

El ferrocarril y la minería en Gérgal a finales del S. XIX y principios del XX

Tanto el ferrocarril como la minería jugaron un importante papel en el desarrollo de Gérgal y su comarca durante los últimos años del siglo XIX y en el primer tercio del siglo XX. En este período es cuando mayor población se le conoce, según el Diccionario de Madoz en 1850 tenía el municipio 4209 habitantes y según el censo de 1920 tenía 5197 habitantes, lo que nos da idea de que esta población se debía en gran parte al trabajo en las minas, pues el campo no daba para este contingente de población.

Situémonos en este momento histórico en el que España estaba acometiendo la modernización que ya se había hecho, con bastante antelación, en los países europeos de nuestro entorno como Francia, Inglaterra, Alemania y Bélgica. La Revolución Industrial tardía que se produjo en nuestro país necesitaba de estos dos elementos: el ferrocarril y la transformación de las técnicas arcaicas de explotación minera.

Andalucía se había adelantado en la industrialización española, en 1856 era la segunda región más industrializada del país, pero este desarrollo entraría en declive a finales del siglo XIX por diversas razones: por su dependencia exterior en la agricultura, con las exportaciones de productos como la uva, que en épocas de crisis paralizaban la producción; por su minería de tipo colonial que se llevaba el mineral de hierro a los países de origen que habían puesto el capital para la explotación; y porque a la oligarquía andaluza, que residía en Madrid, no le interesaba transformar la agricultura latifundista tradicional y prefería invertir en actividades más seguras como el comercio.

A la provincia de Almería no había llegado la industrialización andaluza, que se había iniciado en Málaga con los primeros altos hornos de España con fines civiles, y con la industria textil de Málaga, Sevilla y Cádiz. El progreso que suponía esta Revolución Industrial y los nuevos inventos, fundamentalmente el ferrocarril, que se estaba produciendo en el último tercio del siglo XIX en nuestra región y en otras zonas de España - País Vasco y Cataluña -, se resistían a entrar en Almería, que seguía estando en el olvido, como ha estado en la mayor parte de su historia.

El desarrollo económico provincial y el crecimiento demográfico y urbano de la ciudad de Almería, exigían mejores comunicaciones. Lo que había eran caminos de tierra por donde transitaban los carros de mercancías y los carruajes destinados a los pasajeros, y con estos medios era urgente su modernización.

Las minas de plomo de la provincia de Almería que se venían explotando desde principios del siglo XIX por cuenta de sociedades locales, no exigían para su actividad el ferrocarril, dado el alto valor del mineral, que aunque fuese costoso su transporte, seguía siendo rentable el producto final. Por eso, el primer proyecto del ferrocarril Linares – Almería que se inicia en 1869, cuando se publica el Plan General de Ferrocarriles, quedará dormido. El trazado se hace con miras a transportar el mineral de plomo de la cuenca linarense hasta el puerto de Almería y de paso por la cuenca del río Andarax potenciar el floreciente cultivo de la uva de embarque.

Si en Almería se acometen dos grandes proyectos de modernización, el ferrocarril y el puerto, no será para satisfacer las demandas que urgentemente necesitaba la provincia en bien del interés público, sino que es debido al interés privado que muestran las grandes compañías mineras por el mineral de hierro de Alquife y de la Sierra de los Filabres, que hay que transportar hasta el puerto de Almería, donde se embarcaría, para exportarlo al extranjero principalmente.

A partir de 1880 las grandes compañías mineras extranjeras: inglesas, belgas, francesas alemanas, norteamericanas y algunos empresarios vizcaínos, empezaron a interesarse por nuestra provincia atraídas por los yacimientos de mineral de hierro. El mineral de hierro de la Sierra de los Filabres, que estaba exento de fósforo, era muy deseado por las compañías extranjeras, en más de un 50% por los altos hornos británicos, debido a su rentabilidad. Será ahora, debido al interés de estas compañías extranjeras por el mineral de hierro, cuando se impulse definitivamente el proyecto del ferrocarril y otras instalaciones como cables, tolvas, cargaderos y embarcaderos para reducir el costo del transporte del mineral de hierro y hacer rentable su explotación.

El primer proyecto del ferrocarril Linares - Almería fue aprobado en 1877, pero la adjudicación definitiva de la concesión quedaba desierta en las subastas porque no había quien se hiciera cargo de las diferentes propuestas que se hicieron por su elevado coste. No será hasta 1889, cuando en otra subasta, el *Banco General de Madrid* se queda con la concesión del ferrocarril Linares-Almería. Para conseguir esta concesión influyeron, ante el Gobierno de Sagasta, diferentes personalidades almerienses como: Don Carlos Navarro Rodrigo, diputado provincial, ex ministro de Fomento e impulsor del puerto, el obispo de Almería Don Santos Zárate Martínez, y Don Juan Lirola presidente de la Cámara de Comercio. El gergaleño Sebastián Pérez García, senador real en Madrid, a principios de siglo, que tiene su nombre en una de las calles principales de nuestro pueblo, influyó en la construcción del ramal de Cruz de Mayo o de Gérgal-pueblo.

El *Banco General de Madrid* transfirió, poco después, la concesión a la *Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España* que acababa de constituirse. El proyecto estaba valorado en 460.812 pesetas, que debía pagar la empresa concesionaria y la subvención del Estado era de 30 millones de pesetas, más la franquicia, a cobrar durante diez años. Más adelante el gobierno aumentó la subvención, dio más facilidades y permitió modificar el trazado ante la dificultad del proyecto.

La *Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España* redujo el trazado y lo diseñó con rampas, pendientes, puentes y viaductos excesivamente duros, con el fin de economizar, pero poniendo en peligro su viabilidad. Contrató a la empresa francesa *Fives-Lille* la construcción de la línea, y esta empresa cambió de nuevo el trazado por ser demasiado largo y difícil, este trazado ya sería el definitivo: un ferrocarril minero alejado de los pueblos y del valle del Andarax, pues la uva de embarque y el transporte de viajeros no se contemplaban.

Las obras del tramo Almería – Benahadux comenzaron en 1890. En 1895 se inauguró la estación de Almería y el tramo Almería – Guadix. Hasta 1899 no se llegó hasta Linares, el fin del proyecto, Almería, una vez más, había sido la última capital de provincia conectada a la red general.

Simultáneamente a la construcción de la línea Linares–Almería se construyeron también ramales de conexión con la línea general por parte de las compañías mineras explotadoras de las minas de hierro. Comienza la construcción del ramal de Gérgal y los de la comarca del Marquesado de Granada en la que había dos compañías: *The Alquife Mines* y *Bairds Mining*, que a pesar de estar muy cercanas, cada una tenía su ramal propio, en la Calahorra y Huéneja, respectivamente. Construirían también, cada una de ellas, su embarcadero propio en el puerto de Almería: el Cable Inglés de la playa de las Almadrabillas (1904) y el Cable de la Playa de San Miguel (1918).

Muy pronto se dejarán sentir los errores del proyecto: la rampa de 22 Km entre Santa Fé de Mondújar y Gérgal era un serio problema, los trenes sólo pueden alcanzar 12 Km/h, y

eso que los trenes que subían iban vacíos; las curvas eran muy cerradas, con radios mínimos; y los puentes y viaductos estaban diseñados para poca carga, sin perspectiva de futuro. Para paliar, en parte, los problemas, se traen nuevas locomotoras, se amplían y refuerzan los sistemas de almacenaje y distribución, y se ponen depuradoras a los depósitos para reducir la cal que contiene el agua. Más adelante, en 1911, se electrificó el tramo Gérgal – Santa Fé, que es un hito en la historia del ferrocarril español, pues fue la primera electrificación de vía ancha en España. Se hizo con corriente alterna, que era la única que permitía el frenado por recuperación, de manera que subían los trenes vacíos con la electricidad que producían los trenes cargados que bajaban.

Las minas de hierro de Gérgal se venían explotando desde los últimos años del S. XIX, con pobres beneficios, debido a que su transporte se hacía en carros hasta la línea principal -estación de Gérgal-. Para modernizar sus instalaciones era necesario un ramal ferroviario que uniera Gérgal con su estación, de 4'5 Km.

La empresa constructora sería *The Gérgal Railway and Mines C^o Ltd*, de varios propietarios, con Thomas Morell a la cabeza de sus hermanos, de la naviera *Morell Brothers* y propietario de minas de carbón en Cardiff. Su representante era el empresario Carlos Bahlsen. La empresa tenía arrendadas concesiones en Gérgal, Nacimiento y Escúllar que explotaban los cotos mineros con medios mecánicos de transporte - en Gérgal había un cable que descargaba en Cruz de Mayo y otro en Nacimiento -, hasta la línea principal Linares – Almería. También era propietaria del ferrocarril de Sierra Alhamilla a Almería.

El proyecto del ramal Gérgal – Gérgal pueblo, llamado también Cruz de Mayo, se firma el 30 de septiembre de 1899 y se inauguraría en 1900. En 1902, ya producía beneficios; el 11 de enero de 1904, dejó de ser explotado por la Compañía Sur y lo tomaría el concesionario de la línea y constructor del ramal *The Gérgal Railway and Mines C^o Ltd* hasta 1909, que liquidó sus negocios, volviendo de nuevo a la Compañía Sur. En este período (1904-1909) no había obtenido buenos resultados.

Los cotos mineros almerienses, en su mayoría, seguían siendo propiedad de sociedades locales, pero fueron arrendados a compañías extranjeras. Así, en Gérgal, en 1909, las minas llamadas *Mi María*, *Enero*, *Febrero* y *Bohemia* eran propiedad de *The Soria Mining* de Liverpool; *Juanita* era propiedad de *Cándido Albarracín* de Almería; *Alto Ahí* era propiedad de *Joaquín Cumella* de Almería; *Mi Emiliano* era propiedad de *A. Marín García* de Almería; *Bilbaína* era propiedad de *Fco. Rueda López* de Almería y *Lealtad* era propiedad de *E. Rubio* de Almería. Todas ellas eran explotadas por *The Soria Mining* que pagaba por su arrendamiento a los otros propietarios entre 1 y 1'25 pesetas/tonelada.

En 1909, tras la muerte de Thomas Morell se traspasaron las minas de los Filabres a la compañía *The Soria Mining C^o Ltd*, constituida en 1899, cuyos antecedentes están en la sociedad *Palmer Shipbuilding Iron C^o Ltd* de Inglaterra, que en 1898 se quedó con el traspaso de la compañía *Almería Mines* después de llevarse un cargamento de muestra y probar sus buenos resultados para sus altos hornos de Jarrow. Su nombre proviene de su primera explotación en Gérgal, el cerro Soria. Esta compañía explotará las minas de Gérgal, quedándose con Los Malagueños de la compañía gaditana *El Salobral*, con el ramal de Cruz de Mayo y se quedará con otros cotos de la provincia (Alhamilla y Beires) y de Granada (Alquife), monopolizando los yacimientos de la vertiente sur de los Filabres.

Los cotos más productivos fueron los de Gérgal: *Enmedio*, *Soria* y *Los Malagueños*, explotados por *Gérgal Railway*, *The Soria Mining* y *El Salobral* respectivamente. El cerro Soria se explotó al principio a cielo abierto, pero después se continuó por galerías que fue la forma más utilizada en la mayoría de las minas de Almería. En Los Malagueños se

explotó el filón de arriba y al querer explotar las menas situadas debajo del agua hubo problemas con el Ayuntamiento de Gérgal por las posibles consecuencias que podía tener sobre sus fuentes de riego, y ante el riesgo de que no hubiese suficientes filones se optó por su cierre sobre 1.910.

Tras unos comienzos prometedores, muy pronto *The Soria Mining* entraría en crisis: en 1910, cedió las minas de los Filabres y traspasó las minas de Olula de Castro, que había arrendado un año antes, a la sociedad francoespañola *Hierros de Olula*. En 1912 paró las explotaciones de Gérgal y en 1915 desmontó el cable de Nacimiento para llevárselo a Fiñana, pero se quedó sin instalar debido al descenso de los precios por la I Guerra Mundial. Debido al precio excesivo de los arrendamientos y al bajo precio del mineral de hierro, abandonó las explotaciones que le quedaban, Beires y Doña María, en 1921. A partir de entonces, la compañía *Echevarrieta y Campbell* absorbió las minas y el ramal del ferrocarril. El ramal estaría funcionando hasta poco antes de la Guerra Civil, que quedó fuera de servicio y fue desmantelado.

El ramal de la estación de Gérgal a Gérgal - pueblo o Cruz de Mayo, comunicaba la estación con el pueblo, tenía una longitud de 4'5 km. En la estación había cuatro vías para cruce más la salida del ramal que salía del lado de Almería. Antes de su construcción, en su lugar, existía una vía muerta para cargar los vagones con el mineral que llegaba en caballerías y carros.

Al principio del ramal, hacia la izquierda, había un desvío hacia una cochera para guardar los tractores eléctricos, pues desde aquí se inició la electrificación del primer tramo Gérgal – Santa Fé por la *Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España*. Por la derecha había una vía muerta. Cuando se desmanteló el ramal, sólo quedó la vía de la cochera.

El emplazamiento de la cabecera del ramal de Cruz de Mayo, se encontraba en el lugar conocido también hoy día con dicho nombre, a la salida del pueblo hacia Granada, pero si queremos ser más exactos, todos sabemos que su localización estaba en el lugar que hoy llamamos El Cable, que como vemos tiene mucho que ver con lo que fue en otro tiempo. Muchos gergaleños recordarán cómo, cuando de niños, jugábamos al fútbol, acabábamos empolvados de mineral de hierro, y que muchas veces nos lo quitábamos lavándonos en la Fuente de Miura. En este lugar quedan aún en la actualidad las ruinas de dos casetas. Y el trazado por donde discurría la vía, todavía se puede distinguir por diferentes tramos, sobre todo por las trincheras que se construyeron cuando se hizo el ramal.

La estructura del terminal de Cruz de Mayo, según el proyecto de 1890, constaba de tres vías: una para el muelle de minerales y dos que formaban un puente giratorio al final de la estación. Aquí llegaba el mineral de las minas de los Malagueños, del cerro de Enmedio y del cerro Soria a través de un teleférico de 4 km de longitud que fue montado por Carlos Bahlsen. Había una estación de empalme en la rambla de Gérgal, frente a las Aneas, que concentraba los tres ramales que llegaban de cada una de las minas. Desde aquí se enviaban a Cruz de Mayo por un bicable, sistema Pöhlig, que tenía una capacidad de transporte de 300 toneladas por cada 10 horas de trabajo. Los cables estaban montados sobre castilletes de madera y los baldes o cubetas llevaban hasta 250 kg de mineral. Según datos de Estadística Minera de España, en 1914, se transportaron 20802 toneladas de mineral.

En la estación de Fuente Santa había otro terminal de cable (de 12 km) al que llegaba el mineral de hierro de Olula de Castro y Sierra de los Filabres, aunque en el interior del coto se acarrea mediante caballerías hasta llegar a la tolva de la estación de ángulo porque la tolva terminal del cable llamada 2º *Pompeyo* estaba mal situada, exceptuando un plano

inclinado de la mina *Conchita*. Era también un bicable, sistema Bleichert, de 12125 m de longitud, que transportaba hasta 50 toneladas en una hora, y podía subir a las minas, al mismo tiempo, 1'5 toneladas de mercancías. Estaba montado sobre castilletes metálicos. Funcionaba con una máquina de vapor fija para salvar los 355 m de desnivel que tenía. Las vagonetas circulaban a 2'6 m/s, separadas entre sí 85 m, con una capacidad de 450 kg y estaban sujetas al cable por un enganche Backen-Kleemm. Descargaban en una tolva que tenía una capacidad de 8000-9000 toneladas y de aquí pasaba a los vagones del tren con un rendimiento de hasta 1000 toneladas por hora.

Como hemos dicho, las minas del coto minero de Gérgal dejaron de funcionar poco antes de la Guerra Civil, y el ramal fue desmantelado, y hoy, se pueden observar, vestigios de lo que debió de ser en aquella época de mayor esplendor que ha conocido nuestra comarca, cuando Gérgal era uno de los pueblos más importantes de la provincia. En los años sesenta, del siglo que acabamos de despedir, se pusieron en funcionamiento las minas de los Malagueños, utilizando camiones para transportar el mineral, pero su duración fue efímera por sus pobres resultados. Desde entonces las minas han pasado a ser parte de nuestra memoria. Todavía quedan gergaleños que conocieron e incluso padecieron los trabajos mineros que aquí se describen, para ellos va el reconocimiento a su trabajo, y para los que como yo, sólo sabemos de su existencia por nuestros familiares y amigos, en estas páginas habrán podido conocer algo más de la historia de nuestro pueblo.

Juan López Soria

Bibliografía consultada:

- Gómez Martínez, José Antonio y Coves Navarro, José Vicente. "Trenes, Cables y Minas de Almería". Instituto de Estudios Almerienses. 2ª edición. Año 2000.
- Sánchez Picón, Andrés. "La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936)". Instituto de Estudios Almerienses. Año 1992.
- Pérez de Perceval, Miguel Ángel. "La minería almeriense contemporánea (1800-1930)". Editorial Zéjel. Almería, 1989.
- Pág. Web ASAFAL (Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería). Historia del Ferrocarril en Almería.
- Pág. Web INDALIA. Historia de Almería. El declive de la minería.