

# Esperando el tren

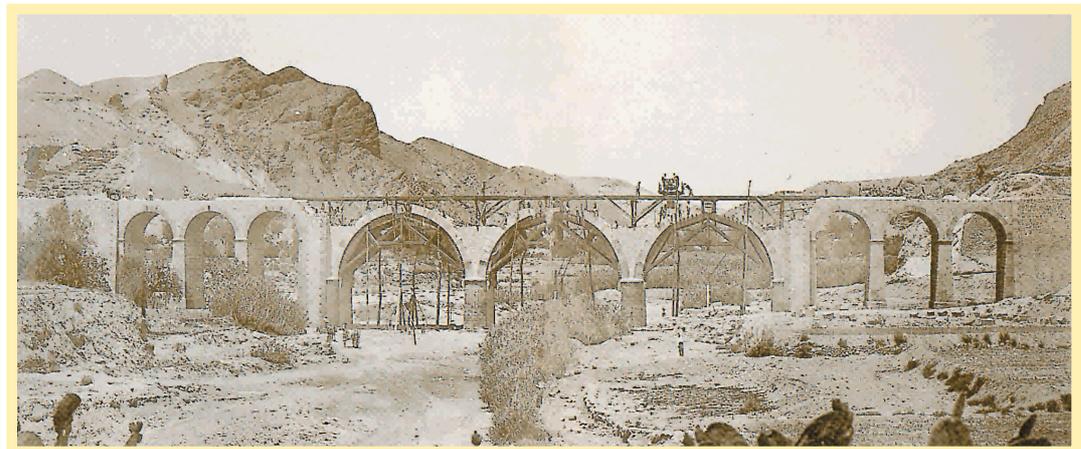
# 1

A la altura de 1870, en un espacio sin ferrocarril como era la provincia de Almería, la inversión de obras públicas por parte del Estado, se centró en la modernización de la red viaria. Las carreteras del Estado supusieron una indudable mejora de las comunicaciones de esta provincia, paliando de alguna manera su secular aislamiento.

En el periodo 1850-1900 la Administración Central construyó un total de 595 Km en la provincia de Almería, que constituyeron las únicas vías de comunicación con el interior peninsular. Esas primitivas carreteras, con fuertes pendientes y reducidos radios de curva, contaron con importantes obras de fábrica —puentes, viaductos, etc.— y un sistema de asfalto conocido como macadam y que, básicamente, consistía en la superposición de varias capas de piedras machacadas de distinto grosor, compactada con pesados rulos y recubierta con una fina capa de gravilla o recebo.

La necesidad del ferrocarril se hacía imperiosa en este periodo, más aún cuando en la mayor parte de la geografía peninsular la locomotora de vapor era ya una realidad desde hacía años —en 1885 las provincias de Teruel, Soria y Almería aún no tenían un solo kilómetro de ferrocarril—; el resto ya conocía los numerosos beneficios de este nuevo sistema de transportes: La mejora y diversificación en el mercado interior, una interesante dinámica demográfica o el desarrollo de actividades relacionadas con la explotación de materias primas en las proximidades del ferrocarril.

  
Construcción del puente sobre la rambla de Parías en 1875. Carretera de Puerto Lumbreras a Almería  
Fondo Fotográfico Rodrigo.



La trilogía del transporte se completaba con el desarrollo de los puertos. El de Almería, que comenzó a contar con un importante trasiego exportador, casi exclusivamente de materias primas —minerales, esparto, barrilla, uva—, necesitaba imperiosamente su adecuación para proteger las labores de carga y descarga, y permitir el atraque de buques de mayor calado. Las obras se prolongaron hasta el primer tercio del siglo XX y recibieron su mayor impulso con la puesta en servicio del ferrocarril de Linares a Almería.

En la provincia, las radas de Adra, Roquetas, Garrucha y Villaricos recibieron también un importante impulso constructor, bajo la demanda exportadora de minerales y espartos. En un espacio geográfico como el almeriense, con evidentes dificultades de comunicación a través del interior, la salida al mar, constituyó en este periodo preferroviario casi su único contacto con el mundo exterior.



Vista general del  
puerto de  
Almería en 1890  
Fondo Asafal.



La prensa de Almería convirtió la necesidad del ferrocarril en un clamor popular que no cesó en su empeño hasta que se consiguió un resultado positivo en la subasta de la concesión. Los principales argumentos dados por la prensa se centraban en los aspectos económicos, ya que pondrían en actividad los importantes cotos mineros de las vertientes de Sierra Nevada y Los Filabres, que tendrían al ferrocarril en sus proximidades. La necesidad de salir de un aislamiento secular, hacían ver al ferrocarril como ese punto de inflexión necesario para cambiar el rumbo de la economía almeriense.

También se hacía especial hincapié en la existencia de una afrenta comparativa que dejaba a la provincia de Almería en una situación de clara desventaja con el resto del país, que contaba con mejores vías de comunicación y mejores posibilidades de desarrollo.

Detalle de la construcción del puerto  
Fondo BDPA.



# LA CRÓNICA MERIDIONAL.

DIARIO LIBERAL INDEPENDIENTE Y DE INTERESES GENERALES.

AÑO XXI.

*Prezios de suscripción.*—En Almería 6 reales al mes, anualmente.—Fuera franco de porta, por sobrecoste 20 rs.—Para el extranjero y Ultramar, un trimestre 40 rs.

Sábado 10 de Enero de 1880.

*Prezios de inserción.*—Anuncios y noticias real losé en la 1.ª plana.—Licitaciones publicas y convocatorias en la 2.ª plana á real litas.—era los cuerteros la mitad.

NUM. 5 966

## FERRO-CARRIL DE LINARES A ALMERIA.

El día 22 de Noviembre de 1879, se aprobó definitivamente en el Congreso, y pasó al Senado, el proyecto de ferrocarril de Linares á Almería, junto con el de Calatayud á Teruel y de Teruel á Sagunto.

El día 16 de Diciembre se nombró en el Senado la Comisión que había de dar dictámen sobre el proyecto citado, de cuya comisión no formaba parte ninguna Sr. Senador de esta provincia; al mismo tiempo se nombró otra para el de Calatayud á Teruel y de Teruel á Sagunto.

El día 22 de Diciembre se dió cuenta en el Senado del dictámen de la comisión de este último proyecto, y quedó aprobado; sin que se hablara nada de la línea de Linares á Almería.

El día 29 del mismo se llevó á la firma de S. M. el mismo proyecto de Calatayud á Teruel, pero sin que todavía se comisionara al Senado habiéndose dado dictámen sobre el de Linares á Almería.

Resulta pues, que el proyecto por el que había iniciado el Ministerio de Fomento, que era el de Linares á Almería, ha quedado trasgado, ó sea á voluntad de la Comisión del Senado, para cuando quiera dar dictámen; apesar de los telegramas y las cartas dirigidas á esta ciudad, por el Ministro referido y los Diputados de esta provincia.

Que el de Calatayud á Teruel se desahucia inmediatamente alguno, y sin el menor obstáculo.

Que este mismo debe saberlo el Ministro y nuestros Senadores y Diputados. Que no comprendemos el por qué la Comisión no ha emitido su dictámen.

Y considerando que el referido proyecto se de vida ó muerte para Almería; pues su fin es comercio aguila, su riqueza suera, su industria decar, su porvenir es nulo.

Y considerando al mismo tiempo el estado frate y lamentable en que se encuentra la provincia, víctimas tambien de la horrida inundación queoció en 14 de Octubre, y su emigración constante, nosotros hemos decidido dejar por espacio de muchos dias, hasta que nos signo los

sondas, esta nota á la cabeza de nuestro periódico, para que la prensa de Madrid, á quien se lo rogamos encarecidamente, y la de toda España, se apiade de nosotros, y nos ayude á pedir amparo, equidad, justicia é igualdad ante la ley, perteneciendo, como pertenece esta provincia, á una parte de España.

## Parte Oficial.

Día 6.

La Gaceta de hoy publica las siguientes disposiciones:

*Ministerio de Gracia y Justicia.*—Reales decretos fecha 29 de diciembre indultando á D. Manuel Mendez Fuster de la pena de 3 años de suspensión del cargo de alcalde que le impuso la Audiencia de Cáceres en causa por detención arbitraria, y jubilando á su instancia la por imposibilidad física con los honores de presidente de sala de la Audiencia de Madrid á D. Juan de Dios Espajo, magistrado en comisión de la de Valencia y fiscal que ha sido de la de Sevilla.

—Otro fecha 5 nombrando vocal de la comisión general de codificaciones á don Emilio Bravo, senador, magistrado del Supremo y vocal de la encargada de la reforma del Código penal para su planteamiento en Cuba y Puerto-Rico; consejero de las Armas militares á D. Francisco de Asís Osorio, Duque de Beagueda, caballero de la de Alcantara; magistrado de la Audiencia de Valencia en comisión, y á su instancia, á D. Alejandro Peray, vocal de la de Oviedo trasladando á su instancia á una plaza de magistrado de la de Valladolid á D. Bernardo Carril y García, que lo es de la de Los Palamos; á esta á D. José M.ª Enciso y Ordoqui, que lo es de la de la Coruña, y promoviendo á esta á D. José Lopez de Arzuola, Jefe de primera instancia del distrito de Santo Domingo de Matagosa.

*Ministerio de la Guerra.*—Reales decretos de 4 del corriente, nombrando: Vocal de la Junta Superior Consultiva de Guerra al agente general D. José de los Reyes, actual presidente de la clasificación de jefes y oficiales de fuerzas móviles; en su lugar al mariscal de campo D. Luis Deba, segundo cabo de la capitania general de Cataluña; para este cargo al de igual clase D. Manuel de Alarcon, disponiendo que el mariscal de campo D. Anselmo Oria y Ustarez cese en el cargo de comandante general de la tercera division del ejército de Cataluña, y los brigadieres D. Julian Garcia Reboledo y D. Juan Salcedo en el de Jefes de las segundas brigadas de la primera y tercera division respectivamente del mismo ejército; nombrando en lugar de estos dos á los de igual clase don Adolfo Rodriguez Bruzon y don José Marsh y Garcia; disponiendo que el brigadier D. Narciso Fuentes cese en el cargo de jefe de la segunda brigada de la segunda division del ejército de Valencia; nombrando en su lugar al de igual clase D. José Aguilá y Perillás, actual gobernador militar de la Seo de Urgel, y para este cargo al brigadier D. José Villacampa y del Castillo.

*Ministerio de Ultramar.*—Real decreto fecha 2 precedido de exposicion, establecido en el puerto de Manila, con destino exclusivo á la ejecucion y conservacion de sus obras y por el tiempo que sea necesario para cubrir los gastos que dichas obras ocasionen, los impuestos siguientes: 2 por 100 sobre el valor de las mercancías que se importen por dicho puerto, sin distincion de procedencia ni de bandera; 1 por 100 sobre el valor de las mercancías que se exporten por dicho puerto, sea cualquiera la bandera en que se haga; 20 céntimos de peso por toneladas de estique para los buques de navegacion de altura que entren en la bahía de

Manila, con excepcion solamente de los de guerra y de los que lo verifique de arribada forzosa y no efectiven ninguna operacion de comercio; 10 céntimos de peso por tonelada de arqueo para los buques de cabotaje que procedentes de las otras islas españolas del Archipiélago entren en la bahía de Manila, con las mismas excepciones antedichas. La recaudacion se hará por aduanas.

—Otro igual fecha, nombrando ingeniero jefe de segunda clase del cuerpo de caminos, canales y puertos en Ultramar, con destino á Filipinas, al ingeniero primero en la Península D. José Maria de Saucha.

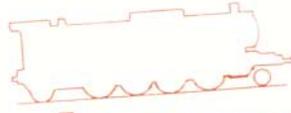
*Ministerio de Hacienda.*—Real orden fecha 5, dispouiendo para dar impulso á la acuñacion de monedas de media peseta, cuya escasez se nota, que en cuanto termine la de las pastas de oro que están ya presentadas en la Casa de Moneda de Madrid, y de las que se presenten antes del 20 de este mes, se suspenda por ahora la fabricacion de moneda de oro.

## CORRESPONDENCIA PARTICULAR.

Madrid 5 de Diciembre de 1879.

Segun se ha dicho esta tarde en el salon de conferencias del Congreso un conocido palaciego, que ocupa un puesto de confianza cerca del Rey, en el Consejo de ministros celebrado ayer faltó muy poco para que surtiera la crisis Cánovas del Castillo se presentó tan sombrío, tan profundamente disgustado, revelando en su semblante una irritacion tan grande, que sus compañeros de Gabinete no pudieron menos de alarmarse muy seriamente. Romero Robledo trató de interrogarle, pero á las primeras palabras que le dirigió con tal objeto

Portada de La Crónica Meridional (detalle) de 10 de enero de 1880.  
Biblioteca Villaespesa de Almería.



## Los proyectos y la construcción del ferrocarril



*Resumen general de gastos del establecimiento del ferrocarril de Linares a Almería con el ferro 4.º bis*

	<i>Pesetas milés.</i>
<i>Capitación...</i>	<i>579.256,207</i>
<i>Explotación...</i>	<i>21.776.209,666</i>
<i>Almuerzo...</i>	<i>2.692.229,261</i>
<i>Charf de fábrica...</i>	<i>16.707.287,526</i>
<i>Herrajes...</i>	<i>11.29.105,266</i>
<i>Utensilios...</i>	<i>1.683.749,700</i>
<i>Carritos de guerra...</i>	<i>608.299,211</i>
<i>Materiales de vía...</i>	<i>9.498.667,516</i>
<i>Materiales de material y prestaciones...</i>	<i>1.888.779,452</i>
<i>Presupuesto de vias y saneamiento...</i>	<i>2.125,000</i>
<i>Materiales móviles...</i>	<i>11.619.259,250</i>
<i>Reserva general...</i>	<i>260.165,500</i>
<i>Subvenciones...</i>	<i>189.379,689</i>
<i>Suma...</i>	<i>70.620.159,176</i>
<i>Gastos imprevistos al 1.º pp...</i>	<i>206.206,586</i>
<i>Gastos de Administración y dirección al 1.º pp...</i>	<i>2.169.766,200</i>
<i>Total...</i>	<i>73.000.116,297</i>

*Este presupuesto se aprobó en la comisión de vias y saneamiento por el Ministerio de Fomento el día 1.º de Julio de 1875, con el número 1.000 y 1.000 pesetas, trececientas sesenta y seis mil quinientas.*



Presupuesto del ferrocarril Linares a Almería, elaborado por Trías, 1875, ADPA.



A partir del mes de julio de 1873, y bajo el auspicio de la Diputación Provincial de Almería, el ingeniero José Trías Herráiz (Madrid, 03-04-1841 — Almería, 25-06-1898) inicia los estudios para la construcción de un ferrocarril que uniera la ciudad minera de Linares y el puerto de Almería. Se pretendía con este trazado, además de poner en comunicación ferroviaria zonas inéditas hasta entonces para el ferrocarril, el posibilitar el acercamiento al puerto de Almería de los minerales de plomo de Sierra Morena, la comercialización de las maderas de la Sierra de Segura o facilitar el tráfico exportador de la provincia de Almería. Trías diseñó una línea de 305 Km que presentaba en su línea poblaciones como Linares, Baeza, Úbeda, Baza, Guadix, Fiñana, Laujar, Alhama de Almería, Gádor y Almería.

El proyecto, aprobado en 1875 por el ministerio con el importante concurso de políticos provinciales, no contó nunca con el favor de los inversores ferroviarios que lo veían de dudosa rentabilidad. Desde este momento tendrían que pasar 20 largos años hasta ver realizado el ferrocarril, pero con importantes modificaciones en su trazado original, que no hicieron sino incrementar la impronta minera de su posterior explotación.

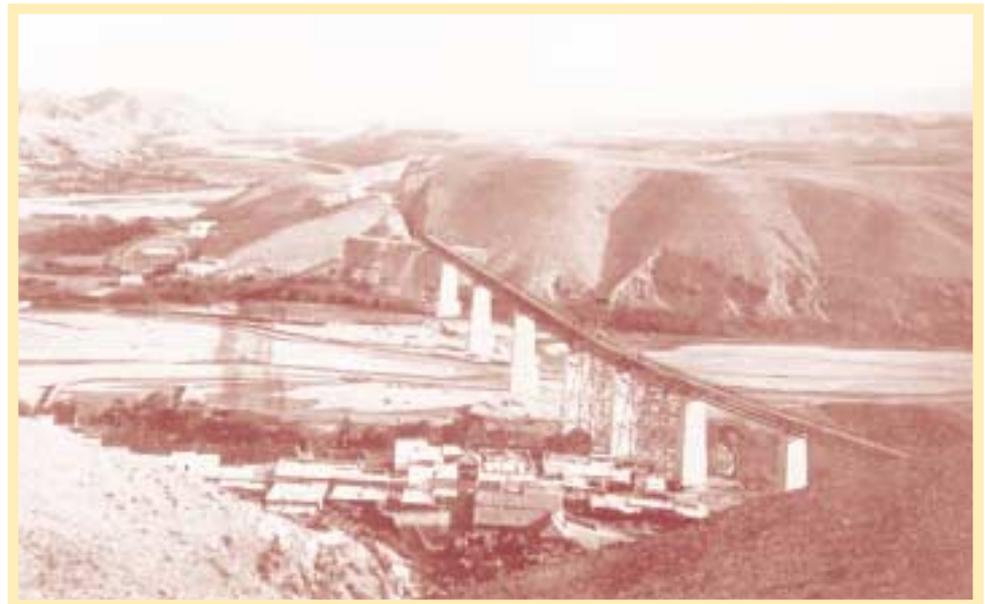
Sólo el interés de las compañías mineras y la posibilidad de modificación del trazado del ferrocarril de Linares a Almería, podía favorecer la concesión del citado ferrocarril. Efectivamente, tras la adjudicación realizada el 18 de mayo de 1889, se procedió a la modificación del trazado, para hacerlo más atractivo a las compañías mineras, que se preveían ya como los principales clientes del futuro ferrocarril.

Las principales variaciones del proyecto de Fives Lille de 1893 dejaron a Almería un trazado que eliminaba los pasos por puntos como el Alto Andarax, los pueblos del Marquesado del Zenete, la población de Baza y sus inmediaciones y las prósperas poblaciones de la Loma de Úbeda. En definitiva, el nuevo trazado atravesaría auténticos "desiertos humanos".



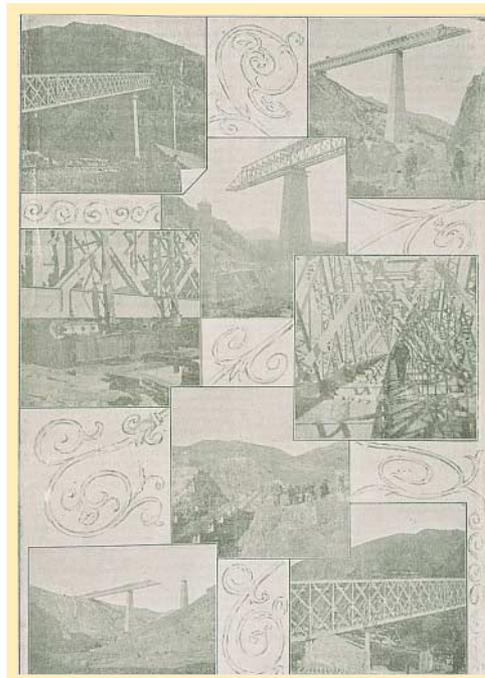
La empresa concesionaria, representada por el banquero catalán Ivo Bosch, fue la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España que contaba con una mayoritaria financiación francobelga. Ésta contrató con la compañía francesa Fives Lille la construcción de la línea a un tanto alzado de 80 millones de pesetas o francos –dada la paridad de moneda existente en aquel momento–. Esta compañía constructora, especializada en el suministro de maquinaria a la industria del azúcar, también había diversificado su oferta a la construcción ferroviaria y a la producción de locomotoras de vapor. Desde el primer momento surgieron desavenencias entre las dos compañías, ya que Fives Lille no cumplió los plazos de construcción –4 años para la entrega de toda la línea con las instalaciones fijas y el material móvil completo–. A esto se unieron las grandes dificultades financieras de Sur de España, que llegó a decretar suspensión de pagos en 1895, para así hacer frente a la finalización de las obras.

Construcción del Viaducto  
de Santa Fe (Almería),  
1894.  
Fondo  
J.M. Molina Sánchez





Viaducto de Cañada de la  
Victoria, Gobernador  
(Granada)  
Fondo Asafal.

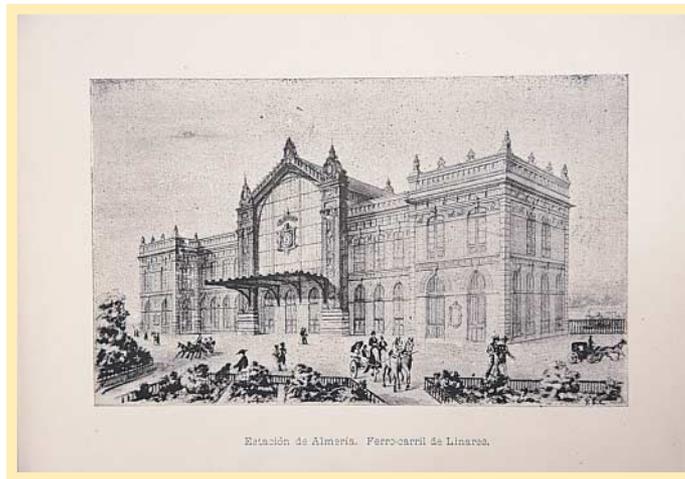


Viaducto del Salado (Jaén) durante  
su construcción, 1899  
Revista de Obras Públicas.

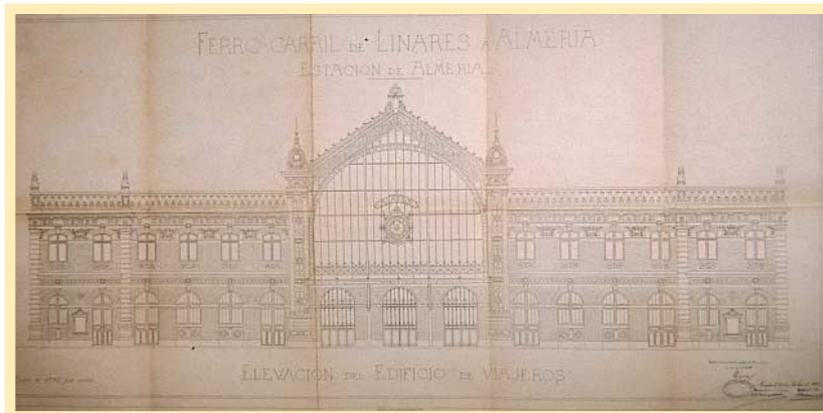


El ferrocarril de Linares a Almería sería uno de los más costosos del ámbito nacional. Las enormes dificultades orográficas que había de salvar la construcción, propiciaron la realización de abundantes obras de fábrica y túneles en una cantidad hasta entonces inédita en muchas líneas españolas. Ejemplo de ello fueron sus imponentes viaductos, como el de Santa Fe sobre el río Andarax o el de Alamedilla que con sus 625 m. de longitud batió récords en la época. Pero sin duda el más famoso, sería el viaducto del arroyo Salado, en la provincia de Jaén, que con sus tres tramos metálicos de 105 m. se elevaba más de cien metros sobre el lecho del arroyo. Las enormes dificultades técnicas de su construcción atrajeron a numerosos expertos de la época, e incluso fue objeto de estudios y reportajes en la Revista de Obras Públicas de Madrid. Su conclusión, ahora hace cien años, permitió la conexión ferroviaria de Almería con Madrid.

El edificio principal de la estación de ferrocarril de Almería ha sido uno de los legados histórico-culturales más importantes que ha recibido la ciudad tras la construcción de la línea férrea. Encuadrada dentro de la orientación historicista de finales del siglo pasado, en su construcción se combinan los elementos típicos de la arquitectura del hierro —el hierro colado y el cristal—, que aportaban luminosidad y ligereza a la composición del elemento central. Las alas del edificio siguen por otro lado las pautas de la arquitectura neomudéjar, haciendo así una conjunción entre la modernidad y la tradición. El resultado, sin duda, es de una plasticidad admirable y que permanece, para orgullo de los almerienses, con todo su esplendor en la actualidad.



Dibujo de la estación de Almería en 1911  
BDPA.



Plano original del alzado de la Estación de Almería, lado fachada  
BDPA



La Estación de Almería en la actualidad  
Fondo Asafal.

