

FERROCA- RRIL COB- DAR

L FERROCARRIL INDUSTRIAL DE USO PARTICULAR
EN TERRENOS DE DOMINIO PÚBLICO DESDE CÓB-
DAR HASTA ALMANZORA .

MIGUEL ANGEL ALONSO MELLADO.

Asociación "Amigos del Palacio del Almanzora".



Planos del diseño de la línea férrea de uso industrial en terrenos privados que recorre gran parte de la rambla de Gomares y del río Albalá.

Industria minera en el Valle del Almanzora. Primera Mitad del siglo XX

Si hay alguna actividad que tuviera una trascendencia decisiva en la evolución socioeconómica de Almería en el s.XIX y que desencadenó el interés en nuestra provincia por parte de los inversores nacionales y extranjeros, esta es, sin duda, la minería, que provocó una tímida industrialización hasta mediados de siglo acentuándose a finales del XIX y principios del XX.

La extracción de minerales en el Valle del Almanzora se remonta al Neolítico, por lo tanto, dada la antigüedad de ciertas explotaciones de los recursos del subsuelo, ha conferido a la minería un carácter de actividad de gran tradición en la comarca; Siendo las principales explotaciones de hierro, plomo, carbón, oro, mármol, yeso y talco.

La incorporación almeriense al precoz proceso industrializador andaluz que tuvo lugar en el último tercio del siglo XIX, se manifestó en la evolución y despegue de las actividades minero-metalúrgicas. En él se distinguen dos fases fundamentales: Una primera de dominio autóctono y otro que revela la progresiva implantación del capital extranjero.

La exportación y beneficio de la minería tuvo un marcado carácter autóctono durante la primera mitad de siglo, parecido a un minifundio minero, como en sistema de explotación de la tierra en este valle, y que tiene su origen en las propias condiciones socio-económicas de la zona y en las formas que adopta la "desamortización del subsuelo". Así cuando en 1825 aparecen las primeras normas jurídicas que desvinculan de la corona a los recursos mineros, van a incentivar un tipo de minería basada en unos pequeños campos de explotación que exige poca inversión financiera.

Este sistema no hacía necesario una gran inversión, porque tenía que adaptarse a las posibilidades de una sociedad atrasada. Estas primeras sociedades mineras se afa-

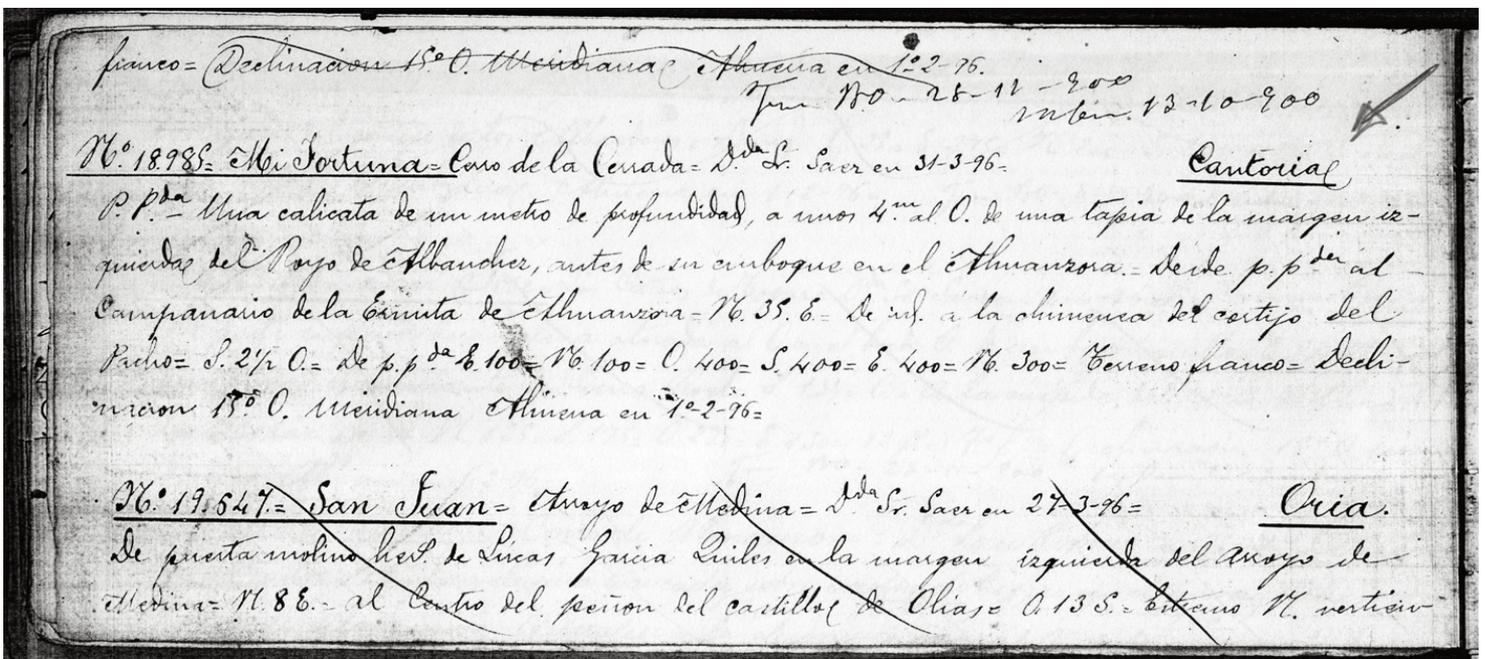
naban en la búsqueda del metal, aunque con una gran pobreza técnica. Los fracasos y los abandonos producían frecuentes denuncias entre los propietarios. El arcaísmo técnico y económico es otro de las características del laboreo minero durante la primera mitad de siglo XIX. Lo más común era la modalidad del "arrendamiento" de la concesión a un "partidario", por lo general de escasísimos recursos económicos, que está obligado a entregar a la sociedad propietaria una parte de la producción como canon de arrendamiento. Como hemos señalado antes, una modalidad importada del mismo régimen de propiedad agrícola.

La incompetencia técnica y financiera de las sociedades locales va a correr paralela a la intensificación del carácter especulativo de la minería; proceso facilitado por las alteraciones que durante el sexenio revolucionario afectan al marco jurídico que regulaba estas actividades.

Industria minera en el Valle del Almanzora. 2ª Mitad del siglo XX

En el año revolucionario de 1868 se promulga una nueva legislación sobre minas, que es una absoluta liberalización de las condiciones de acceso a la propiedad minera. La nueva legislación trata de dar seguridad completa al concesionario; ahora la concesión es entregada sin condiciones (no es necesario tenerla en explotación), salvo la del pago del canon de superficie anual. Estas actividades tuvieron una clara consecuencia en la minería, la consolidación de la especulación y la promoción, dentro de la burguesía local, de actividades "parasitarias". Es decir, solicitaban la concesión pero no para ponerla en explotación, sino a la espera de que una sociedad solvente (casi siempre extranjera) las arrendara y las pusiera en valor. En 1868, solo el 30% de las concesiones eran productivas y van a pasar al 9% en 1890.

La construcción del ferrocarril de Lorca-Baza supuso el despegue definitivo de la minería de la cuenca del Almanzora, el transporte de los minerales antes se hizo con an-



Registro de la mina "Mi Fortuna" en Almanzora. Documento: Miguel Ángel Alonso

Desde el punto de vista técnico o de explotación, con distintas clasificaciones como el tipo de vía empleado, del motor, del sistema de explotación, etc. y finalmente desde el punto de vista legal, que es donde mejor podremos aclarar que es un ferrocarril industrial de uso privado.

En ocasiones se habla de FF.CC. Industriales atendiendo simplemente a su adscripción a una industria concreta, como puede suceder con muchos FF.CC. mineros, lo que puede inducir a un error, ya que muchos de los así considerados combinaban el servicio a una industria particular o empresa privada, con el servicio de viajeros y mercancías, y en consecuencia, se inscribían dentro de los FFCC de servicio general e interés público, y no de servicio particular como es el caso del Ferrocarril de Córdar a Almanzora.

La primera norma básica al respecto corresponde a 1844 (el primer camino de hierro peninsular fue en 1848 entre Barcelona y Mataró), donde se establece que el ferrocarril es un servicio público de titularidad estatal, pero cuya construcción y explotación puede llevarse a cabo con particulares mediante el régimen de concesiones, lo cual incentivó el interés de capitales privados al percibir la rentabilidad del sistema. Según este sistema de concesiones se van a distinguir dos categorías básicas de FFCC, según el servicio que prestan: los FFCC de servicio general, que percibirán subvención del Estado por realizar un servicio de interés público; y los FF.CC de servicio particular.

Más tarde, en 1855 se matizará este régimen de concesiones, señalando que estas deberán otorgarse por ley, y que al tratarse de un servicio público, el Estado deberá participar siempre de alguna forma en el mismo, manteniendo la clasificación de servicio general y particular.

En 1868 las fuerzas navales con base en Cádiz, al mando de Pascual Cervera y Topete, se amotinan contra el gobierno de Isabel II, lo que supuso su destronamiento, a esta revolución se le llamaría "LA GLORIOSA" y a partir de ahora se puede apreciar una gran influencia de las políticas económicas liberales auspiciadas durante este "Sexenio Revolucionario o Democrático". A raíz de este nuevo

giro, en noviembre de ese año se modifica la anterior concepción de FFCC al afirmar que estos no deben ser considerados como un servicio público, sino como una industria más, sin intervención del Estado y en manos privadas.

Con la ley general de FFCC de 1877 se dividían los FF.CC en líneas de servicio general y de servicio particular, siendo las primeras las que se entregaban a la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancías, y la segunda las que se destinaban a la exclusiva explotación de una industria determinada o al uso privado.

Dentro de esta normativa aparecería una tercera clase de FFCC, que corresponderá a aquellos destinados a la explotación de una industria o a un uso particular que por su importancia alcancen a prestar un servicio público, por lo que en consecuencia, podrán ocupar terrenos públicos y ejercer el derecho de expropiación. Las del primer grupo eran de vía normal, y la de los grupos 2º y 3º el ancho de vía quedaba a voluntad del particular que las solicitase, siendo en su mayoría de vía estrecha.

En el grupo 3º, que es el que nos ocupa, del ferrocarril industrial para uso particular en terrenos de dominio público, desde Córdar hasta la estación de Almanzora, necesitaba una fianza del 5% del presupuesto de las obras que afectaba al dominio público, y se depositarían una vez que fueran autorizadas.

Las líneas de uso público, estaban bajo la inspección constante del Gobierno, en cuanto a las de uso privado, no intervenía la Administración Central más que en la parte correspondiente a los terrenos ocupados por el dominio público.

En general, la decisión tomada por muchas empresas de construir sus propios ferrocarriles y demás instalaciones asociadas a ellos, que podían enlazar o no con la red ferroviaria general, se fundamentó en las enormes posibilidades que este nuevo medio de transporte proporcionaba para el desarrollo y rentabilidad de sus actividades empresariales. Desplazando gracias a su mayor rapidez y capacidad de carga a los medios de tracción tradicionales



Dos Modelos de Locomora de vía estrecha. Imágenes: Miguel Ángel Alonso



Locomóvil por la rambla de Albánchez. Foto: El legado Fotográfico de Gustavo Gillman

utilizados para el transporte de sus productos, que hasta ese momento eran fundamentalmente carros y caballerías, y convirtiéndose por tanto en una pieza clave dentro del conjunto de infraestructura y recursos de las diversas compañías. El tipo de tracción para el acarreo de los materiales fue la animal, de esta tracción de sangre se pasó a la tracción de vapor en algunas minas de las Menas y algunos otros lugares menos escarpados, se pasó a tractores que eran alimentados en sus inicios con gasógeno.

A pesar de su elevado coste, estos tractores o locomóviles, fueron utilizados durante toda la primera década de siglo XX por la "Spanish Marble Limite" la empresa que intentaría hacer el ferrocarril desde Cóbдар a Almanzora, recogidas en las magníficas instantáneas de Gustavo Gillman y la prensa de la época con la llegada de algunos de estos artefactos a la estación de Almanzora en 1908.

El marco institucional y legislativo favoreció la construcción de estas líneas, pero la falta de perspectiva de negocio de la vía ancha y la crisis de fin de siglo no ayudó demasiado.

Entre los intereses y actividades industriales, no sólo era debido a iniciativas de compañías del territorio Español, sino que hubo una gran actividad de capitales y compañías de origen extranjero, entre las que destacan Británicas, Francesas y Belgas. La presencia de capitales foráneos se explica en gran parte al subdesarrollo de la comarca y a su poca iniciativa empresarial, enclavada en lo tradicional más que en lo industrial, y sobre todo, en la experiencia de una revolución industrial ya pasada, como en la capacidad de encontrar accionariado que aportara capital a la empresa mientras empieza a generar dividendos, no asumible por la pequeña burguesía local.

La línea de ferrocarril que nos ocupa fue solicitada en 1903 por Vicente Cuervo y Loureyro al Ministerio de Industria y Comercio. Tras aprobarse en 1906, este la transfirió a Edwin Willie, representante en España de una sociedad Inglesa llamada, "SPANISH MARBLE LIMITED", domiciliada en Cardiff. La transferencia se elevó a escritura pública el 13 de septiembre de 1906, ante el notario de Madrid Antonio Turón, siendo aprobada por R.O. del 13 de julio de 1907. Esta sociedad inglesa ya explotaba una cantera de mármol en Chercos, otra en Cóbдар y poseía una fábrica en Albánchez con 2 motores de gas pobre, cuatro generadores de aspiración, dando ocupación a 88 hombres que cortaban en tablas el mármol extraído de sus canteras.

El Proyecto de Ferrocarril Industrial Cóbдар-Almanzora

Don Vicente Cuervo, teniente de navío de la armada, propietario, viudo, y vecino de Madrid, expuso al Ministerio que deseaba explotar en grande escala las canteras de mármol de su propiedad, sitas en la Sierra de los Filabres, en terrenos de Cóbдар, Lijar y Chercos, dentro del partido judicial de Purchena. Pero esta explotación podría hacerse de manera remuneradora disponiendo de poderosos medios de transporte que conduzcan las masas de mármol desde las canteras hasta la estación de Almanzora, dentro de la línea Lorca – Baza, KM. 63,200 m, para poder expedir estos materiales al resto de país y del extranjero.

Estos poderosos medios de transporte a los que se refiere el Sr. Cuervo, consiste en un ferrocarril puramente industrial desde las canteras a la estación de Almanzora. Tras los estudios hechos sobre el terreno, respecto al trazado de dicho ferrocarril industrial, el único trazado posible y realizable de la vía resulta ser el que recorre gran parte por la rambla de Gomares y del río Albanchez, cruzando después el río Almanzora para continuar por terrenos particulares hasta la estación. Todos estos terrenos citados son de dominio público, perteneciendo la rambla de Gomares a los términos de Cóbdar, Albanchez y Lijar; “el río Albanchez” o de “los Molinos” en los términos de Albanchez y Cantoria; “el río Almanzora” al de Cantoria.

El proyecto que se pretendía ejecutar era de una línea de ferrocarril destinado a uso particular para el servicio de esta industria privada de la explotación de las canteras de mármol y necesitando ocupar los terrenos de dominio público anteriormente citados.

La realización de esta emprendedora idea sería sin ningún lugar de duda, una fuente de prosperidad, riqueza y civilización para todos los pueblos de la comarca, pues la gran cantidad de mármoles de esta sierra se encuentran enclaustrados de tal manera, que el uso tradicional de transporte es abiertamente insuficiente para la rentabilidad de su explotación. Conseguir acercarlos a la estación de Almanzora de manera eficiente sería conseguir para todos ellos la llegada de la prosperidad y la cultura, de la cual carecían en absoluto, pobres y olvidados en lo más agreste de la Sierra de los Filabres.

El comienzo de este proyecto se sitúa en el punto llamado “Cañada de la Viña” en Cóbdar, y debido a lo dificultoso del terreno, pues todo el recorrido está enclavado en la Sierra de los Filabres, se escoge para su recorrido la rambla de Gomares desde el punto citado hasta la terminación de esta en el río Albanchez: en este sitio entraría el trazado de la vía en dicho río, que recorre hasta su desembocadura en el río Almanzora, cruzando este de una orilla a otra, asentada en su cauce a nivel de la superficie de su lecho e internándose ya desde este punto de su margen izquierda en terrenos particulares (el Tercio de Almanzora), viene a terminar dentro de ellos, próxima a la estación de Almanzora, desde donde se efectuará la expedición de dichos mármoles.

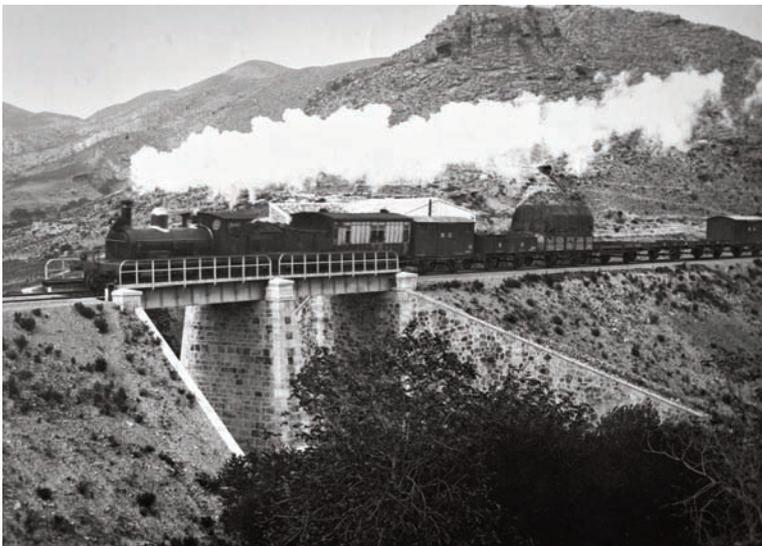
El recorrido pretendido es de 8.632 metros desde la “Cañada de la Viña” hasta la desembocadura de “la rambla de Gomares” en el Río Albanchez, otros 10.206 metros de desde dicha desembocadura hasta el río Almanzora, contando el ancho de este, que hay que cruzar y de 598 metros por terrenos particulares desde la margen izquierda del Almanzora hasta la terminación del trazado próxima a la estación de Almanzora, formando un total de 19.436 metros. Como el trazado sigue exactamente el lecho de las ramblas, tenemos un total de 18.373 metros, que recorre el trazado por terrenos de dominio público.



Dos instantáneas del Locomóvil en 1906 cruzando el río Almanzora. Foto: El legado Fotográfico de Gustavo Gillman



Estación de Almanzora a principios de siglo XX. Foto: El legado Fotográfico de Gustavo Gillman



Tren de mercancías sobre el puente sobre la rambla la Jata. El legado Fotográfico de Gustavo Gillman

La Rambla de Gomares es, como lo son las ramblas de esta región, un río seco de cauce más o menos ancho, sin agua excepto en épocas de grandes lluvias y durante poco tiempo. Su suelo está constituido por piedras, grava y arena suelta apiladas por las aguas y limpio de grandes piedras. Este lecho era habitualmente utilizado por los lugareños como vía de comunicación y de transporte de mercancías mediante caballerías. Pero esta rambla no era utilizada para tránsito alguno por recorrer terrenos en su mayor parte inaccesibles, totalmente deshabitados e incluso obstruidos en varios sitios por peñascos amontonados que el trascurso de los siglos han ido dejando al descubierto las aguas torrenciales que formaron su cauce. Estos obstáculos son infranqueables, no sólo para el paso de bestias de carga y transporte, sino hasta para el de los peatones. En este tramo hay puntos donde la pendiente es fuerte, pero se desecha la compra por motivos económicos de terrenos vecinos, aparte habría que construir varios túneles por tener la rambla en muchos sitios encajonado su cauce entre altos escarpados de tierra y roca. Como hemos dicho, esta rambla nunca lleva agua, excepto en las raras ocasiones que en esta tierra llueve torrencialmente, y aun entonces solo durante ese breve periodo el cauce cambia de 3 hasta 50 metros de ancho teniendo por término medio 12 metros de ancho y desemboca en el río Albanchez en el paraje llamado "San Roque" a unos 400 metros más abajo del pueblo de Albanchez.

El río de Albanchez, desde el citado punto de "San Roque", tiene un caudal de aguas muy escaso y difícil de determinar por ser sumamente variable y estar ordinariamente formado sólo por las fuentes o manantiales que le vierten sus aguas, siendo en muchos sitios nulo dicho caudal, pues estas aguas se filtran por el suelo para volver luego a aparecer más abajo al encontrarse en su curso subterráneo con paredes o capas impermeables. Pero siempre que llueve en abundancia, el caudal es importante durante varias horas o días, cubriendo todo su lecho de margen a margen pues recoge también las aguas de los ríos Líjar y Cóbdar, que pueden ir muy torrenciales en estas ocasiones, además de todas las fuentes y arroyos que en estos y en él se vierten.

Por esta causa también el curso normal de sus aguas

es muy variable y es imposible señalar su cauce, aunque en invierno puede evaluarse su caudal en unos 6 litros por segundo, el cual corre por un cauce de 2 a 3 metros de ancho por término medio. El cauce completo de este río, de margen a margen varía entre 15 y 150 metros de ancho y en su término medio es de 30 metros. A este río le son aplicables las consideraciones expuestas a la rambla de Gomares, en relación a la naturaleza del piso de su lecho, pendientes y peñascos que existen, también utilizado para el tránsito de peatones y caballerías. Por este motivo del régimen de las aguas de este río obliga a establecer doble vía desde la desembocadura de la rambla de Gomares hasta el Almanzora, próximas cada una de estas 2 vías a sus 2 márgenes para asegurar la circulación de los trenes en todas las ocasiones en el curso de este río, además de su conveniencia para simultanear las expediciones en el caso en que lo exija la explotación industrial.

Todo lo expuesto sobre la rambla de Gomares y el río Albanchez, respecto al régimen de sus aguas, es aplicable en general al río Almanzora. En particular en el sitio por donde debe cruzarlo, el ancho es de unos 160 metros y su caudal de aguas es también muy variable, hasta el extremo de que durante meses seguidos del año está absolutamente seco, sin que al mismo tiempo deje de hacerse invadeable, aunque sea durante escaso tiempo inmediatamente después de fuertes chubascos o tormentas, para volver enseguida a quedar vacío su lecho. En sus grandes crecidas o avenidas su curso es imponente y enorme, afortunadamente no demasiado frecuentes y salvo en raras ocasiones es vadeable para peatones en el paraje que tratamos y por lo general puede cruzarse a pie. Su caudal de agua se podría señalar en esa época, en unos 9 litros por segundo, en un cauce de unos 3 a 4 metros de ancho.

En vista a lo que antecede se comprende que en ocasiones de grandes lluvias, la vía que se proyectaba quedaría sumergida bajo la corriente de las aguas durante varias horas, principalmente en el río Albanchez y en el cruce del Almanzora y exigirá el limpiado de arenas, tierras y piedra menuda, antes de poder circular los trenes. Este sería el motivo de construir con piedra el firme o cimentación de la vía y el que esté poco o nada elevada sobre el nivel del piso o lecho de estas ramblas y ríos. En la rambla de Gomares sería de una sola vía y el resto de doble vía, metálica toda ella, de 0,62 metros de distancia entre raíles y sujeta y asentada sobre una cimentación de mampostería. La vía irá directamente asentada sobre este firme y quedarán los carriles al nivel del piso y la cimentación protegida bajo el nivel, para soportar las aguas que lo han de cubrir y correr por encima, además de ser más barato, pues dado el valor de los jornales de esa época en la comarca, resultaría un precio total de 1,75 pts por metro lineal de vía. El se compondrá de un número de unidades que dependerá de las necesidades industriales, pero no excederá de 5 incluyendo la locomotora y arrastrará en su bajada, que es cuando irá cargado únicamente, un peso máximo de 50 toneladas. La locomotora sería de vapor, y sin exceder de los 7-8 km por hora.

Con objeto de impedir que las avenidas y lluvias torrenciales puedan causar grandes destrozos en la vía al quedar sumergida y para compaginar esto con la economía

que exige el proyecto, se escoge preferentemente en la rambla de Gomares la construcción de aquella por una de las orillas del cauce, sin salirse nunca de ella y cuando convenga o haya necesidad de cruzarla, hacerlo a nivel de su piso actual. El trazado de vía es de doble vía en toda la parte correspondiente al río Albanchez, o sea, una longitud de 10.206 metros; cada vía iría por cada lado del cauce de este río para en caso de quedar anegada o necesitar reparaciones de una de ellas, poder utilizar la otra y para cuando lo sean parcialmente ambas, poder establecer la comunicación entre ellas y asegurar en el mayor número de contingencias la circulación de los trenes, pasando estos de una vía a otra y cruzando el río por una vía transversal móvil o fija que las unirá, haciendo este cruce siempre a nivel de su piso actual y construyendo unas tajeas (alcantarillas) para que el agua de las avenidas pueda pasar por debajo de los carriles transversales sin impedir la circulación de los materiales.

El tiempo máximo de duración de todos los trabajos, hasta la completa terminación, se fija en 3 años, teniendo en cuenta la economía con que aquella se pretende construir, el número de obreros disponibles en la zona y el capital mínimo asignado para sus gastos anuales. Dichos trabajos se comenzarían inmediatamente después de la concesión y autorización pertinente del Ministerio. El presupuesto se refiere únicamente al coste de las obras que es necesario construir en dominio público para la colocación de la vía. Para hacer el cálculo se parte de que el metro de cimentación de 0,50 metros de sección tendría un valor de 1,75 pts el metro lineal de vía, pues el valor de la piedra y gravilla para la construcción se extrae de mismo entorno, mas el terraplenado y desmonte harían un total de 53.365 pts.

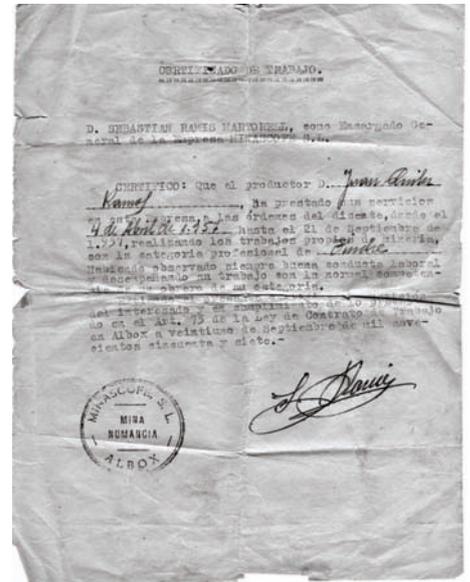
Este proyecto se presenta en Octubre de 1903 y es aprobado por Real Orden de 4 de Julio de 1906, nada menos que casi 3 años, lógicamente las cosas de palacio iban antes y ahora despacio; tiempo suficiente para que este empresario vendiera su proyecto de ferrocarril y canteras en 1906 a la ya anteriormente citada "SPANISH MARBLE LIMITED", retomando este proyecto y mientras tanto sirviéndose de sus "locomóviles" para el transporte de el mármol de los Filabres hasta la estación de Almazora y en su viaje de vuelta ir cargado con productos de las huertas del valle y manufacturas de Albox (telas, alpargatas, etc.).

Estos locomóviles fueron de los primeros en matricularse en la provincia de Almería, con la matrícula AL-5 y AL-6, eran dos vapores ingleses JOHN FOWLER, adquiridos por la compañía y matriculados en mayo y junio de 1908, el primero vino en abril y a la espera de tener la oportuna licencia fue encerrado en una cochera próxima a Albanchez (desde 1907 era obligatorio la matriculación de vehículos, pese a haber menos de 10 en la provincia), pero la impaciencia hizo que sacaran de allí el locomóvil y la ley no tardó en sancionarlos con 50 pesetas de entonces. El otro vehículo se matriculó el 6 del mes siguiente, a la vez que fueron protagonistas en 1909 de un aparatoso accidente, cuando el primero rompió frenos y se precipitó por el collado de los Molinos, y chocando con el que le precedía, destrozándose ambos e hiriendo gravemente a el conductor de uno de ellos.

Otros 2 locomóviles con matrícula, AL-3 y AL-4, del mismo fabricante, fueron desembarcados a primeros de abril de 1908 en la estación de Almazora, quedando matriculados en Almería el día 6 de abril a nombre de José Rivas Masegur, propietario de la Compañía Madrileña de Minas, estuvieron dedicados

al transporte de mineral de hierro desde la mina "Mi Modesto" en Cóbdar y por la rambla de Gomares y río Albanchez hasta la estación de Almazora. Estos dos vehículos fueron de la provincia de Almería los que primero transportaron mercancías sin que por medio hubiera un raíl.

Este proyecto forma parte de esta época no tan lejana, donde la comarca del Almazora, se vio invadida por todo tipo de personajes, máquinas e infraestructuras que quisieron extraer los materiales, de la que esta sierra es rica, para apaciguar el apetito industrial de otras zonas y países. Lástima que este proyecto solo fuera eso y no hubiera sido un motor de desarrollo para zonas aisladas de nuestra Sierra como lo eran los pueblos anteriormente citados.



Certificado de Minascofe en 1957 al trabajador Juan Quiles Ramos. Documento: Miguel Ángel Alonso



Minas de la desembocadura del arroyo Albanchez. Foto: Diego Piñero

BIBLIOGRAFÍA

- La Almería Insólita. El Legado Fotográfico de Gustavo - Gillman. Editorial Arráez 2010.
- Memoria del Ferrocarril Industrial de uso Particular desde Cóbdar hasta Almazora (1903). Archivo Histórico de Almería.
- Joaquín Gris Martínez , The Great Southern of Spain Railway. Asociación el Labradorcico de Águilas.
- Wikipedia "Ferrocarriles en el siglo XIX".

CAMINO
VIEJO DE
CANTORIA A ALBOX
miguel angel alonso mellado

Hasta el último tercio del siglo XIX la precariedad de la economía almeriense era debido a la inexistencia de unas comunicaciones interiores y exteriores con el resto del país de una mínima calidad. Este fue un factor que estancó la economía local, mientras el desarrollo llegaba a otras regiones de España en forma de carreteras y ferrocarriles. En definitiva, el tren del progreso llegó bastante tarde a Almería, porque para poder aumentar su producción de bienes y servicios a un ritmo que represente un crecimiento sensible de las rentas, se necesita un gran capital, encarnado en trabajar en unas buenas comunicaciones. Sin este factor no se da, los recursos más ricos de que disponga una economía pueden permanecer sin explotar, subdesarrollados.

Hasta la construcción del ferrocarril a finales del siglo XIX, el principal problema que retardó la posibilidad de un crecimiento paralelo al de otras zonas de la nación, fue la falta de este capital social. Falta de una infraestructura adecuada en las comunicaciones, que desde el interior relacionara las comarcas entre sí y con otras zonas más alejadas para un desarrollo de modo uniforme en todo el territorio, conduciendo sus producciones mineras, agrícolas, artesanas (artículos voluminosos y pesados) sin que quedaran demasiado gravados sus costes, o sea, potenciar la estructura productiva.

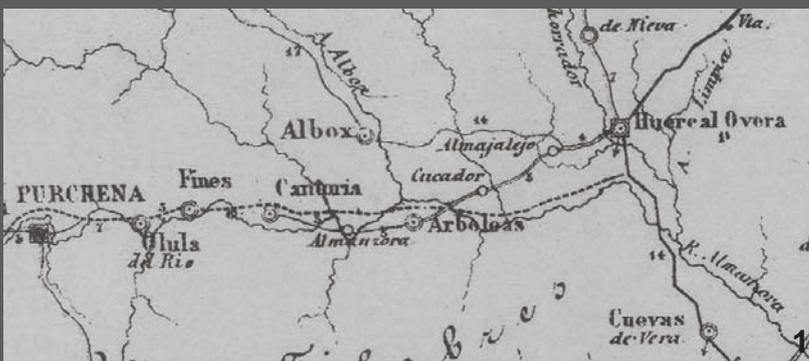
La realización de estas infraestructuras hubiera evitado el desarrollo de los centralismos, permaneciendo las zonas de interior lo mismo que en siglos anteriores, puesto que las aéreas locales eran sobradamente autosuficientes, con un pequeño contacto con el mundo exterior, nuestra zona se encontraría en la periferia de esa semiperiferia española.

Vías Terrestres

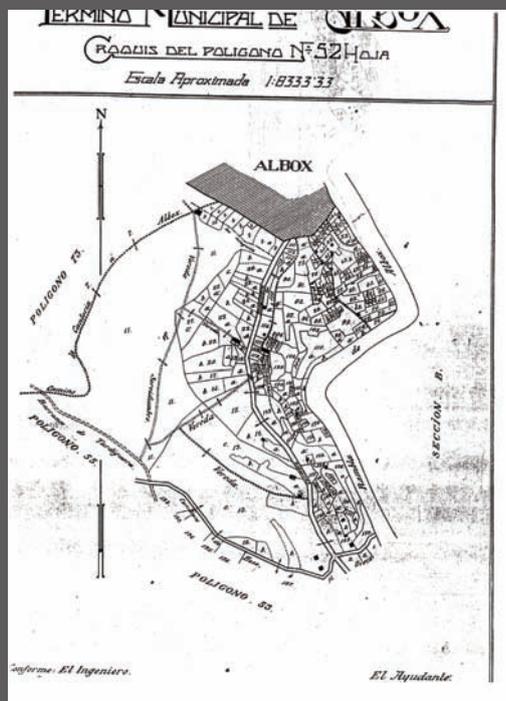
El estado de los caminos, una de las vías de comunicación posible en la Almería de principios de siglo XIX, era muy malo. Para acceder a cualquier población se hacía por ramblas y ríos, impracticables durante buena parte de los inviernos, haciendo casi nulo el transporte de mercancías o personas entre ellos. Sin duda alguna hubiera ayudado la existencia de puentes y carreteras que evitaran tantas incomodidades, a la vez que la puesta en valor de los productos de la tierra hubiera sido mayor, debido a la cantidad y calidad de lo transportado. La mayoría de los productos transportados eran de lujo y nunca muy voluminosos. Ya entrados en la segunda mitad del siglo XIX, no parece que el problema se corrigiera; la inestabilidad política hace que la monarquía siga sin prestar atención a la cuestión de las comunicaciones terrestres.

La división administrativa establecida por la Ley de Carreteras de 1857 planteaba la existencia de dos tipos de carreteras, del Estado y las provinciales, las primeras financiadas por la Administración Central, y las segundas por las Diputaciones Provinciales y los Ayuntamientos. El sistema no era el más adecuado, pues dejaba la realización del tejido más denso, el sostén del tráfico interior, en manos de las administraciones provinciales y locales, que en la mayoría de los casos se encontraban en la bancarrota (que casualidad), por lo que los resultados para la provincia serían de lo más desastroso.

El geógrafo Pascual Madoz, en su repaso de la provincia entre 1846-50, dice en referencia a los caminos de Albox, que *"... son malos en general; el que conduce a la cabeza de Partido Judicial, es de difícil composición y accesible solo a caballerías sueltas; hay otro para carruajes, pero es trabajosísimo y de mucho rodeo; no son mejores los que conducen a la capital de la provincia; el que va a Granada es más cómodo en todo el término de la villa,*



- 1-Plano del Camino Real. Documento propiedad de Miguel Ángel Alonso
- 2-"Yendo a un bautizo" Camino Real en Cantoria 1894. El legado Fotográfico de Gustavo Gillman
- 3-Camino real en Cantoria. Fotografía 1910 de George I. Boag, director del ferrocarril Lorca-Baza. Foto: Miguel Ángel Alonso Mellado



Plano catastral de Albox de 1929 (camino viejo Cantoria).
Foto: BLOKE ARQUITECTURA ALBOX



Una galera 1905. Foto: Miguel Ángel Alonso Mellado



Una Carreta a principios de siglo XX. Foto: Miguel Ángel Alonso Mellado

pero de herradura y muy húmedo, como construido sobre el arroyo que divide la población...". En relación a los de Cantoria nos dice Madoz que "... el que conduce a la cabeza de Partido, es llano y pasa por las arenas del río (camino real); los que van a la capital son muy malos; y el que va a Granada, siendo también sobre el río, no es susceptible de mejoras...".

En 1858 se afirma en un artículo publicado en el periódico el Minero de Almagrera, que por tierra no hay medio alguno de comunicarse con ninguna provincia, sino a caballo o a pie, que es el medio de que nos valemos cuando nos hacemos la ilusión de ir en carruaje.

La llegada de los liberales al poder supuso la puesta en marcha de todo un sistema de legislación, financiación y construcción de carreteras y otras obras públicas, conducentes a mejorar las relaciones comerciales y económicas, en un país que contaba con el factor limitador de la configuración geográfica de su territorio. La necesidad de mejorar la red viaria y dotar a la industria y el comercio de unas infraestructuras adecuadas, supuso un gran esfuerzo inversor que no estuvo exento de desajustes y arbitrariedades, que en el caso de nuestra provincia acrecentaron los aislamientos y los problemas de desarrollo.

En 1862 el viajero Davillier en compañía del dibujante Doré, describe la travesía entre Lorca y Granada en una tartana acelerada que era capaz de rendir viaje en sólo 5 días, la diligencia tradicional lo hacía en 7. Prevenidos estos de que es una de las rutas más difíciles que hay en España, no solo por su trayecto por ramblas secas, sino por la seguridad del camino.

En 1.862, según el Director de Caminos, las estadísticas daban como resumen de los caminos provinciales y vecinales de primer y segundo orden en toda la provincia: 2.173 km, de los que servían sólo para herradura 1.729 km, y el resto para carruajes. Todos divididos a su vez en caminos provinciales con 149 km, vecinales de primer orden 674 km y de segundo 150 km, el resto queda sin clasificación. En consecuencia, demostrada ya hasta la evidencia que la provincia de Almería no tiene caminos ni provinciales, ni vecinales de primero y segundo orden, por lo que sin ellos es imposible el desarrollo de los elementos de riqueza, hasta el momento prácticamente vírgenes, que atesora nuestra tierra. La provincia se encontraba como perdida en el extremo de España, de tal forma que los contactos personales tenían que realizarse en vapor a través de Granada y de Málaga, y por el otro extremo por Murcia y Cartagena.

El resumen general de los km existentes en el partido judicial de Huércal-Overa eran de 153 km, de los cuales 88 km correspondían a primer orden y 64 km a segundo orden, caminos provinciales pasarían algunos años para estrenarlos; también la diferencia si eran para carruajes o de herradura eran claras, con 59 km para los primeros y 93 para los segundos. En

cualquier caso, las cifras son ridículas si se pretendía movilizar el mercado interior agilizando las comunicaciones, con el consiguiente atraso y falta de especialización.

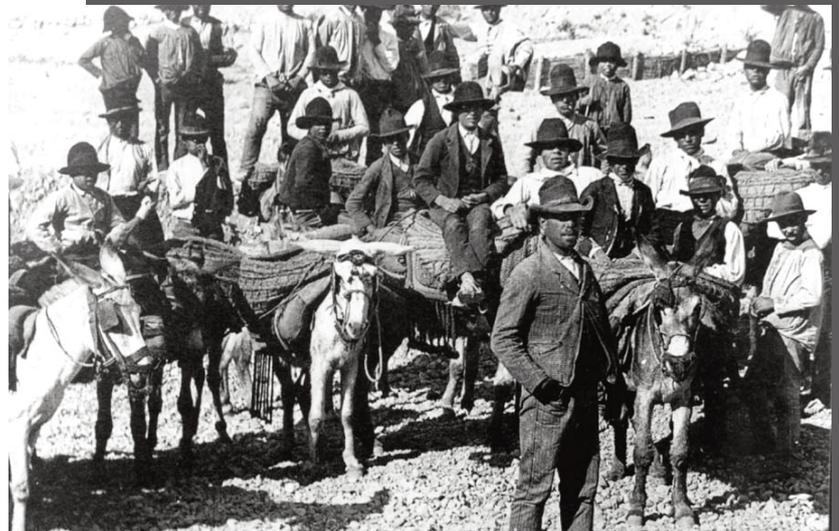
Cantoria no cuenta en 1864 con ninguna carretera de primer orden, básicamente tendríamos el Camino Real que desde tiempos inmemoriales sirve como nexo de unión entre territorios y culturas, sigue el curso del río Almanzora entre sus alzarbas y tomiellos, vadeando el río en inevitables ocasiones. Tiene una longitud de 6,5 km desde Rambla honda (límite con Arboleas) hasta Cantoria, y otros 3,5 km hasta el término de Fines, sirve para carruajes. Carretera de tercer orden podríamos considerar la del Camino Vecinal de Cantoria a Albox, con unos 3 km en el término de Cantoria. Otros de tercer orden serían el de Albanchez, cruzando la Sierra de los Filabres, con 2,5 km en el término (camino a Almería) y el de Partalaoa con 6 km.

La construcción de las carreteras del Estado que se había iniciado a partir de 1860 con los proyectos de dos vías provinciales de primer orden, la de Vilches-Almería y la de Murcia-Granada por la comarca de los Vélez, terminada en 1872. Alrededor de 1865 se redactan por los ingenieros de Almería los primeros proyectos de las otras 2 carreteras de segundo orden, la de Málaga y la de Puerto-Lumbreras. Estas 2 carreteras conocerían un rápido desarrollo y, en menos de 15 años, estarían concluidas a falta de los puentes metálicos de Adra y el río Almanzora. En fecha tan avanzada como 1883, el escritor Pedro Antonio de Alarcón gritará *“ninguna hay otra en España a la hora presente, en el año de gracia de 1883 en que se desconozcan todavía, no ya los caminos de hierro, pero hasta los coches diligencia, proyectos no han faltado nunca, ni faltan hoy... pero la situación actual es la que digo: ¡Almería está incomunicada por tierra con las adyacentes capitales de la provincia y con la capital del Reino, si hemos de entender por comunicación cualquiera vía directa por donde puedan marchar carruajes acelerados. Para ir a Madrid hay que embarcarse, lo mismo ocurriría si Almería fuera una isla como la de Alborán o Cuba!”*.

De las carreteras de tercer orden, de carácter provincial y comarcal, las que más rápidamente fueron finalizadas eran las de mayor concentración urbana y productiva. Ya es sabido el auge económico de la comarca gracias al sector minero, lo que desembocaría en la necesidad de transporte de los productos. Por ello lucharon y consiguieron los hombres influyentes del Almanzora como lo fueron el Marqués de Almanzora y el senador de Serón, Ramírez Carmona. Entre estas vías tendríamos la de Baza a Huércal-Overa (en 1883 estaba construida hasta Albox), la de Vera a Garrucha, todas terminadas antes de fin de siglo. La carretera de Cantoria a Almería por la sierra de los Filabres vino a sustituir el histórico camino de herradura que por los Morrones subía hasta Albanchez (ver plano general carretera de la Venta de la Media Legua a la Rambla de los Nudos), esta nueva



Río Almanzora a principios de siglo XX. Foto: Miguel Ángel Alonso Mellado



Arrieros a principios de siglo XX. Foto: Miguel Ángel Alonso Mellado



Albox 1915. El legado Fotográfico de Gustavo Gillman



Salida de Cantoria por el camino viejo. Foto: Andrés Carrillo Miras



Subida del camino viejo al cementerio viejo. Foto: Andrés Carrillo Miras



Puente sobre la rambla de la Jata. Foto: Andrés Carrillo Miras

carretera empezó a construirse a principios de la última década del siglo XIX, y coincidiendo con las expropiaciones de los terrenos del ferrocarril de Lorca a Baza, se le expropió el paso de la carretera Cantoria-Almería con la vía férrea, junto al puente de hierro de Cantoria. Otras como la de Chirivel a Cantoria quedarían en el tintero.

Al finalizar la centuria, las carreteras almerienses presentaban unas cifras nada desdeñables en el ámbito regional y nacional, los km construidos no andaban nada lejos de la media nacional e incluso superaban a la andaluza. Con lo que podemos pensar que teníamos una importante red viaria, lo que sabemos es que lo tardío de la misma, poco ayudó al desarrollo económico de la zona. Por desgracia el papel de los caminos vecinales en estos proyectos fue casi nulo durante el siglo XIX, esas vías aunque modestas, son tan necesarias para que los pueblos vivan unidos entre sí, dando salidas por ellas a sus productos, a fin de que en los años buenos no dañe la abundancia, ni en los malos mate la miseria, por lo que tendríamos que irnos a principios del siglo XX para ver un amplio desarrollo como es el caso que nos ocupa del Camino Vecinal de Cantoria a Albox o como es conocido vulgarmente “el camino viejo de Cantoria”. Sólo con la participación del Estado con subvenciones y anticipos se posibilita la mejora de estos caminos históricos, que antes debían ser dotados por los ayuntamientos. Se ponen en marcha distintos concursos que tienen como objetivo la construcción de toda una red de caminos vecinales, que complementen a los trazados ferroviarios y a las demás carreteras provinciales. Además, se pretende dar un impulso a los distintos sectores económicos favoreciendo los intercambios comerciales a distintas escalas, así como la relación entre sistemas de comunicación diversos. Se quiere intensificar la agricultura, abrir nuevos mercados a la industria, activar la corriente comercial, complementaria de las otras vías .

En un espacio como el almeriense, sin tendido ferroviario hasta la década de los 90, las carreteras y caminos vecinales debían suplir las funciones del transporte y accesibilidad que ya desarrollaban en otros puntos del país las vías férreas. Esta desventaja, a parte del hándicap del coste más elevado por km, debido a la orografía, condicionó el desarrollo de los recursos propios y acentuó el aislamiento tradicional de la provincia.

El Camino Vecinal (Camino Viejo) de Cantoria a Albox.

En los albores del siglo XX, coincidiendo con el desarrollo que la Administración quiso hacer de los caminos vecinales, se afronta mejorar una de las comunicaciones históricas del interior de la comarca del valle del Almanzora, en concreto el camino entre dos localidades que tenían mucho que aportar al comercio de la región, Albox y Cantoria.

Es Albox, dentro de la provincia, uno de los más importantes por su producción agrícola, pecuaria y artesanal, y por verificarse en el mercado de ganados de

transcendencia nacional. Por lo que es de vital importancia las comunicaciones con los centros de donde afluyen dichos productos y con aquellos puntos a donde se envían los que se venden en sus mercados, ya sea para su consumo, o por ser paso obligado para llegar a otros centros.

Cantoria es un centro de producción agrícola y pecuaria, en donde además se crían ganados adquiridos en diversas localidades, y sin olvidar que posee una estación de la línea férrea de Lorca a Baza, fundamental a la hora de dar salida a toda esta mercancía. Por estas circunstancias las comunicaciones entre Albox y Cantoria son de gran interés, y a pesar de existir la carretera de Huércal Overa a Baza, no es del todo la solución para el desarrollo de estos dos pueblos.

En esa época de inicio de siglo, se realizaba el tránsito de carros, bajando desde Albox por la rambla del mismo nombre, hasta la carretera de Huércal Overa-Baza, con un kilómetro de distancia con el pueblo; después se continúa 6 km por esta carretera hasta la rambla de Pedro Egea (Conocida como Rambla de las Mateas o la del huerto del Administrador) y bajando por esta unos 4 km hasta Cantoria, recorrido de pésima calidad este último. Todo este trayecto hace un total de 11 km, en las que el recorrido por las ramblas era molesto por los obstáculos del camino y el no poder circular durante diversos periodos por el barrizal, no olvidamos también lo peligroso, por el carácter torrencial de ellas y que más de una vez dejan a los carreros con sus carros en medio de los cauces a expensas de la naturaleza, para poder salvar personas y bestias, de esto sabían bastante los vecinos de Albox, habiendo sufrido dos de las más importantes inundaciones de la comarca en un espacio de tiempo muy corto, hablamos de 1891 y 1900, donde fue destruido el centro de la población y sus comercios, gran motor económico de la zona.

Con la reforma del Camino Viejo de Cantoria se buscaba el tránsito de caballerías y ganados más corto y menos arriesgado, haciéndose por veredas que en algunos trayectos incluso habían sido ya habilitadas para el tránsito de carros. El trazado que se pretende reformar de este antiguo camino, sería partiendo de Albox, desde la parte norte de la plaza, en la calle Caño San Felipe, siguiendo por el cerro Castillo y salvando fuertes pendientes y las divisorias de varios barrancos afluentes de la Rambla Terdiguera, que corre paralelamente a la citada vía, hasta un punto donde se cortan ambas. Sigue este camino después de cruzar la carretera de Baza a Huércal Overa, por una vereda llamada "Camino de la Tejera", hasta llegar a la Rambla de Jata y tras sobrepasarla, además de varios barrancos de poca importancia, llega por el antiguo cementerio de Cantoria hasta esta villa.

Se presentan para la construcción, en este trazado algunas pendientes fuertes que podrían suavizarse de modo considerable. Las obras de fábrica que se construirán son pocas y sencillas, badenes para el paso de cauces torrenciales y tageas de poca importancia para otras depresiones que no tienen carácter torrencial.

Para estas obras y para el afinado existen materiales calizos buenos que pueden ser utilizados sin grandes transportes en toda la carretera.

El trazado comprende un total de 6,600 km, desde su

inicio en el núcleo de Albox hasta la entrada a Cantoria. El presupuesto de esta obra asciende a 33.400 pts, cuya realización será por la administración. El desglose del mismo sería:

Gasto en movimiento de tierras, 15.600 metros cúbicos de desmonte (9.393 pts) y 10.300 metros cúbicos de terraplén (3.800pts).

103 metros lineales de badén (1.900 pts) y 24 tageas (pontonillas).

6,025 km lineales de firme con un ancho de 3,5m y 0,67 km lineales de firme con ancho de 4,50 metros (10.500 pts).

Obras accesorias por imprevistos 150 pts.

El resultado del Camino Viejo de Cantoria, adaptado a las necesidades del siglo, supuso el acercamiento entre no sólo dos pueblos, sino que desde los pueblos de los Filabres pudieron tener un paso más rápido, con su ya estrenada carretera de Almería, hacia el eje comercial de la comarca. Vistosos serían los días de mercado, donde circulaban todo tipo de mercancías y personas que se daban un respiro de su trabajo para distraerse y coincidir con sus vecinos. Este camino sirvió además para ya pasada la guerra civil, evitar caminos más vigilados por la guardia civil y poder hacer estraperlo, aunque a más de uno lo tirotearan por no pararse.

La actualidad de este recorrido es el olvido, a pesar de lo bonito de su soledad, ninguna construcción reciente entorpece el entorno; tan solo el cortijo del Guarducha guarda silencio entre bojas y espartales. La Rambla de la Jata, se reserva siempre para el que quiera dar una caminata un poco de agua para refrescarse, aún siendo verano de entre sus arenas logra filtrarla.



Cortijo de la Media Legua. Foto: Herminio Lucena Yañez

Bibliografía:

- Diccionario Geográfico-Estadístico -Histórico de Pascual Madoz 1845-50
- Revista Velezana nº19.Año 2000
- "La Almería Insólita. El Legado Fotográfico de Gustavo Gillman". 2010. Editorial Arráez.
- Wikipedia "Los Caminos Rurales de Andalucía"
- "Proyecto de Camino Vecinal de Cantoria a Albox .1903" Archivo Histórico de Almería. Signatura 1853-289