruz latina formada por las dos anteriores, con la consiguiente pérdida económica. La segunda razón para preferir el trazado Lorca a Baza consistía en que serviría a comarcas carentes completamente de medios de comunicación. Argumenta también la Comisión que no habría así temor a que falte el alimento, ni que dejen de exportarse la grandísima producción de espartos de casi toda aquella comarca y la asombrosa abundancia de minerales existentes en la misma, una parte ya explotada, pero una mucho mayor que no se explota por la carencia de medios de transporte para estos minerales, combustibles o fundentes procedentes del Almanzora y Herrerías.

Pero el gran porvenir del ferrocarril Murcia a Granada no estriba sólo en lo dicho anteriormente, sino en el hecho de que al formar parte de la línea litoral de la península entre Francia y Portugal, sería el camino más corto entre Francia y Argelia y entre Cataluña y Andalucía, y siempre se preferirá por tiempo y economía



Locomotora encima de una plataforma giratoria



Embarcadero del Hornillo en Águilas

el camino de hierro al barco de vapor. Además la construcción de esta primera parte de la línea sería muy sencilla de explicar desde Murcia hasta entrar en la provincia de Almería.

A la vista de lo anteriormente expuesto, la Comisión nombrada para dar el dictamen adopta las conclusiones siguientes:

1. Que debe construirse la línea.
2. Que el trazado conveniente es por Lorca a Baza.
3. Que los diputados de distrito ha de conseguir un compromiso anual por tiempo de 20 años para entregar a la constructora, la cantidad de 10.000 pts, 4.000 pts y 2.000 pts, según la categoría del pueblo, de cada uno de los pueblos por el que pase la línea.
4. Que ha de existir el compromiso para que el Estado y pueblos cedan terrenos.
5. Que se pedirá al gobierno o las cortes que se nombre una comisión de un ingeniero y tres ayudantes que para hacer el debido seguimiento para que concluya esta línea en el plazo de un año.

La memoria es aprobada por la comisión de diputados y senadores de las tres provincias para que se trabaje sobre el trazado del Almanzora.

El secretario de la comisión, M.Vergara, envía a la "Sociedad Económica de Amigos del País de Murcia" la memoria del ferrocarril Murcia a Granada por Lorca, esperando de esta importante sociedad el impulso que desde Murcia necesita el trazado, para lo cual esta Sociedad en agosto de 1878 acuerda presionar a corporaciones y particulares para que se elija este trazado y apoyen económicamente su construcción:

"... apelando a la idea que el Sr. Vergara tiene formada del patriotismo e ilustración de los pueblos interesados en la construcción de la vía..."; "...la construcción de esa vía llevara la prosperidad a pueblos hoy olvidados y sin razón alguna desatendidos de la provincia de Almería y parte de la de Granada, abrirá a todos los de las tres provincias que atraviesa mercados para sus ricos productos, llevará a todas partes el espíritu del siglo, establecerá la comunicación y el comercio de unos con otros, y de todos,



Puente del ferrocarril a su paso por Arboleas

con los del Reino.." (Archivo Histórico de Murcia).

2. Exposición dirigida por el Ayuntamiento de Vélez Rubio en defensa del trazado por Los Vélez.-

Dentro de las informaciones que hicieron los Ayuntamientos y particulares a la Dirección General de Obras Públicas presentadas el 28 de septiembre de 1879, desde el municipio de Vélez Rubio se canalizaron todas las alianzas y presiones para que se concedieran el trazado a través de los Vélez:

"...si les fuera dado a los poderes públicos o a aquellos encargados de fijar definitivamente el mejor trazado de los que se estudian para el trayecto de Lorca a Baza, conocer minuciosamente la situación topográfica de cada uno de ellos, su riqueza, su porvenir, seguramente los pueblos del Valle del Guadalentín vivirían tranquilos y no abrigarían temor alguno de que los pueblos de la cuenca del Almanzora pudieran con sus aspiraciones recientes arrebatarles tan valioso beneficio.." (Archivo Medina-Sidonia, Los Vélez).

Las argumentaciones principales para este trazado serian pues:

1. La mayor facilidad y economía en su construcción.
2. Su trayecto más corto.
3. Su mejor situación topográfica.
4. La mayor riqueza explotable en la zona que ha de atravesar.

Afirmaba el Grupo de los Vélez que en tiempos remotos se eligió este trayecto como nexo de unión entre los Reinos de Granada y Murcia y con anterioridad, en época romana, con su calzada que discurría hasta Tharsis. En estos tiempos transcurría por su valle la carretera general que comunica Levante y Andalucía. El terreno por donde recorrería el trazado de la línea férrea no presenta grandes accidentes por los que las obras de fábrica serian menores que las del Valle del Almanzora. El trayecto del Guadalentín sería mucho mas corto, pues el trazado marcado por las estaciones que ha de recorrer (Lorca, Vélez Rubio, Baza) harían una línea recta, mientras que las del Almanzora sería una línea curva cuyo vértice estaría en Purchena, siendo su longitud superior en una tercera parte. Por su situación topográfica el trayecto del Almanzora tendría solamente una estación de importancia, Puerto Lumbreras, que recibiría

directamente los productos del Guadalentín, puesto que Huércal-Overa a pesar de estar cerca de la minera de Cuevas sus minerales saldrían más fácilmente al exterior por los puertos de Garrucha y Villaricos. Después penetraría el trazado en la verdadera cuenca del Almanzora recorriéndola encajonado hasta su salida por los campos de Baza. Los pueblos de este Valle serían de escasisima producción y por su situación no ofrecerían a la línea porvenir ninguno. La solución por el Valle del Guadalentín sería de mayor y más general utilidad. Todos los puntos estacionales de la línea serían de gran importancia por la feracidad y riqueza de sus suelos, por su fácil y natural comunicación y por el gran movimiento industrial y comercial de sus pueblos.

En sus exposiciones continúan, lógicamente, desacreditando al Valle del Almanzora frente a las bondades del Valle del Guadalentín: *"notoria es la esterilidad y pobreza del término de Huercal-Overa y pueblos inmediatos, sus habitantes viven en su mayor parte del contrabando y del jornal que en gran número salen a buscar a otras provincias e incluso a Argelia"* (Archivo Medina-Sidonia, Los Vélez)

Siempre según las opiniones de la exposición de los Vélez, el partido de Purchena estaba compuesto por pequeños pueblos cuya riqueza agrícola muy apenas bastaba para alimentar su población y no tenían ni industria ni comercio alguno, si se exceptúan los mármoles de Macael cuyos filones estarían ya muy agotados. También dudan de la importancia de los jaboncillos de Somontín y comentan de los agrios de Almanzora, que pretendían hacerlos productos de exportación, eran escasos y de malísima calidad. Los caldos, como los cereales, son insuficientes para el consumo interno y el movimiento de pasajeros sería de poca cantidad si se atiende al modo de ser de estos pueblos que viven pobres y sin industria ni comercio alguno. Eso sí, el Valle del Guadalentín ofrece horizontes más lisonjeros y argumentan sus riquezas, sus fértiles campos, industrias y sus pueblos con más cultura y adelantos, por lo que serían más dignos receptores del beneficio de la moderna civilización.

4.- La elección del trazado y adjudicación de la concesión.-

Queda claro con los motivos expuestos por las dos comisiones, la lucha por conseguir el trazado de la línea, a sabiendas de que el ferrocarril traería el desarrollo económico de los valles y la vida, que no es poco, frente a la miseria y a la emigración.

Solo faltaba de D.G. Obras Públicas pasara los informes a su órgano consultivo, la Comisión de Caminos, Puertos y Canales, para emitir su dictamen que habrá de decidir el trazado definitivo de esta línea férrea.

Habiendo sido decidido el trazado por el Almanzora había que decidir la adjudicación al concesionario. Para forzar la adjudicación, el proyecto redactado por el Señor Estrada pasa a ser propiedad de Edmundo Sykes Hett, para aprovechar lo dispuesto en la Ley de 29 de Abril de 1881 que determinaba que este proyecto

podría servir de base para instruir la concesión del ferrocarril de Murcia a Granada.

Se realiza la subasta el 12 de Marzo de 1885 en Madrid, en el Ministerio de Fomento, con la exigencia de una fianza previa de 600.000 pts y no habiendo otro postor que Sykes Hett, se le adjudica la concesión con la subvención de 13 millones de pesetas durante 98 años por el trayecto de Lorca a Granada, que es un 25 % del presupuesto para ese tramo, y quedan fijadas las tarifas de precios máximos de peaje y transporte.

La Sociedad de Crédito General de Ferrocarriles, concesionaria del tramo de Murcia a Lorca, solicita la revocación de la adjudicación argumentando que el tramo Lorca a Baza formaba parte de la línea general de Murcia a Granada de la que ellos eran adjudicatarios. En resolución de la sala de lo Contencioso del Consejo de Estado, se dictamina que la línea de Murcia a Lorca no forma parte de la línea Murcia-Granada y no autoriza (como pretendía la Soc.de Crédito General de Ferrocarriles) a que se suspenda la instrucción del expediente de concesión por el notorio interés de la pronta ejecución de la obra (Gaceta Caminos de Hierro, 7 de octubre de 1886).

5.- La construcción.-

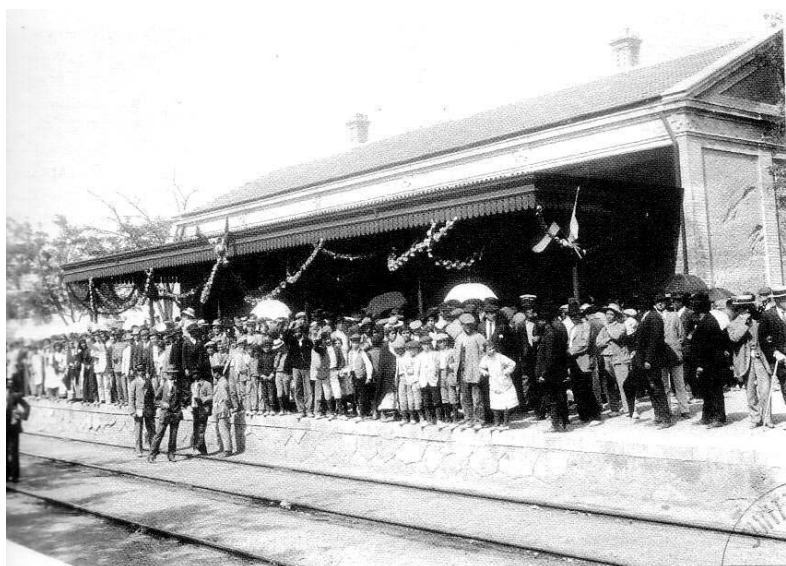
Durante los primeros años tras la concesión se modifica en varias ocasiones el trazado por el Almanzora, según se desprende de las siguientes noticias de prensa:

"...se aproximaría a 500 m de Albox..." Gaceta C.H. 19/4/1885

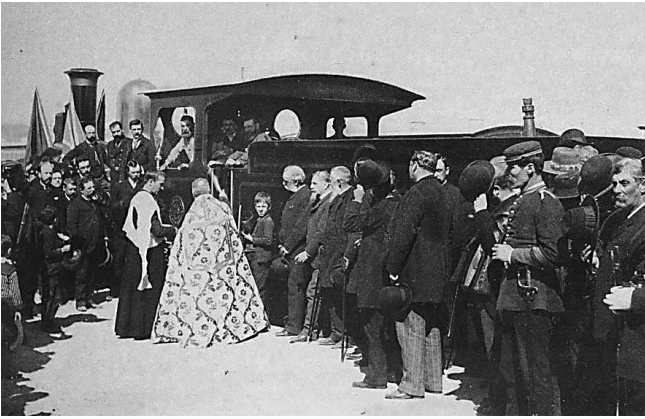
"...Las estaciones de que contara el ferrocarril Murcia Granada, son las siguientes: Huercal Overa, Albox, Partalao, Purchena..." Gaceta C. H. 22/3/1885. (ver mapa 1882).

"... en la línea hacia Granada, pasando entre la sierra del Medio y sierra de Almagro, se dirigirá a Huercal Overa y desde este punto a Zurgena, tomará la margen del río Almanzora y desde este punto buscando Albox seguirá ascendiendo..." Gaceta C. H. 30 /5/1886.

"...el último y definitivo trazado del ferrocarril Lorca a Granada, tiene según el noticiero de Lorca las siguientes estaciones:



Llegada del primer tren a Huércal Overa



Inauguración de la sección Almendricos-Aguilas

Puerto Lumbreras, Huércal-Overa, Albox... "Gaceta C. H. 27/6/1886.

El Marqués de Almanzora, Antonio Abellán Peñuela, siendo ya senador vitalicio en Madrid, por sus influencias, por su lucha por el trazado del Almanzora y cediendo los terrenos de la futura estación de Almanzora, consigue que el ferrocarril pase por sus tierras y no por Albox, nada extraño si sabemos que también a 1 km de Serón pasaría la línea por la finca "el Camedo" propiedad de Fernández Estrada (antiguo propietario del proyecto) y por Las Torres de Cotillas, en Murcia, por las tierras del Marqués de Corvera, presidente de la Comisión de diputados y senadores que decidieron el trazado por el Almanzora. El diputado Sr. Ramírez Carmona, ingeniero encargado de estudiar el trayecto de la línea de Murcia a Granada, era natural de Serón, por lo que apostaría claramente por este trazado.

En marzo de 1885 la prensa cita que ya hay ingenieros ingleses en Serón, que el constructor Sykes Hett se encuentra ya en Lorca y se empieza a conocer detalles de empresas que va a participar en la construcción del ferrocarril:

"... es curioso que la prensa de Londres en prospectos de una compañía que trata de construir el gran ferrocarril del sur de España, que partiendo de Granada vaya a Guadix y Baza, y atravesando después el rico y populoso valle del Almanzora toque en la ciudad de Huércal Overa ... según nuestros informes la compañía se titula The Great Southern of Spain Railway, con un capital de 1.240.000 libras, se dice que la compañía ha aceptado un contrato de construcción de todo el ferrocarril por la cantidad alzada de 2.877.000 libras. Las oficinas de la compañía están establecidas en Londres, 9, New Broad-Street..." "Gaceta C.H. 9/5/1886.

En noviembre de 1887 se autoriza la transferencia del ferrocarril de Murcia a Granada por Lorca, hecha por el concesionario Sykes Hett a Jorge Higgins en representación de la sociedad de Londres "The Great Southern of Spain Railway" y también se le concede a esta compañía la concesión de Lorca al puerto de Águilas.

Para afrontar la construcción de un trazado total de 163 km que tiene la línea de Lorca a Baza, incluido el tramo a Águilas, la "Great S.S.R." instala sus oficinas

en Lorca y comienza los primeros trabajos de campo, las expropiaciones del terreno, allanamientos, etc.

El 22 de octubre de 1887 llega el primer vapor inglés al puerto de Águilas con una locomotora y en noviembre empiezan a entrar los primeros railes y bridas.

En marzo de 1888 se encuentran terraplenando entorno a Almendricos (el empalme), justo de donde parte el tramo hacia el puerto de Águilas y la compañía da trabajo a unos 1.700 obreros ocupados entre las faenas de descarga del puerto y obras del ferrocarril. Llegan de los amplios bosques británicos las traviesas y de Amberes las placas de hierro para construir los puentes. Con las mismas piedras, extraídas de los túneles y los desmontes, se va conformando el relleno de los terraplenes.

En diciembre de 1888 ya se están expropiando los terrenos en Zurgena (Gaceta 2 dic. 88) y en febrero de 1889 comienzan los trabajos en Tijola, perteneciente al sector de Almanzora a Serón.

En el mes de abril de 1889, las obras ya están a 2 km. de Huércal Overa y a comienzos de 1890 las explanaciones del primer tramo hasta Zurgena están concluidas en sus dos terceras partes.

En el verano de 1890 la constructora del ferrocarril "Hett Mailor" suspende pagos y presenta la quiebra. La subcontrata del tramo hasta Zurgena era la del Marqués de Loring y este embarga el tramo hasta Zurgena, que solamente cuando quedó desbloqueado y se certificó que estaba concluido, se pudo cobrar la parte de la subvención correspondiente al mismo se pudo continuar las obras.

El 17 de enero de 1891, a las 4 de la tarde llegó el tren extraordinario a la estación de Huércal Overa desde Lorca donde viajaba Nicolás Salmerón. La inauguración desde Almendricos a Huércal Overa tuvo lugar el 9 de abril de 1891. "...Salió el tren inaugural de la estación de nuestra villa de Huercal Overa a las 1 de la tarde, llegando a la de Almendricos a las 13.35 h. En esta estación esperó el tren inaugural que venía de Lorca con las comisiones oficiales que llegó a las 14.00 h. Unidos ambos trenes regresaron a Huercal Overa. a las 15.25 h..." (Historia de Huércal Overa. y su comarca. Enrique Garcia Asensio 1905).

"...por fin entró en nuestra desamparada provincia de Almería ese admirable motor, que parece llevar en sus entrañas todo el calor y energías necesarias a las corrientes e invasiones de la civilización y del progreso, para penetrar en las zonas y territorios atravesados e inexplorados, en su estridente y emocionante silbato..." (Historia de Huercal Overa 1905).

A finales de 1891 caduca a la compañía el plazo de 6 años dado para construir el ferrocarril y a cambio de una ampliación de 4 años se desprenden del tramo de Baza a Granada, que para la compañía era de menos importancia puesto que el objetivo principal era acceder a los cotos mineros de los Filabres, poniendo todo su esfuerzo y dinero, lo que les llevó a hacer varias ampliaciones de capital para poder afrontar las dificultades del tramo del Valle del



Un grupo de mujeres preparando el esparto para su embarque

Almanzora.

Durante esta época de la construcción, el trasiego de obreros y materiales era algo desconocido para los que vivían en el valle, una actividad que conseguía emplear a 2.400 obreros en todo el ferrocarril. Para poder alimentar a toda esa verdadera tropa, los molinos harineros funcionaban a su máxima capacidad. Se aprovecha toda esta demanda para habilitar la torre vigía árabe del Púlpito, en Almanzora, como eventual molino harinero, dotándole a la torre de unas velas latinas para que la fuerza motriz del viento hiciera la molienda.

Los accidentes durante la construcción no debieron ser pocos debido a las condiciones de inseguridad, al gran número de operarios y al trabajo no especializado de los mismos. *"... El martes último se desprendieron los andamios del puente de la cañada en Arboleas del ferrocarril en construcción, cayendo sobre el operario Joaquín González Sirvent, que quedó muerto en el acto. El desgraciado deja su viuda en cinta y con 2 hijos pequeñitos..."* (La Correspondencia de España, 22 noviembre 1891).

El 30 de junio de 1892 se inaugura la estación de Zurgena. *"...hay gran actividad para terminar las obras hasta la estación de Almanzora, diariamente circulan por ella trenes de balastro y considerable número de operarios invierten en esos trabajos. Así han tardado 3 meses para sentar la vía desde Zurgena hasta Almanzora. En la actualidad se construye con gran rapidez la estación provisional de Almanzora y apenas este construida se abrirá hasta ese punto al servicio al público la línea, que hoy sólo llega hasta Huércal Overa..."* (Diario Avisos Madrid 10/5/1892).

En el año 1893 siguen las obras desde la estación de Almanzora hasta Baza con el decidido ánimo de terminar antes de que acabe el año. *"...en breves días se inaugurará la estación de Almanzora, suceso que reviste gran importancia porque de él depende el mayor desarrollo de la línea..."* (Revista Ilustrada de las Vías Férreas 5/10/1893).

La estación de Tijola es inaugurada el 11 de junio

de 1894. *"...se ha abierto al servicio público, después de inspeccionado por los ingenieros nombrados al efecto, los que han certificado que se haya perfectamente construido y que no ofrece peligro alguno el trozo de ferrocarril Purchena-Tijola-Serón, con la inauguración de dicho trozo (17/9/1894) queda completamente atravesada la provincia de este a oeste por la expresada línea..."* (La Correspondencia de España 29/9/1894).

El día 16 de diciembre de 1894, quedaron abiertas al servicio público las estaciones de Hijate, Caniles y Baza, habilitadas para prestar toda clase de servicio local y combinado, terminándose un tramo de 134 km de longitud, con unas obras de fábrica que aun perduran, los puentes con piedra travertino de los Marcelinos de Albox siguen sin que el paso del tiempo les afecte, como los túneles, edificios, etc.

6.- La Explotación.-

Con la construcción de la línea de Lorca a Baza por la compañía "The Great Southern Spain Railway" se aseguraba la rápida comunicación de viajeros y mercancías fuera del valle, sin la dependencia de la tracción animal, pero que hubiera línea férrea no quería decir que el negocio fuera rentable.

Durante los primeros años de explotación el tráfico de viajeros fue muy escaso, sin cumplirse ni siquiera las más bajas de las expectativas y el tráfico de minerales y otras mercancías se limitaba al tramo comprendido entre las estaciones de Zurgena a Purchena, transportándose principalmente mármoles, talcos y esparto.

Con anterioridad al año 1897 no se hace ningún tráfico de minerales a larga distancia. A partir de ese año sólo serían significativas las 25.500 toneladas que hasta 1910 se cargaron en la estación de Almanzora, gracias en parte a la compañía "Spanish Marble" acarreamo los mármoles de Cóbdar y Chercos. La única estación que se acerca en el transporte de mercancías sería Zurgena con apenas 1100 toneladas en todos esos años.



Grupo escolar en la estación de Almanzora en los años 30



Hasta 1897 Gustavo Gillman era el ingeniero encargado de supervisar las obras del ferrocarril, pasando a partir de esa fecha a ocupar el cargo de Director General de la Compañía, dándole la perspectiva para la cual fue construido el ferrocarril, que era sin más, dar salida a los enormes filones de mineral de la Sierra de los Filabres. La explotación de estos minerales se seguía haciendo de forma artesanal desde tiempos inmemoriales, apenas evolucionados, bajándose desde las sierras mediante carros tirados por bueyes por unos angostos caminos, sin posibilidad de mejora.

Para poder exportar el mineral a Inglaterra y cubrir esta demanda, las limitaciones eran obvias ya que no era posible que los vapores entraran hasta el puerto de Águilas. Para resolver esta dificultad, Gillman diseña y construye un embarcadero de mineral en el puerto, acorde con las necesidades, requiriendo una ampliación de capital que la compañía resuelve creando una empresa filial "The Hornillo Co." a la que le arrendaría el embarcadero del Hornillo. Se pone en servicio el 1 de enero de 1903 solucionando el problema de la carga de mineral, pudiéndose realizar simultáneamente la carga de dos barcos y pasando el puerto de Águilas a convertirse en el primer puerto exportador de mineral de hierro del Mediterráneo.

La compañía pretende extraer todos esos minerales de la Sierra de Los Filabres de forma más industrial y moderna y quiere transportarlos de manera efectiva desde las minas hasta la línea del ferrocarril. Para poder afrontar este reto Gillman buscaría inversores en Inglaterra que aportaran su dinero en una empresa que estaba lejos de su país, con poca experiencia en el sector y con apenas rendimiento económico hasta el momento. Muchos de esos inversores ingleses quisieron visitar Los Filabres para certificar las posibilidades de negocio y empezar a apostar por esta empresa.

Se crea la empresa "The Bacaes Iron Ore Mines Limited" como filial de la "Great..." y se convierte en su principal cliente transportando el 45 % del mineral de hierro de la línea. La "Great..." transportaría al año una media de 330.000 Tn. de las cuales, 150.000 Tn. serían de la "Bacaes Iron..." (Joaquín Gris Martínez, The Great...)

El otro gran acierto de Gillman fue la construcción de cinco cables aéreos (uno en Serón, dos en Los

Canos, km 98, uno en Tijola y otro en Hijate) por donde circulaban vagonetas de 500 litros de capacidad hasta unos nuevos y eficientes cargaderos de mineral contruidos al efecto en los que se almacenaba el mineral en tolvas y se cargaba directamente en vagones ("Los Yankis" fabricados en América) preparados exclusivamente para el transporte de mineral.

En pocos años la Sierra de Bacaes-Serón se convirtió en uno de los distritos mineros más importantes de Andalucía, transformando totalmente la estructura económica y ocupacional de la Comarca. Incluso desde Albanchez salían en burras de madrugada recorrer la sierra para ir a trabajar a las minas. Llegaron a trabajar unos 3.000 obreros en distintas ocupaciones, carpinteros, ferrallistas, dinamiteros, etc. En los años 40 llegó a contar Las Menas con plaza de toros y un hospital con Rayos X, servicios que no los tenía ni la ciudad Almería.

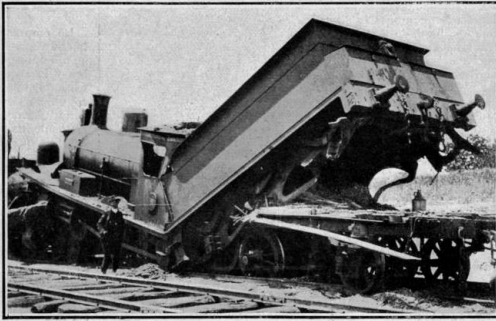
Otra de las grandes compañías mineras fue la Sociedad Belga "Mine et Chemin de Fer Bacaes-Almería" propietaria de la mina "Menas", que pretendió durante algunos años construir un ferrocarril hasta Almería desde la sierra, empresa de la que desistiría al comprobar el éxito de los cables aéreos diseñados por Gillman. Otra compañía minera de relevancia en la zona fue la naviera Holandesa W. H. Muller, que creó la Sociedad "Cabarga San Miguel" fusionándose en los últimos años de la explotación con la compañía belga y asumiendo el monopolio del hierro de Los Filabres.

A partir de 1910 empieza la compañía del ferrocarril a tener pequeños beneficios, hasta entonces todo el capital aportado por los socios en diversas ocasiones había sido utilizado para poder adaptar la línea a su verdadero negocio, el mineral de los Filabres.

Una tercera parte de las mercancías que se transportaban eran espartos, cereales, harina, madera y remolacha. Los talcos o jaboncillos de sastre (esteatitas) de Somontín, eran arrancados del monte y bajados a la estación de Purchena para su transporte. El esparto, como producto genérico del sudeste español, también daba una buena ocupación a los trabajadores que en su época se afanaban en arrancarlo y que luego se almacenaba provisionalmente en los muelles específicos habilitados en las estaciones, como había en la de Purchena, desde donde se cargarán en vagones plataforma para llevarlo al puerto de Águilas, una

Choque de trenes en la línea de Lorca-Baza

El día 15 se produjo un choque de trenes entre las estaciones de Cantoria y Fines, pertenecientes a la línea de Lorca a Baza. Uno de los trenes era especial e iba cargado con mineral; el otro era de mercancías. Este último quedó totalmente destrozado y el primero sufrió grandes averías. El fogonero del de mercancías, Juan Miras, iba, en el momento de la catástrofe, alimentando el hogar, y cayó en la caja de fuego donde se carbonizó. El maquinista del mismo



Posición en que quedaron las locomotoras

FOT. MATE

del mismo quedó enterrado en el carbón del tender a causa de la inclinación que este tomó. Fue sacado de allí con vida por un guardafrenos; pero se halla en estado de gravedad, con dos grandes heridas. Otros individuos del personal, que se arrojaron fuera de los vagones, sufrieron también lesiones más o menos graves. Las pérdidas materiales de la catástrofe se han calculado en unas setecientas cincuenta mil pesetas.

Asamblea de farmacéuticos titulares

Accidente ferroviario entre la estación de Cantoria y Fines-Olula en 1906

empresa especializada lo manipulaban para su embarque y envío a Inglaterra. El puerto de Águilas era el primer puerto de embarque de esparto de España.

El tráfico de mármol durante estos años iniciales del ferrocarril apenas tiene despegue por la dificultad que había para su efectivo acarreo, llegándose a pensar en la construcción de un cable aéreo que uniera las canteras de Macael con la estación de Fines-Olula pero que no llegó a construirse, quizás por el mayor interés que el mineral de hierro tenía para la compañía. Tampoco acompañaron demasiado los mercados para que esto cambiara ni la situación climatológica de la época, ya que por la pertinaz sequía que hubo de 1912 a 1916 se cerraron la mayoría de los 23 aserraderos de mármol que por entonces estaban situados cerca de algún cauce para aprovechar las corrientes de las aguas de las acequias.

La primera Guerra Mundial hace que gran parte de los vapores que transportaban las mercancías de la compañía sean movilizados para el transporte de tropas a Europa. En 1917 el precio del carbón se dobla, con lo que supone para la rentabilidad del negocio. No olvidemos que el combustible de los barcos y de las máquinas locomotoras era el carbón mineral.

A la llegada de los años 20, la compañía contaba con 700 trabajadores, empieza a reducirse el número de viajeros, debido, en primer lugar, a la guerra con Marruecos, a la que muchos hombres fueron movilizados (los más pudientes se libraron tras pagar su no incorporación a lo que se preveía como la gran sangría del Rif Africano), en segundo lugar por la emigración, ya que ante las pocas oportunidades que ofrecía la tierra y las expectativas que daban otros lugares muchas personas optaban por "hacer las américas" y probar suerte en otro continente (México, Argentina con sus yacimientos petrolíferos de Comodoro y Brasil eran los destinos preferidos) y, también, porque a mediados de los años 20 empieza a despuntar el transporte por carretera quitándole la exclusividad al ferrocarril.

De como era la situación en el Valle del Almanzora

por aquella época nos puede dar una idea la siguiente noticia de El Luchador, diario republicano, del día 6 de mayo de 1932: *"...una comisión de alcaldes fue a Madrid en 1929 para decir que los pueblos de Huércal Overa, Albox, Taberno y otros 12 de la cuenca del río Almanzora, habían perdido el 50% del vecindario, por hacer más de ocho años que no caía ni una gota y que los dueños de las casas las iban demoliendo para vender los materiales por no hallar quien las quisiera alquilar..."*

La "Great Southern Spain Railway co." en 1936, durante la Guerra Civil, fue nacionalizada y sus vagones del mineral fueron utilizados como vagones blindados en los frentes de guerra.

fue integrada en la compañía Madrid-Zaragoza-Alicante, hasta la fundación de RENFE a donde entró a formar parte. A mediados de la década de 1940 fue liquidada

por 8.5000.000 pts, una cantidad ridícula en comparación con los 100 millones que exigían por la compañía los antiguos propietarios ingleses.

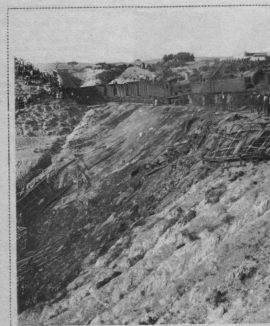
7.- El cierre del ferrocarril del Almanzora.-

Si bien la explotación de línea férrea del Almanzora fue siempre de muy escasa rentabilidad, parecía que su integración en la Red Nacional de Ferrocarriles (RENFE) aseguraría su continuidad. Pero en los años 60 empieza el declive definitivo de la línea que acabaría con su cierre en los 80, debido al agotamiento y poca rentabilidad de las explotaciones mineras de Los Filabres, la emigración al norte de España y a Europa y el impulso del transporte por carretera que parecía ser más cómodo y rápido.

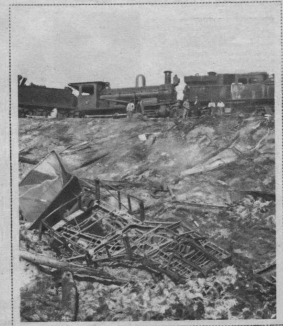
Catástrofe ferroviaria en Huércal-Overa (Almería)



Estado en que quedaron los dos trenes de mercancías que chocaron en Huércal-Overa (Almería), en la tarde del 8 del actual. De un tren de mercancías que se hallaba en aquella estación haciendo maniobras se desprendieron once vagones, que fueron a chocar con otro tren, ocasionando la muerte de un guardafrenos y grandes pérdidas materiales (Foto. Campes)



Las seguras desgracias del tren de mercancías que se desató por una peligrosa pendiente hasta chocar con otro tren sobre las estaciones de Albox y Huércal-Overa.



Otro aspecto del estado en que quedaron las cabinas de los dos trenes, después del choque ocurrido en el punto de Embudo, en la provincia de Almería.

Accidente en Huércal Overa en 1929



Decarrilamiento en el puente de la Jata de Cantoria en 1956

la globalización llegaría mas tarde.

Los habitantes del Valle del Almanzora no supimos defender nuestro ferrocarril. Tanto como lucharon nuestros antepasados porque el tren viniera al Valle y tan poco como hicimos nosotros porque el tren no se fuera. Una vez más la falta de unión entre los pueblos del Valle y las promesas electorales de una inmediata autopista para que la flota de camiones de Albox fuera la mejor alternativa, acabó con las últimas esperanzas.

Los siguientes años ya los conocemos: desmontaje, abandono, expolio, dejadez.

Para algunos aventureros, que no faltan, sólo recordarles que el delito contra el patrimonio industrial esta tipificado en el código penal.

El día uno de enero de 1985 quedó definitivamente cerrado el tramo de Almendricos-Baza-Guadix, volviendo a dejar la Comarca del Almanzora, de nuevo, en esa situación deficitaria y de aislamiento que años atrás ya tuvo, sustituyéndose el progreso que puede suponer el ferrocarril por promesas electoralista de reapertura y de construcción de una autovía sustitutoria que tarde empieza y que nunca termina.

El último tren que circuló por esta línea fue el expreso de Barcelona-Granada el día 31 de diciembre de 1984. En todas las estaciones se agolparon por última vez cientos de personas para despedir no sólo a ese tren del día 31, sino a toda una vida de recuerdos en torno al ferrocarril. Después solo vendría la añoranza y las muchas anécdotas atesoradas a lo largo y ancho de este camino de hierro que cambió la fisonomía del valle y sus gentes. Ese día desaparecía también el sueño de las gentes del valle, su máxima aspiración, que era trabajar en RENFE. Con el poco trabajo que había en la Comarca, trabajar en la RENFE era tener el sueldo asegurado, ser funcionario del estado.

Cuanto recuerdo nos trae a la memoria el Ferrocarril del Almanzora. Cuando yo era un crío, sobre el año 1980, fue la primera vez que los amigos vimos a un japonés en la parada del tren en la estación de Almanzora, hacíamos esfuerzos para saber de donde era ese "ser", que si unos decían que era indio, otros que chino y hubo hasta quien dijo que era un marciano.

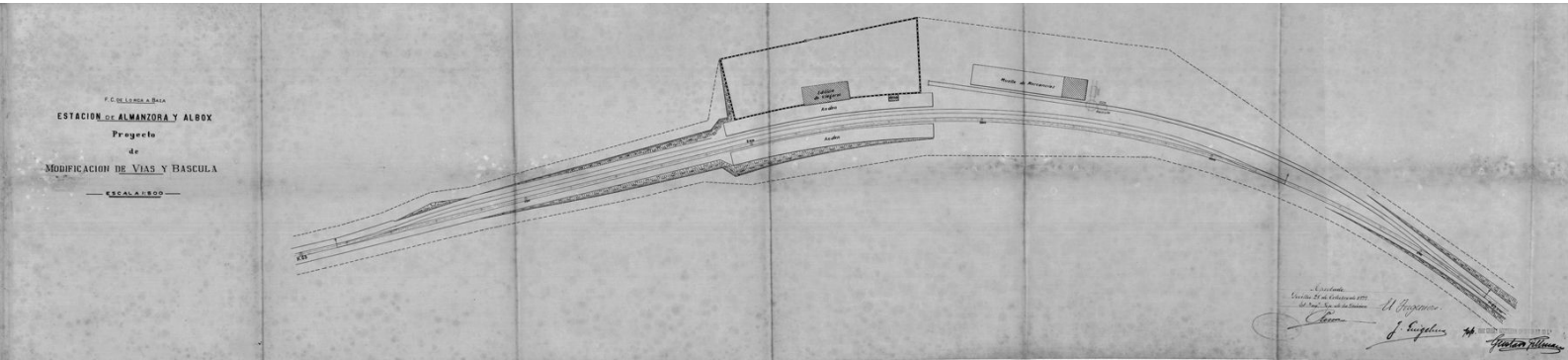
Para la mayoría de los almanzoríes esta línea sirvió para realizar su primer viaje. El mío fue desde Almanzora hasta Arboleas con 3 años en el año 76, pero aún lo recuerdo, es de los primeros que tengo, no sería muy largo pero mereció la pena ver a mi abuela con la burra esperándonos en el apeadero. Igual, pero muchos años antes, también iba mi abuela al apeadero de Arboleas cuando se corría la voz que iba a pasar en el tren la Marquesa de Almanzora; me contaba que desde la ventanilla echaba a los niños que se acercaban al tren caramelos y perrillas. Lo de

Baza, Lorca, Murcia, Cartagena y vice-versa

PRECIOS			K.	ESTACIONES	Correo 1-2-3	Merc. 1-2-3	Misto 1-2-3
1.ª c.	2.ª c.	3.ª c.					
Ptas.	Ptas.	Ptas.	*	BAZA (F.)	S.	11.50	
0.80	0.65	0.40	8	Caniles		11.58	
3.00	2.25	1.45	19	Hijate		12.28	
5.00	3.90	2.40	32	Serón		12.50	
6.25	4.85	2.95	40	Tilola		13.6	
7.85	6.10	3.70	50	Purchena		13.28	
8.75	6.80	4.15	56	Pin-s-Olula		13.55	
10.20	7.90	4.80	65	Cantoria		13.51	
10.95	8.50	5.20	70	Albox		14.3	
11.90	9.25	5.65	77	Arboleas		14.32	
12.70	9.85	6.00	81	Zurgena		14.50	
			*	Almajalejo		14.44	
14.40	11.20	6.80	88	Huércal Overa		15.0	
16.10	12.50	7.60	103	Las Norias		15.20	
17.20	13.35	8.15	110	Almendricos	LI.	15.30	
19.25	14.95	9.10	123	Lumbreras	S.	15.45	
20.80	16.15	9.85	134	Lorca (Baza)	LI.	16.21	
			*	Lorca (San Diego) (F.)	LI.	16.36	
21.10	16.40	10.00	135		S.	17.4	8.40
22.25	17.20	10.65	145	La Hoya		17.20	9.4
23.70	18.20	11.45	156	Tolana		17.44	9.58
25.20	19.25	12.30	169	Albama de Murcia		18.5	10.19
26.20	19.95	12.85	179	Librilla		18.19	10.42
27.80	21.15	13.80	192	Alcantarilla (Lorca)	LI.	18.41	11.12
28.05	21.25	13.85	193	Alcantarilla (M. Z. A.)	S.	19.20	12.19
29.35	22.20	14.55	201	MURCIA (F. C.)	LI.	19.32	12.30
37.50	28.50	18.45	266	Cartagena (M. Z. A.)	LI.	22.30	15.0
			*	Cartagena (M. Z. A.)	S.	7.0	17.25
			*	MURCIA (F. C.)	S.	9.45	19.35
Desde	Alcantarilla.		15	Alcantarilla (M. Z. A.)	S.	10.10	20.30
2.00	1.40	1.10	23	Alcantarilla (Lorca)	S.	10.16	20.55
2.85	2.00	1.60	30	Librilla		10.40	21.5
4.45	3.10	2.50	36	Albama de Murcia		10.57	21.98
5.95	4.15	3.30	47	Tolana		11.21	22.0
6.95	4.85	3.85	57	La Hoya		11.42	22.25
			*	Lorca (San Diego) (F.)	LI.	11.56	22.41
7.25	5.10	4.00	58		S.	12.20	
8.85	6.35	4.75	69	Lorca (Baza)	S.	12.25	
			*	Lumbreras	S.	12.33	
10.90	7.90	5.70	82	Almendricos	LI.	13.9	
11.95	8.75	6.25	89	Las Norias	S.	13.32	
13.70	10.10	7.05	100	Huércal Overa		13.55	
			*	Almajalejo		14.5	
18.30	11.30	7.95	111	Zurgena		14.28	
16.20	12.05	8.25	115	Arboleas		14.35	
17.15	12.75	8.65	122	Albox		14.48	
17.90	13.35	9.05	127	Cantoria		15.0	
19.30	14.45	9.70	136	Pin-s-Olula		15.19	
20.25	15.20	10.15	142	Purchena		15.35	
21.80	16.40	10.90	152	Tilola		16.0	
23.05	17.35	11.45	160	Serón		16.19	
25.10	18.95	12.45	173	Hijate		16.16	
27.30	20.65	13.45	187	Caniles		17.8	
28.05	21.25	13.85	192	Baza (F.)	LI.	17.15	

Advertencias aplicables a todas las líneas que anteceden:
 1.ª En todas ellas, se puede viajar con billete kilométrico.
 2.ª Los precios de todas las clases fienen un aumento de 15% en virtud de la autorización concedida a las Compañías de ferrocarriles por Real decreto de 26 de Diciembre de 1918.

LA ESTACION DE FERROCARRIL DE ALMANZORA Y LOS TRENES QUE POR ALLÍ PASABAN



Plano de la estación de Almanzora

1.- Expropiaciones en el Término Municipal de Cantoria.-

Durante los años 1890-1892 tienen lugar las expropiaciones de los terrenos que va a ocupar la vía férrea en el término municipal de Cantoria. A pesar de los problemas de entendimiento de la compañía con los propietarios de los terrenos, los cuales tuvieron durante un tiempo detenido el avance del ferrocarril, el 20 de febrero de 1892 se firma en Purchena el acuerdo entre el total de los propietarios y el representante de la compañía, Don Miguel Acosta.

En el documento de expropiación se hace constar la relación de las cantidades satisfechas a los propietarios, según una hoja de tasación previa, la situación de la parcela, medidas, arrendatarios o colonos de la misma y la clase de finca (riego, erial, monte, etc.).

El total de parcelas expropiadas en el municipio de Cantoria asciende a 270, de las cuales 13 de ellas eran de dominio público, aportándolas gratuitamente la corporación municipal en base a lo acordado de cesión gratuita de terrenos para poder presionar sobre el trazado definitivo del ferrocarril por el Almanzora. Estos terrenos públicos eran los pasos por Rambla Honda, Rambla Hortichuela, Rambla Albox, Rambla Jata, el paso de la carretera en construcción hacia Almería en Tomacar, Rambla de la Palma, Rambla de Pedro Gea, Paso del Camino Viejo de Cantoria, Camino a Fines, Rambla Ojilla, Rambla de la Canal, Llano de la Media Legua y Carretera Baza-H. Overa.

Al Marqués de Almanzora, además de ceder gratuitamente los terrenos de la futura estación de Almanzora, se le expropian 12 parcelas por las cuales recibe un total de 36.000 pts. Estas están situadas a lo largo del recorrido de la vía en el "Plantío", Cerro de la Torre, Loma de los Conejos, Casicas, Bojal, Llanos y terreras de Almanzora (tierra de riego, labor de secano y erial, sus colonos serían Antonio Cazorla Fernández, Juan Oller Cazorla,...) y el Marchal. Como en las indemnizaciones a cada propietario se hacía constar los árboles que se le cortaban, perjuicios de la división de las fincas, etc. al Marqués de Almanzora se le expropiaron dentro de esas parcelas, un total de 5 eras de trillar (al precio de 350 pts por era), 3 casas

cortijo (3.000 pts/cortijo) y varias "Palas Chumbas" a unas 50 pts.

Entre los muchos propietarios de Cantoria afectados por el trazado en sus tierras, se encuentra Leopoldo Jiménez Molina que recibe 2.500 pts, Trinidad Fernández Jiménez con 14.855 pts, Eduardo Jiménez Molina y consortes, con 3.500 pts por una era grande en erial y teniendo como arrendatario a José Soriano Molina, también recibió Miguel Picazo López 2.500 pts (Archivo Histórico Provincial de Almería).

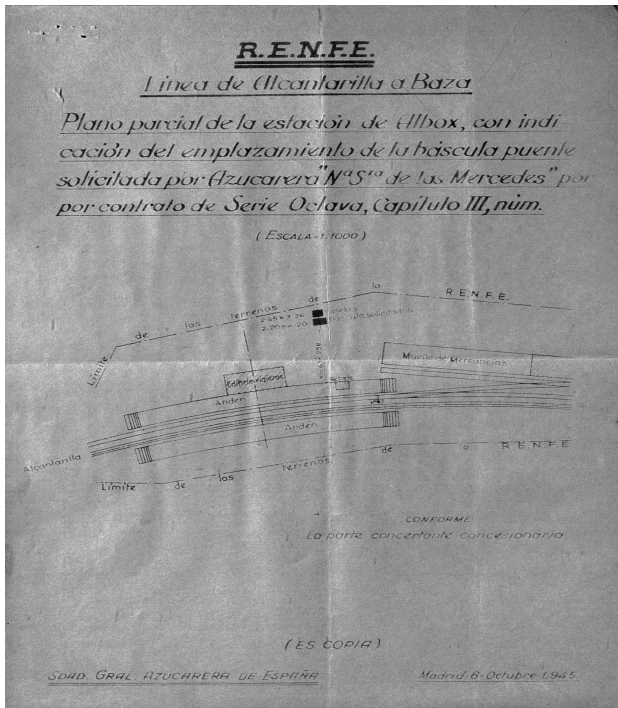
2.- La Estación del FF.CC. de Almanzora.-

Una vez expropiados los terrenos necesarios para hacer el trazado, se necesitarían las aprobaciones necesarias para construir la estación de Almanzora.

De conformidad con el dictamen emitido el 11 de junio de 1890 por la sección tercera de la junta Consultiva de Caminos, se aprueba el proyecto para la disposición general de la vía, edificios y accesorios de la estación de tercer orden de Almanzora, que presenta la compañía concesionaria del ferrocarril de Murcia a Granada, con las características siguientes:



Locomotora "Granada". Fotografía tomada en Zurgena en 1966 por el fotógrafo Durrant que hizo por todo el mundo unas 50.000 fotos de ferrocarriles



Plano parcial de la estación de Almazora con la indicación de la báscula puente solicitada por la Azucarera N.º. Sra. de las Mercedes. en 1945

- La estación tendrá un horizontal de 45 metros como mínimo y las agujas extremas distarán entre sí 400 metros, cuidando que exista entre ellas y el cambio rasante inmediato al menos 25 metros.
- La distancia con la estación más cercana cumple al estar a menos de 10 Km.
- Los servicios de mercancías y viajeros tienen amplitud bastante y están colocados con la independencia necesaria y al mismo tiempo con la relación debida para que el personal encargado de ellos pueda atenderlo con bastante facilidad.
- Si para un futuro necesitara por motivos de aumento del tráfico aumentar el muelle, es susceptible sin perjuicio del tráfico.
- La estación esta en curva sin ser un inconveniente ni siquiera para la explotación.
- El edificio de viajeros es de un solo piso con marquesina a la izquierda de la vía, mide 20 metros de largo y ocho metros de ancho, aparte hay un retrete.
- En vía apartaderos tiene 806m. con siete agujas de cambio, dos discos señales y dos discos de aguja. Un muelle cubierto de 20 metros de largo, y una báscula puente con su casilla de 21Tn. y grúa fija de 5Tn.

En Abril de 1892 se traslada al Ministerio la solicitud de aprobación de la estación provisional de Almazora, argumentando que las obras están terminadas según proyecto y revisadas "in situ" por el propio encargado durante ese mes de abril. El único inconveniente que podría tener la aprobación sería la de que el puente de la rambla de Albox no estaba

aún terminado, "...por la imposibilidad de terminar en un plazo razonable el puente sobre la rambla de Albox, cuyos trabajos sufren una paralización completa a causa de los destrozos de la inundación del 11 de septiembre de 1891 en el momento que se ejecutaban las obras de cimentación con gran actividad" (solicitud al Ministerio para que se aprobara la estación de Almazora, Fundación Ferrocarriles Españoles)

El 19 de mayo de 1892 mediante Real Orden firmada por la Reina Regente, se concede la aprobación a la estación provisional de Almazora, en el Km.62..., autorizando a la incorporación de un jefe de estación y un mozo para que permanezcan en el edificio provisional, pudiendo sus familias residir en el edificio de viajeros ya construido con carácter definitivo.

Durante final del año 1893 y todo el año 1894, el ingeniero jefe de obras Gustavo Gillman residió en Cantoria en un vagón habilitado como vivienda, siendo muy frecuentes sus visitas al Palacio del Almazora a realizar jornadas de trabajo y a reuniones de tipo profesional y familiar dada la gran amistad que mantenía con los Señores Marqueses de Almazora, lo que dio lugar en la época a no pocas habladurías donde se mezclaba "El Salón de las conspiraciones", refiriéndose a la sala donde se trataban los detalles de trazado ferroviario por el Almazora con "Las andanzas del Ingeniero Inglés y la Señora Marquesa" para referirse a otros detalles de ciertas reuniones menos profesionales. Pero mejor sigamos con lo nuestro.

La estación de Almazora dista del puerto de Águilas 71 Km, está situada a una altura sobre el nivel del mar de 334 metros y esta situada en el kilómetro 63,235 m de la línea Lorca -Baza. Antes de llegar a esta estación, en el Kilómetro 62,500 de la línea, está el mencionado puente sobre la rambla de Albox, tiene cuatro tramos metálicos de 82,500 Kgs de peso a una altura de 20 metros sobre el cauce de la rambla.

La compañía compró para poner en marcha el negocio un total de 25 locomotoras, poniéndoles a cada una de ellas el nombre de una de las estaciones por donde traspasaba la línea. A la locomotora número 14, fabricada en 1894 por la empresa Kitson, se le



Imagen tomada en ZURGENA el 08/06/1966 donde aparece la locomotora "albox" y la "pulpi" tirando de vagones de mineral de la empresa "bacaes iron ore". Imagen cedida por Miguel A. Alonso Mellado



Proyecto de un ferrocarril industrial entre Códbar y la estación de Almanzora que nunca llegó a realizarse en 1903

asignó el nombre de "Almanzora", pasando después con Renfe a ser la número "130-2134". A la locomotoras número 10 se le asignó el nombre de "Cantoria" y a la Albox número 9 el nombre de "Albox", figurando sus nombres correspondientes junto con el nombre de la compañía en una chapa metálica colocada en los laterales de cada locomotora.

En el año 1898 realiza el viaje de Murcia a Granada el periodista británico K. Baedeker y recoge en su libro "Spain and Portugal Handbook" que tarda hasta Baza 10 horas en el único tren diario que hay, sin restaurante en el camino, y luego 6 horas de diligencia hasta Granada. En la descripción que hace del trayecto al pasar por los Almizaraques de Almanzora comenta "amid olive groves" (en tierra de olivos), refiriéndose a la fantástica vista de los olivos que lo poblaban y que tanto entusiasmaron al X Marqués de los Vélez en su visita de finales de 1769.

El 10 de octubre de 1904 se autoriza el cambio de nombre de la estación de Almanzora que pasaría a denominarse estación de Albox-Almanzora y por Real Orden de 22 de abril de 1915 pasa a llamarse solo estación de Albox, para evitar confusiones con el nombre de la esta estación de Almazora (Castellón) en la línea de Onda al Grao (Fundación Ferr. Españoles).

En 1907 se autoriza modificar el sistema de pesado en la estación que había sido solicitado en junio de 1898 pero que no se había llegado a realizar. Para argumentar el cambio encontramos que ante el incremento del tráfico de minerales en la zona servida por el ferrocarril, se requería un manejo más rápido. En la Estación de Almanzora los vagones se pesaban cuando llegaban a la vía muerta del muelle de mercancías, mediante una placa giratoria que hacía que el vagón se posicionara en un pequeño tramo de vía transversal al almacén y allí se hacía el pesaje. Todo esto tenía que hacerse manualmente por lo que se necesitaban bastantes

hombres para el desplazamiento hacia la vía transversal y con el consiguiente tiempo perdido. Con el cambio se consiguió situar la báscula en la misma vía muerta, sin necesidad de placas giratorias ni vías transversales.

En 1912 se amplía el muelle cubierto (almacén) en una longitud de 10 m para llegar a un total de 20 m y se pretendió hacer una vía muerta posterior al muelle paralelo a la carretera, para poder acceder al almacén desde las dos vías, pero no se llegó a realizar esta ampliación. Si estaba en funcionamiento la vía muerta que iba hasta el almacén de mármoles próximo a la estación (donde está la granja de los Casimiro) que era donde se depositaban los mármoles que venían con los "locomóviles" desde Códbar por el arroyo de Albanchez para luego ser cargados en los vagones a través de esa vía muerta.

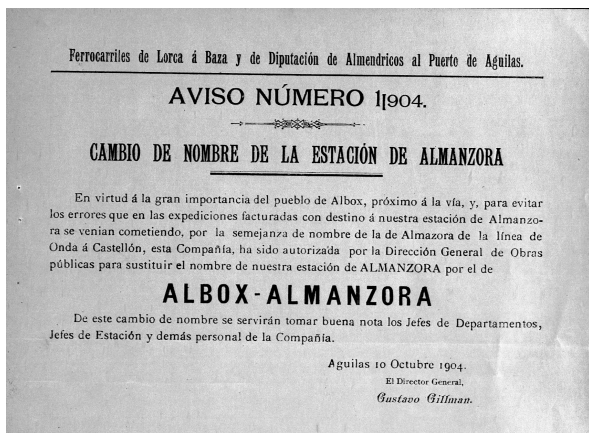
El diario La Correspondencia Militar del día 8 de noviembre de 1915 recoge la anécdota ocurrida en el viaje que realizó el Diputado Amado a la cuenca del Almanzora: "...apenas entro en Albox el diputado y después de agradecer al alcalde el recibimiento, fue ante todo a la casa cuartel de la guardia civil y subió a los pabellones para visitar al guardia Céspedes, herido de un balazo en un pie por habérsele disparado el arma en la estación de Almanzora cuando entraba en agujas el tren en que venía el diputado..."

En 1921, los vecinos y el Ayuntamiento de Albox solicitaron una factoría (sucursal de la estación) en el pueblo de Albox para poder expedir billetes y facturar mercancías, siendo denegada por Obras Publicas a instancia de la compañía argumentando que ya fueron cerradas con anterioridad otras factorías de más importancia como la de Vélez Rubio debido a su poca rentabilidad.

Tras la guerra civil, el 20 de diciembre de 1945 se autoriza, a solicitud de la Azucarera Nuestra Señora de las Mercedes de la Sociedad General Azucarera, la



Expropiación forzosa al Marqués de Almanzora de los terrenos para la construcción del ferrocarril



Cambio de nombre de la Estación de Almanzora en 1904

instalación de una bascula puente con un arrendamiento de 100 pts al año y otras 100 pts por la concesión, ante la gran demanda para pesar carros y camiones de remolacha.

La explotación de la estación de Almanzora tiene una primera parte hasta el 1910 basada en el mineral que se transportaba desde la explotación minera que existía a poco mas de un kilómetro hacia el sur de la estación, por el camino que llaman de los ingleses hasta el pozo del fraile (cuesta de la herradura), donde se extraía mármol y plomo desde 1900 hasta 1910. Otra explotación era la mina de la "cerrada" en la desembocadura del arroyo Allbanchez, donde se extraía mineral de hierro. La aportación de estas minas serían de las más significativas de la línea en los primeros años de explotación hasta el arranque del muelle del Hornillo en 1903. Durante estos primeros años llegan a extraerse 4.000 Tn. También tenemos conocimiento del intento de construcción por Don Vicente Cuervo de un ferrocarril de vía estrecha desde Cóbda a Almanzora por el arroyo Albánchez con un trazado de 19 Km. y un presupuesto de 53.300 pts, para bajar el mármol de Cóbda y Chercos y que fue aprobado en julio de 1906. Don Vicente Cuervo transfirió la empresa a la sociedad inglesa "Spanish Marble" que logró explotar las canteras con buenos resultados y desestimó la construcción de ese ferrocarril.

Durante la explotación de línea se transportaron un total de 100.000 Tns. de mercancías desde esta estación. El número de pasajeros con origen Almanzora durante el periodo 1909-1931 fueron 173.000, el 5% del total de la línea, con una media anual de 7.500. El ingreso por viajeros sería de una media de 20.000 pts por año, oscilando los billetes entre las 15 pts, al principio de la explotación, y las 19 pts del año 1930. Los sueldos de los trabajadores variaba según su categoría entre las 160 pts del jefe de estación en 1913, las 83 pts del factor de 2ª y las 65 pts del mozo de estación. Solamente en el plazo de 10 años sus sueldos serían doblados.

3.- Los trenes que pasaban por la estación de Almanzora en los años centrales del Siglo XX.

Durante las primeras dos décadas de la segunda mitad del Siglo XX, cuando la economía en la Comarca del Almanzora era de subsistencia, con el estraperlo en pleno apogeo y con la emigración hacia Cataluña amenazando como un dragón de siete cabezas capaz

de engullirnos a todos los habitantes del Valle, como después ocurriría con la mayoría de la Andalucía productiva, el tren era el único cordón que nos mantenía casi vivos.

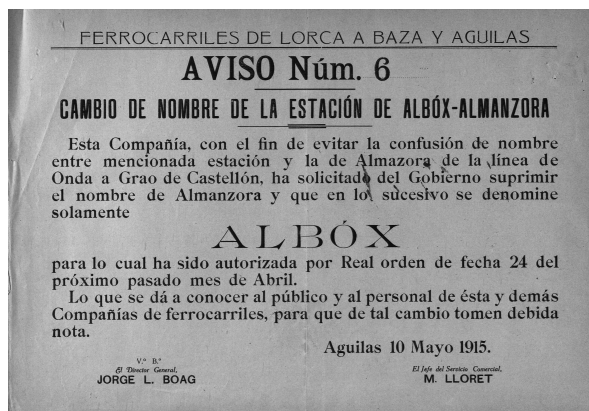
Los hombres, los que se habían escapado de la guerra y de la posguerra, demasiados para la faena que era imprescindible realizar, mataban el día entre hacer las tareas del campo, muchas de ellas de dudosísima rentabilidad, y en picar esparto o hacer pleita. Sólo en contadas épocas del año apretaba la faena, por la siega o la trilla, la siembra y recogida de las papas o la oliva, y para ello tiraban de las mujeres y hasta de los niños. Las mujeres, con quehaceres más metódicos, se encargaban de los animales, de ir a la tienda, del agua y de la ropa y de procurar llenar el puchero. En mayor o menor medida todas se dedicaban al estraperlo o, al menos, a vender lo que en casa se producía: huevos, conejos, aceite, pan...

En esa soledad del día a día, rutinaria y casi desesperante, el pitido del tren despertaba al estremecimiento y estimulaba las ilusiones mientras se le veía pasar por el horizonte dejando su estela de humo y de recuerdos. No sólo servía para el descanso transitorio, era el obligado entretenimiento de los domingos, ir paseando a la estación a ver los viajeros de los correos, ir a esperar o a despedir, y eran el vehículo que en contadas ocasiones los sacaba de su entorno.

Era imposible, en aquella época y en aquel lugar, entender que podía existir la vida sin el tren. Lo era todo. Los trenes eran, como los instructores, quienes marcaban los diferentes tiempos en que se troceaba el día y los que dictaban que era lo que había que hacer en función de tren que estaba pasando.

Pasaría en todos los lugares del Valle del Almanzora, pero me voy a referir concretamente a los trenes que pasaban por la estación de Almanzora (entonces se llamaba Albox), los horarios a los que solían pasar y la incidencia que tenía en los habitantes de la aldea, que carente de relojes, acomodaban sus costumbres y sus necesidades al paso de los trenes.

El Mercancías de Abajo. Pasaba a las ocho y al tiempo que empujaba al trabajo a los mayores, arrastraba a su paso con las sábanas de los pequeños. Las faenas de unos coincidían con los desayunos de otros. Para unos el campo, para otros la escuela. El Mercancías de Abajo



Cambio de nombre de la Estación de Almanzora en 1915



Estación de Almanzora en la década de los 90

era la llave que daba cuerda a los autómatas. Empezaba la función.

El Frutero de Arriba. Las once. El descanso y el recreo. Los mayores buscaban un rato de conversación con los vecinos del pago y los peques a la plaza. Las madres a encender la lumbre para poner la comida.

El Correo de Abajo. La una y media. El olor de los pucheros ya sale por las chimeneas y anima para el regreso a casa. Todavía tendremos tiempo de ver quien ha llegado en el tren. Porque el Correo de Abajo era de llegada, de él se bajaban los que regresaban, los que volvían y solía ser el comentario de la comida familiar. Junto con algún almanzoreño, llegaban las estraperlistas (siempre mujeres), el chambilero y algún desconocido que llenaba de intriga y rumores los corrillos.

El Correo de Arriba. Las cuatro. Marcaba el comienzo de las faenas de la tarde. Desde las higueras del terraplén se decía adiós a quien se iba. Porque siempre se iba alguien. Al contrario que el correo de abajo, este era un tren triste. En su recorrido arrastraba hacia la orilla de la vía a muchas mujeres agitando sus pañuelos blancos en señal de despedida y a niños cabizbajos agarrados a sus faldas.

El Frutero de Abajo. Las siete. El regreso. La pleita y las tertulias. Eran tiempos en que las tertulias era la práctica habitual de las veladas, en las calles en verano y alrededor de las lumbres en los inviernos. También los trabajos colectivos eran habituales, desperfollar panochas y pelar almendra era la excusa perfecta para la convivencia. Los primeros aparatos de radio empezaban a aparecer. Oír Radio Andorra, las mujeres, y ocasionalmente La Pirenaica, los hombres, empezaba a ocupar su lugar en las veladas vecinales.

El Mercancías de Arriba, a eso de las nueve, cerraba el paso de los trenes y parecía como si también fuese cerrando las calles y los caminos. Sólo los que volvían de las veladas vecinales o de ronda, y siempre en compañía, se veían por las calles después de que el Mercancías de Arriba pasara. La sensación de desorientación se iba extendiendo, como si ya no hubiese nada que esperar, y los cuerpos ya pedían entrar en hibernación hasta que un nuevo día, un nuevo Mercancías de Abajo, marcara el comienzo de una nueva vida.

Pasaban también los Minerales. Eran anárquicos,

pasaban cuando querían, y no llegaron a hacerse simpáticos porque despistaban. Cuando se oían pasar y creían que era el tren que les interesaba, el del recreo o el de la comida, resulta que no, que era un maldito Mineral y había que seguir esperando.

Luego, hacia 1968 pusieron los Automotores. Hacían el recorrido de Valencia - Granada, eran de Gasóil, y llevaban cafetería. Todo un lujo para lo que hasta entonces estaban acostumbrados. Decían que todos los que viajaban eran médicos y eso era desconcertante para los que los veían pasar todos los días.

Después se fueron poniendo nuevos trenes y nuevos recorridos, hasta que el día 31 de Diciembre de 1984, por imperativo del Gobierno Central, con el consentimiento de la Junta de Andalucía y con la pasividad de todos los habitantes del Valle del Almanzora, se cerró definitivamente la línea férrea que nos unía al mundo en su tramo Guadix a Almedritos.

Y confiando en que este artículo haya servido para recordar esa gran época de fogones, silbatos y raíles que nos marcó un poco a todos y que sea también un aldabonazo a las conciencias de los almanzoríes, que con nuestra acostumbrada pasividad consentimos que se cerrara parte de nuestra vida, cosa que no ocurrió con nuestros vecinos murcianos, a los que por su mayor coraje, se les respetó abierta y en servicio la línea de Murcia a Águilas.

PROVINCIA DE ALMERIA

Jefatura de Minas Año 190 /

Expediente de *Registro*

NÚMERO *22264*

Para *la mina* de *Virus*

nombrada *Almanzora primera*

DEL TÉRMINO DE *Cartuja*

INTERESADO VECINDAD

Don *Asociación de Javis Inermes Madris*

REPRESENTANTE EN LA CAPITAL DOMICILIO

Don _____

Número de pertenencias *42*

Documentación de la mina Almanzora