

ANTECEDENTES DEL PANTANO DE CUEVAS DEL ALMANZORA. HISTORIA DE UNA FRUSTRACIÓN (1ª PARTE)

ENRIQUE FERNÁNDEZ BOLEA
Licenciado en Filología Románica

LA LUCHA CONTRA UN CLIMA EXTREMO

En diciembre de 1932, el ministro de Obras Públicas y Fomento, el socialista Indalecio Prieto, pronunciaba ante el Congreso de los Diputados un elocuente discurso en el que propugnaba la imperiosa necesidad de dotar de infraestructuras hidráulicas toda la franja levantina, desde Valencia a Almería. En un momento de su exposición afirmaba que en la zona «*viven gentes, ya en plena juventud, para los cuales el fenómeno de la lluvia es algo asombroso, casi increíble*»¹. Aludía el ministro, sin duda, a la catastrófica sequía que, desde 1925, desolaba los campos de la cuenca baja del Almanzora, convirtiéndolos en eriales improductivos de los que resultaba difícil arrancar una sola cosecha.

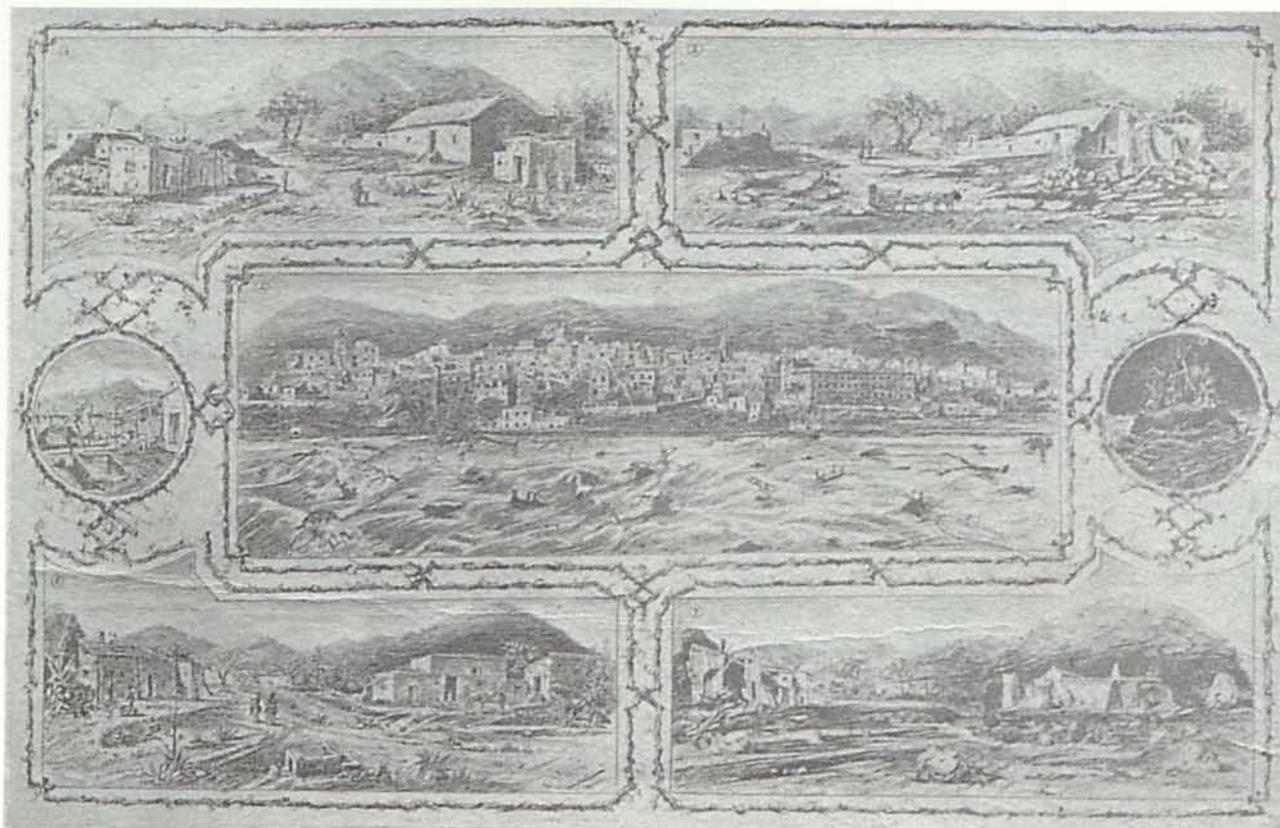
Suficientemente conocidas son las condiciones climatológicas reinantes en nuestra comarca. La sucesión de largos períodos de sequía extrema y episodios puntuales de lluvias torrenciales ha quedado constatada a lo largo de los últimos siglos, tanto por esa experiencia colectiva transmitida de unas generaciones a otras como por la abundante documentación escrita que se ha hecho eco de las adversidades meteorológicas. Las actas capitulares de nuestros ayuntamientos y los expedientes arrojan interesantísimos datos sobre las repercusiones y consecuencias de los caprichos del clima sobre haciendas, bienes y personas, hasta el punto de constituir, en muchos casos, una crónica detallada de la incidencia destructiva de los elementos sobre el solar de la Axarquía.

Desde el último cuarto del XIX, esta documentación administrativa se vio complementada por las

alusiones constantes de la prensa escrita a los fenómenos meteorológicos adversos o insólitos que, con harta frecuencia, castigaban el Levante almeriense. Los casi 35 años del semanario cuevano *El Minero de Almagrera* —editado entre 1875 y 1908— suponen por sí solos un tesoro informativo inestimable sobre el particular, reproduciendo sus páginas, a veces con meticulosa amplitud, noticias sobre inundaciones, calores extremos, insólitos fríos, prolongados períodos lluviosos o pertinaces y largas sequías. Esta labor de crónica climatológica, inaugurada por el periódico más prestigioso de la prensa comarcal, tuvo su continuidad en las numerosas cabeceras que salieron a la luz durante el primer tercio del pasado siglo. *El Almanzora*, *El Ferrocarrilico*, *El Imparcial de Levante* o *El Censor*, entre otros, en Cuevas; *El Almanzora* en Huércal-Overa o *El Eco de Levante* en Garrucha acumulan nuevos testimonios que vienen a corroborar la trágica y constante lucha de los habitantes de aquí por superar la adversidad.

Las secuencias secas han sido, por tanto, una constante en la historia climatológica de nuestra comarca. Una primera referencia la hallamos en la sesión celebrada por el Cabildo Eclesiástico de Almería el 8 de octubre de 1788, reflejando el inicio de una catastrófica sequía que se prolongaría hasta 1793 y que tendría nefastas consecuencias sobre la agricultura de toda la provincia. Años más tarde, entre 1825 y 1830, la ausencia de precipitaciones se cebaría nuevamente sobre el terruño de la Axarquía, lo que acarreó, aparte de la lógica desolación del campo, el surgimiento de importantes movimientos de población en busca de mejores condiciones de subsistencia. A este último fenómeno, consecuencia directa de la sequía, aludiría en 1851 el joven político José de Echegaray, quien venía a decir que este azote cíclico devasta y despuebla lo que antes fueron hermosas campiñas. Ya en el siglo XX se recuerdan por su gravedad las de

¹ La aseveración está extraída de un artículo titulado «Los riegos del Castril y Guardal. Los pueblos alegres y confiados» que, firmado con las iniciales L. G., se incluyó en el decenario cuevano *El Censor*, en su número 88, de 15 de enero de 1933.



Grabado que reproduce varias escenas de la inundación de octubre de 1879 en Cuevas. Incluido en un repertorio poético, publicado por *El Minero de Almagrera*, con motivo del homenaje que se le tributó a José M^a Muñoz y Bajo de Mengibar durante su visita a la ciudad en abril de 1880. (Col. del autor)

1913 y 1931, fecha esta última que supuso la culminación de un quinquenio, iniciado en la década anterior, de casi absoluta ausencia de precipitaciones en nuestro territorio comarcal².

En consecuencia, el exceso y la ausencia absoluta de lluvias han marcado nuestro desarrollo social y económico en toda la etapa moderna y contemporánea. Porque, obvio es recordarlo, la Axarquía ha tenido en la agricultura la base fundamental y casi exclusiva de su economía, aunque en algunos momentos haya compartido su primacía con la minería y la metalurgia. Precisamente, la crisis de la minería de Almagrera, con el cierre de sus últimas explotaciones a finales de los veinte, ligada a la desastrosa sequía que padeció la comarca a partir de estos mismos años, provocó una sangría demográfica sin precedentes que abocó a un contingente importante de población a la emigración forzosa, puesto que las dos bases de riqueza y trabajo de la zona se hallaban en irrefrenable regresión. Por ello, si a esta irregularidad pluviométrica sumamos la histórica marginación de la

zona en cuanto a dotación efectiva de infraestructuras destinadas a la acumulación y canalización de aguas, comprenderemos el clamor, igualmente histórico, de los de aquí exigiendo la construcción de esas obras necesarias para un mejor aprovechamiento del escaso líquido. No obstante, las primeras reivindicaciones de que tenemos noticia no giran tanto en torno a la acumulación de reservas, como a la posibilidad de trasladar las aguas desde cuencas excedentes mediante canalizaciones. Así pues, la primera iniciativa que apunta esta necesidad de conducción habría que situarla en tiempos de Carlos V, entonces ya se preconizaba la posibilidad de conectar los afluentes del Guadalquivir, Castril y Guardal, con las tierras regadas por el Guadalentín y Almanzora. Con posterioridad, en 1739, fue Francisco Xavier García Serón, administrador del marqués de Villafranca y los Vélez y alcalde mayor del partido de la Villa de las Cuevas, el que defendería la necesaria realización del mismo proyecto: «*La conducción de los ríos (Castril y Guardal) tiene la más acomodada facultad, porque hay sangradores y desagües para que sólo reciban las tierras las que necesitaren, y sigan las corrientes otro rumbo a más dilatados y circunvecinos campos... hasta Lorca y las Cuevas.*

² Los datos contenidos en este párrafo han sido extraídos de CAPEL MOLINA, José Jaime: *Climatología de Almería*, Instituto de Estudios Almerienses, Almería, 1990, pp. 144-145.



Panorámica parcial de Cuevas, tomada hacia 1908 desde el cauce del río. En primer término, se distinguen los ruinosos y deteriorados muros que poco podían hacer ante las arremetidas periódicas del Almanzora. Fotografía de Federico de Blain Becerra. (Col. Juan Grima)

Y, en suma, no hay particularidad que le falte al terreno»³.

Este ideal y deseo se encontraba en estado latente entre los pobladores de la Axarquía y sus gobernantes. Así, en 1787 nos volvemos a topar con una propuesta de canalización del Almanzora, esta vez auspiciada por el consejero veratense Pedro Antonio Cueto Ponce de León⁴.

³ La cita y la información precedentes están tomadas del artículo de Miguel Flores González-Grano de Oro «Obras hidráulicas almerienses», publicado en el número 71 de *El Censor* el 15 de junio de 1932. El cronista de Cuevas nos dice que los datos sobre este proyecto se hallan incluidos en un folleto que el citado Francisco Xavier García Serón publicó en 1739 y que, cuando él lo consultó, estaba conservado en la Biblioteca de Filosofía y Letras del madrileño Instituto de San Isidro. Este artículo de Miguel Flores, por otra parte, disfrutó de una amplia difusión, ya que se reprodujo en las páginas de *ABC* el 6 de mayo de 1932, en *La Crónica Meridional* el 15 del mismo mes y año y en el *Heraldo de Almería* el día 17.

⁴ El dato se incluye en un folleto propagador bajo el título *Canal protector del Almanzora para fertilizar los terrenos de Huércal-Overa, Cuevas, Antas, Vera, Garrucha, Bédar, Turre y Mojácar*, publicado en 1888 con motivo de las gravísimas inundaciones padecidas por los pueblos de la comarca y, sobre todo, por Cuevas. En éste, su autor, José Moreno y Jorge, afirma que entre este proyecto y el momento en el que escribe se «han practicado trabajos de reconocimiento y siempre, siempre se ha ido transmitiendo de unos a otros, de padres a hijos por estos pueblos, que con admirable instinto nos señalan y nos imponen el deber de ir unidos todos en esfuerzo común a arrancar al Almanzora las riquezas y la prosperidad que han

LOS PROYECTOS DECIMONÓNICOS

A partir del último tercio del siglo XIX y durante la primera mitad del XX, ante la desidia y falta de iniciativa de los gobiernos de Madrid, los terratenientes y hacendados de la comarca intentarán proponer soluciones a las dos amenazas trascendentales que acuciaban el campo levantino. Las propuestas —algunas de ellas convenientemente editadas y divulgadas entre la población— perseguían, por una parte, contrarrestar, mediante la canalización, los efectos de las graves riadas que, con indeseable periodicidad, anegaban las vegas bajas del Almanzora y provocaban daños irreparables en las explotaciones mineras de Herrerías y Sierra Almagrera, situadas en su ribera; por otra, aspiraban a regular el curso del río con la construcción de pantanetas y canales que, aprovechando estas avenidas, contribuirían a la acumulación de reservas, en el primer caso, y a la derivación, en segundo término, de estos excedentes hacia tierras de secano.

*de constituir en no lejano día el medio de la regeneración económica de esta zona». Este dato vuelve a ser citado en otro folleto propagador titulado *Instancia dirigida al Exmo. Sr. Ministro de Fomento por los pueblos interesados en el canal derivado del Almanzora*, que fue publicado en Vera en 1905.*



El ingeniero belga Enrique Siret, autor, junto a Antonio Petre, de uno de los primeros proyectos de canalización del Almanzora. La imagen está tomada en 1887, poco antes de abandonar España. (Col. Juan Grima)

Estas propuestas se prodigaban casi siempre tras una riada o coincidiendo con un período seco especialmente severo. Tanto unas como otros acarrearban cuantiosas pérdidas económicas a una agricultura cuya base, la propiedad de la tierra, se encontraba mayoritariamente en manos de unos pocos hacendados que, por si no fuese suficiente, veían como la minería, su otra forma de ingresos, se veía arruinada cada vez que el Almanzora desbordaba su caudal. Era necesario tomar medidas o, cuando menos, presentar, ante la indolente administración central, posibles soluciones que evitasen o redujesen los perniciosos efectos de un clima caprichoso.

En este espíritu habría que enmarcar la *Memoria que acompaña al Plano del Proyecto de encauzamiento del río Almanzora desde Balazote hasta Los Hilos de Vera*⁵, redactada por los ingenieros Enrique Siret y Antonio Petre tras las fatídicas inun-

⁵ Este documento, hoy conservado en el Archivo personal de Juan Grima, fue el complemento de un plano general de encauzamiento del Almanzora al que hace continua referencia y que, en la actualidad, se halla desgraciadamente perdido.

daciones del 14 de octubre de 1879 y concluida en diciembre de ese mismo año. Es probable que este proyecto, del que no sabemos nada al margen de su contenido, fuese encargado a los belgas por el entonces presidente de la *Sociedad de Vecinos de Cuevas*, José Piqueras Giménez, personaje perfectamente identificado con el arquetipo más arriba descrito, es decir un propietario de tierras y accionista de minas que, al mismo tiempo, destacaba por su compromiso con determinadas obras de carácter público y social. Por ello, aun cuando lo que aquí se plantea no deja de ser una hipótesis, la posibilidad de que Piqueras estuviese detrás del proyecto no es, ni mucho menos, descabellada, ya que su participación en sociedades destinadas al alumbramiento de aguas o a la canalización de las mismas a tierras de regadío está plenamente constatada⁶. Pero es que además, coincidiendo cronológicamente con la fecha de este proyecto, el mismo Piqueras habría encargado a Petre y Siret la elaboración del que habría de dotar a la población de Cuevas de aguas potables⁷, lo que pone de manifiesto las intensas relaciones profesionales que por estos años se establecieron entre ambas partes. En cuanto al contenido del *Proyecto*, nos interesa, por encima de cualquier otro aspecto, la justificación propugnada por los ingenieros, pues en ella se hallan reflejados los logros que se persiguen, coincidiendo éstos con unas reivindicaciones que tardaron un siglo en ser satisfechas: «Poner a la población al abrigo de semejantes desgracias por medio de trabajos preservativos y directamente útiles a la agricultura, esto es obrar con patriotismo». Se pretendía, pues, proteger la población de las frecuentes investidas del Almanzora, pero, al mismo tiempo, era necesario defender los fértiles pagos del entorno urbano mediante la prolongación de muros que, partiendo de la base del actual pantano —paraje de Balazote—, se extendiesen hasta la vega de Orillas. Igualmente, apuntaban la necesidad de conectar convenientemente el cauce con los distintos canales de riego con el fin de aprovechar de un modo más eficiente las aguas de avenida. Este proyecto que, según los cálculos de los ingenieros, ascendería a 1.064.000 reales de la época nunca llegó a

⁶ Su pertenencia a la *Sociedad de Hacendados e Interesados en el Cauce Común de las Cunas*, en calidad de tesorero, y a la *Sociedad para el alumbramiento de aguas subterráneas Patriarca San José*, como director-gerente, certifican ese interés de Piqueras por aquellos asuntos relacionados con la dotación y distribución de recursos hídricos. (Documentación: Archivo de Enrique F. Bolea).

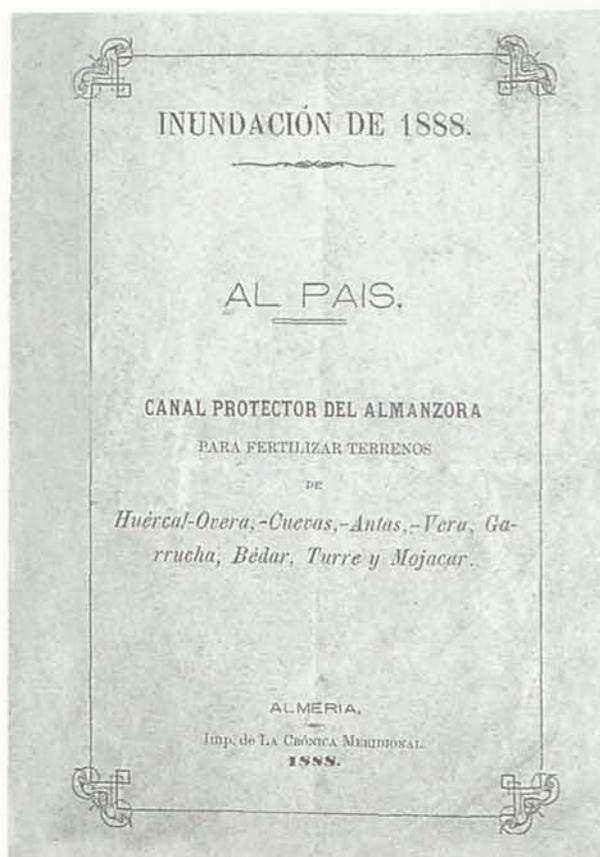
⁷ FERNÁNDEZ BOLEA, Enrique: «La traída de las aguas potables a Cuevas del Almanzora. La trascendencia de una obra», en *Axaquía*, nº 6, 2001, p. 79.

iniciarse, a pesar de su interés social y económico; las intervenciones posteriores se limitaron a parchear los viejos y ruinosos muros, lo que lógicamente no impidió que el desastre y la ruina se adueñasen de Cuevas cada cierto tiempo.

Y no se demoraría el Almanzora en mostrar nuevamente su fuerza destructora. El 7 de septiembre de 1888 una riada, conocida popularmente como la del Naranjo, vuelve a arrasarse toda la cuenca baja de su curso. A los pocos días ve la luz un folleto propagador que, bajo el título *Canal protector del Almanzora para fertilizar terrenos de Huércal-Overa, Cuevas, Antas, Vera, Garrucha, Bédar, Turre y Mojácar*⁸, contenía un pormenorizado estudio fruto de las observaciones de José Moreno y Jorge, ayudante del Cuerpo de Caminos del Estado. Como obra más sobresaliente, proponía la construcción de una presa en el paraje conocido como Los Canales, a dos kilómetros de Zúrgena, con el objetivo de aprovechar las aguas sobrantes del Almanzora que irremisiblemente y con indeseable frecuencia se perdían en el Mediterráneo. La presa, que tendría una longitud en su dique de contención de 70 metros, no rebasaría en ningún caso la anchura del cauce natural del río. Desde este punto se proyectaba el trazado de un canal, al que denominaban principal, que, con sus 11.200 metros de longitud, se prolongaría hasta el Collado de la Ballabona.

Como se ha dicho, este canal transportaría solamente las aguas sobrantes, es decir aquellas excedentes tras el riego de las vegas de Zúrgena. Para lograr este objetivo, el canal principal partiría de una toma lateral que «*estaría lo suficientemente elevada sobre el cauce del río para dejar pasar el agua que necesitan los aprovechamientos actuales, entrando tan sólo en nuestro canal las que rebasasen la altura fijada o la que fuese perdida al mar (...), sirviendo a la vez de protección y alivio en las avenidas y evitándose en gran parte los perjuicios que ocasiona*». Una vez las aguas en el Collado, serían encauzadas a través de la construcción de otros canales secundarios, algunos de los cuales, según el autor del folleto, estaban siendo ya promovidos en aquel momento «*por varios señores activos y amantes de su país en la Ciudad de Cuevas*». Especial importancia poseía el canal inferior, que correría por la falda meridional de la sierra de Almagro, persiguiendo la conversión en regadío de los secanos de Tejefín.

⁸ Este folleto, ya citado en la nota 4, se imprimió en Almería, en los Talleres de *La Crónica Meridional* y está fechado en septiembre de 1888.



Portada del estudio realizado por el ingeniero de caminos José Moreno y Jorge que incluía, como obra más destacada, la construcción de un canal de 11.200 metros entre Zúrgena y el paraje de la Ballabona. (Col. del autor)

De estos canales de segundo orden partirían otros que dividirían la comarca en zonas, de tal manera que, en caso de avenida, se garantizase el riego de toda la Axarquía con rapidez y de forma simultánea. De esta manera, el nuevo sistema de acumulación y distribución de aguas conllevaría la conversión en regadío de 7.000 nuevas hectáreas:

MUNICIPIOS	HECTÁREAS
Huércal-Overa	500
Cuevas	1.200
Antas	1.700
Vera y Garrucha ⁹	1.900
Bédar ¹⁰	910
Turre	360
Mojácar	230

⁹ En aquel momento bajo un mismo término municipal.

¹⁰ El término municipal de Bédar incluía las tierras que hoy forman parte de Los Gallardos; la segregación del actual municipio se produjo el 21 de agosto de 1924.



Retrato de José Canalejas Méndez, ministro de Fomento cuando realiza su visita oficial a la comarca a principios de octubre de 1888, tras las catastróficas inundaciones de septiembre de ese año. (Fotografía extraída de *Historia de España*, vol. 25, Historia 16)

En cuanto a la inversión prevista para la realización de todas estas infraestructuras, el documento ofrece un presupuesto desglosado cuyo total ascendía a 1.215.600 pesetas, cantidad más que respetable para la época que obligaba a articular un sistema de financiación mixto entre fondos públicos y privados. Esta propuesta surgía como consecuencia de la desconfianza en una inversión total por parte del Estado, de ahí que se limitase la participación económica de éste al 40%, siendo el resto -729.360 pesetas- asumido por los agricultores y propietarios de fincas, pagando cada cual en función del número de fanegas de su propiedad que se verían beneficiadas por las nuevas canalizaciones, a razón de 48 pesetas por fanega susceptible de ser regada.

Esta memoria fue remitida de inmediato al Ministerio de Fomento, entonces dirigido por José Canalejas Méndez. En agradecimiento al esfuerzo e interés demostrados por José Moreno en la elaboración del estudio, el Ayuntamiento de Vera lo nombra hijo adoptivo de la localidad. Al mes si-

guiente, entre el 2 y el 5 de octubre de 1888, se produce la visita del ministro a nuestra comarca, afectada gravemente por el desbordamiento del Almanzora. Con este motivo *El Minero de Almagrera* lanza un Extraordinario¹¹ en el que se ponen de manifiesto las reivindicaciones de los locales ante el estado de crisis por el que atraviesan la agricultura y la minería a consecuencia del desastre. El semanario cuevano, con profusión de datos, recoge la crónica pormenorizada de la estancia de Canalejas¹², acompañado en todo momento por el diputado de distrito Gregorio José Bernabé y Soler. Durante esta visita, la *Sociedad Económica de Amigos del País*, la *Comisión Gestora del Ferrocarril Lorca a Almería* y representantes de otros colectivos entregaron al ministro una *exposición* de reivindicaciones que incluía -junto a la necesaria construcción de la línea férrea entre Lorca y Almería, la solución del problema del desagüe de sierra Almagrera o la no menos urgente construcción de vías secundarias de comunicación- la «*imperiosa necesidad*» de canalización del Almanzora, «*que ha de salvar la vida de muchas familias y las riquezas agrícolas más importantes de toda la provincia*»¹³. Tras su vuelta a Madrid, y quizá impresionado por los efectos de la tragedia, ordena el traslado de una comisión del Cuerpo de Ingenieros que, dirigida por su jefe Luis Acosta, comprobará *in situ* los datos contenidos en la memoria e iniciará, a continuación, la redacción del proyecto de canalización.

No obstante, y como solía ocurrir cuando las propuestas venían de fuera, el acuerdo sobre el plan de Moreno no contó con una total unanimidad; de inmediato surgieron susceptibilidades por parte de los hacendados cuevanos que, como ya dijera el propio autor en su memoria, se hallaban inmersos en estudios *muy adelantados* que, según ellos, se

¹¹ Este Extraordinario, publicado el 4 de octubre de 1888 y titulado *Al Excmo. Sr. Ministro de Fomento*, contiene, tras las pertinentes alabanzas a la competencia y disposición del ministro, un conjunto de peticiones consideradas unas, *urgentes para la ciudad* de Cuevas, como el socorro a los damnificados por las inundaciones o la condonación del tributo sobre las fincas rústicas para los tres trimestres siguientes, y otras, *indispensables para una extensa comarca*, como la definitiva canalización del Almanzora o la construcción del ferrocarril Lorca-Almería. (Archivo Enrique F. Bolea)

¹² En *El Minero de Almagrera*, num. 705, de 14 de octubre de 1888, se insertan los pormenores de la visita del ministro de Fomento a Cuevas del Almanzora. Se nos describe con detalle su llegada a Cuevas, la recepción de que fue objeto, su hospedaje, las visitas que llevó a cabo y las muchas promesas que realizó a los desesperados cuevanos y nunca llegó a cumplir.

¹³ En *El Minero de Almagrera*, num. 706, de 20 de octubre de 1888.

ejecutarían en breve, tras la conclusión y aprobación legal de los mismos. Pensaban, pues, que las soluciones de Moreno entraban en abierta competencia con sus derechos históricos sobre las aguas del Almanzora, lo que perjudicaría gravemente sus intereses y el progreso de las vegas cuevanas: «Si, como afirma el autor, se trata *sólo del aprovechamiento de "lo que sobra a todos"*, no habría dificultad alguna en prestarle una *aprobación incondicional, y contribuir cada uno en su esfera de acción con lo necesario para que realice una obra que se propone utilizar muchos elementos de riqueza que estérilmente se pierden, confundiendo las aguas del Almanzora con las del Mediterráneo; pero como hay derechos adquiridos de riegos existentes, y aspiraciones a utilizar parte de las sobrantes en un proyecto bastante lato, cuya práctica es el bello ideal de la industria agrícola de Cuevas, que tiene sin agua sus terrenos más pingües y valiosos, no es de extrañar que no prestemos desde luego asentimiento a la realización de una obra que, ejecutada con impremeditación, es susceptible de inferir graves perjuicios*»¹⁴.

EL SIGLO XX: UNA CONTINUIDAD REIVINDICATIVA

De poco sirvieron las polémicas y competencias entre localidades vecinas, pues, transcurridos 17 años, ni los estudios de Vera ni aquellos otros auspiciados por los cuevanos se habían convertido en realidad. El estudio del canal derivado del Almanzora, que alcanzó tras la visita de los ingenieros la categoría de proyecto, envejecía en algún archivo del Ministerio de Fomento y ni siquiera había sido contemplado por el Plan Nacional de Obras Hidráulicas de 1902. Mientras tanto, en 1905, el campo de la Axarquía continuaba padeciendo

¹⁴ Editorial titulado «Canal de Zurgena proyectado por don José Moreno Jorge», en *El Minero de Almagrera*, num. 706, de 20 de octubre de 1888.

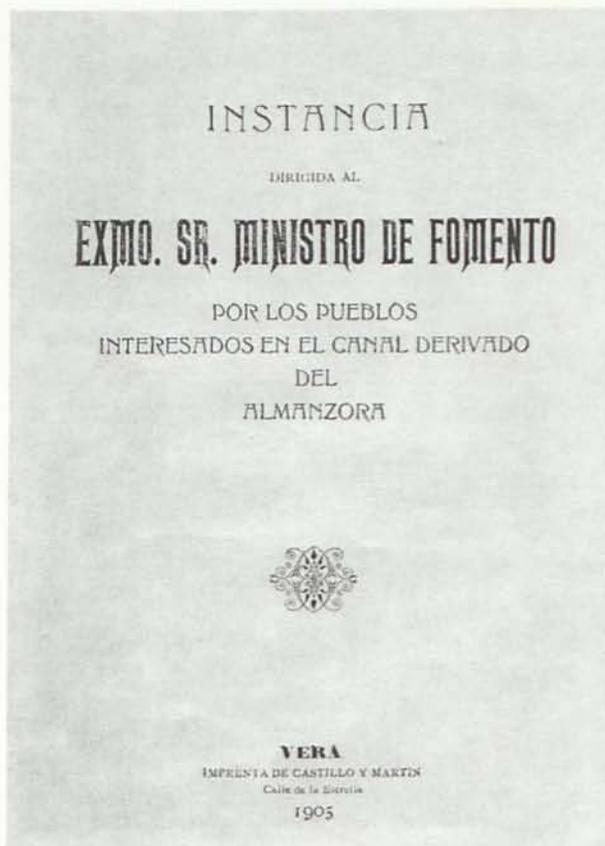


Extraordinario, publicado por *El Minero de Almagrera* el 4 de octubre de 1888, con motivo de la visita del ministro José Canalejas a Cuevas. (Col. del autor)

los rigores de la sequía, viendo como, cada cierto tiempo, el Almanzora arrojaba al mar la savia de su progreso. Un titular de *El Minero de Almagrera* catalogaba la sequía de ese año como excepcional, ya que durante los tres primeros meses se había recogido apenas un tercio de la precipitación que suele ser habitual en el mismo período de un año normal¹⁵.

Pues bien, como de costumbre, coincidiendo con esta situación climatológica extrema, se despierta nuevamente el espíritu reivindicativo de los

¹⁵ En *El Minero de Almagrera*, num. 1.497, de 5 de mayo de 1905.



Portada del folleto propagador reclamando del ministro de Fomento la construcción del canal del Almanzora. Fue publicado en septiembre de 1905 y contenía las reivindicaciones de un numeroso grupo de propietarios agrícolas de la comarca.

habitantes de la comarca. Esta vez, la *Instancia dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por los pueblos interesados en el canal derivado del Almanzora*¹⁶ está firmada por un numeroso grupo de propietarios de todos los municipios, exigiendo del responsable de ese Ministerio la recuperación de aquel proyecto ante la perentoria necesidad de solucionar, de una vez por todas, el eterno problema de abastecimiento para regadíos. Los argumentos esgrimidos, como no podía ser de otro modo, siguen siendo los ya conocidos, aunque ahora ese tono de lamento dominante se acrecienta, apoderándose totalmente del discurso. Por ello, aunque la cita reproducida a continuación pueda parecer excesivamente larga, refleja en su totalidad el estado de desesperación e impotencia que afectaba a los de aquí ante la desidia de los responsables gubernamentales: «*Este agua que nadie utiliza, este agua que se marcha al Mar, este agua que en las grandes avenidas, no encontrando dique que las contenga destruye el recinto murado de la hermo-*

¹⁶ Folleto propagador impreso en Vera, en los talleres de Castillo y Martín, en octubre de 1905.

sa Ciudad Argentina (Cuevas) y las espléndidas fincas enclavadas en su término municipal, continuando su ensañamiento río abajo hasta inundar la zona minera de Herrerías propiedad en su inmensa mayoría de los hijos de Cuevas ocasionando en este emporio de riqueza perjuicios sin cuento; perjuicios que seguramente hace extensivos a Sierra Almagrera, inundando la profundidades de sus trabajos, cubriendo sus ricos filones y minerales hasta hacerles inaccesibles a la mano del hombre, esto a pesar de la espléndida instalación desaguadora en ella instalada que a no dudar es la primera del mundo; este agua, que con ella redimiríamos nuestras propiedades, apagaríamos la sed de nuestros campos, sostendríamos el cultivo fundado a expensas de sacrificios sin cuento, vivificaríamos la savia de estos hermosos naranjales que por ser hermosos, lo son aun en un periodo agónico. Estos naranjales, que perdiendo están su fragante y permanente verdor, trocándolo por el amarillo de la anemia; con ella, con ese precioso líquido, reconquistaríamos nuestro puesto de preferencia en los mercados Extranjeros que por su falta, degenerada y escasa, nuestra producción estamos llamados a perder».

Desde el 4 de diciembre de 1905 comienzan a publicarse en *El Minero de Almagrera* los contenidos del *Proyecto de desviación del río Almanzora*¹⁷. Según reza en su portada, este estudio fue auspiciado por Antonio M^a Bernabé y Lentisco, siendo los autores del mismo Emilio de Falces y Falces, Antonio González Alonso y Gregorio José Bernabé Soler¹⁸. En la justificación aluden a los mismos fundamentos que habían inspirado los proyectos anteriores; por una parte, pretendían evitar los daños que periódicamente provocaban los desbordamientos sobre intereses agrícolas y mineros y, por otra, perseguían, mediante la canalización y desviación del río, garantizar el riego de las vegas durante los episodios de sequía y extenderlo a miles de hectáreas de Cuevas, Vera, Turre y Mojácar que

¹⁷ El desarrollo de este estudio se halla reproducido, a excepción de los planos, en las páginas del semanario cuevano. Su aparición se extendió ininterrumpidamente entre los números 1.524 y 1.532, correspondiendo este último al 31 de enero de 1906.

¹⁸ Hijo de Antonio M^a Bernabé y Lentisco, fue como su padre director de *El Minero de Almagrera* desde 1901, fecha de la muerte de aquél, hasta el cierre del periódico en 1908. Diputado a Cortes y correspondiente de la Real Academia de la Historia, destacó su interés por la modernización de la agricultura y la extensión de los regadíos en nuestra comarca. De ese afán nacieron numerosos artículos sobre canalizaciones, distribución y aprovechamiento de aguas que se encuentran repartidos por diversos periódicos de la época como *El Imparcial de Levante*, *El Censor*, *El Almanzora* de Huércal-Overa o *El Minero de Almagrera*.

hasta ese momento se encontraban incultas o eran secanos de ínfima producción.

La principal actuación del proyecto se centraba en la desviación del curso actual del Almanzora a la altura de Orillas, a unos 1.500 metros río abajo del núcleo urbano de Cuevas, superando el giro brusco de su curso hacia el Este y continuando hacia el Sur. De esta manera se forzaría una nueva y artificial dirección en línea recta, de norte a sur, idéntica a la seguida por el río hasta este punto. Esta desviación del curso del Almanzora tendría sus repercusiones positivas en caso de producirse una gran avenida, ya que las aguas, al no encontrar el obstáculo que suponía ese giro repentino hacia el Este, discurrirían, con todo lo que arrastran, de forma más fluida, evitando la acumulación de arenas sobre el lecho del río y, por extensión, el peligro de inundación que con harta frecuencia se cernía sobre el núcleo urbano.

Para conseguir esta desviación era precisa la construcción de un sólido muro de represa y corte frontal del curso del río, así como la excavación de un nuevo cauce que deambularía entre las terrazas de Orillas y Aljarilla, conectaría con el curso natural de la rambla del Jatico, para continuar desde este punto al Mediterráneo. Se trataba, pues, de una intervención ambiciosa y de elevado coste que contemplaba, como es obvio, la construcción de canales de distribución para regadío. Así, desde el mismo muro de contención destinado a desviar el curso natural del río partirían dos canales que conducirían las aguas a las tierras situadas en ambos márgenes del antiguo cauce, mientras un tercer canal tendría por objeto el entarquinamiento y riego de las nuevas tierras ganadas al Almanzora y que, a partir de la construcción del dique, se ubicarían sobre su antiguo lecho. Otro canal, con toma en la mencionada rambla del Jatico, serviría para fertilizar los arenales que se extendían entre Palomares y Villaricos, cegando las lagunas de la desembocadura que en aquel momento eran origen de numerosas enfermedades que, como las fiebres tercianas y el paludismo, afectaban a la población con una cierta periodicidad. Por último, se procedería a la construcción de un canal que, conectando el Almanzora con los ríos Antas y Aguas, conduciría el líquido hasta los campos de Vera, Turre y Mojácar.

La desviación y construcción de canales de derivación para riego garantizarían durante todo el año el agua necesaria a los actuales pagos de regadío, pero, además, supondría la conversión en tie-

rras de riego de un buen número de secanos repartidos por toda la comarca:

TÉR. JUDICIAL	HECTÁREAS
Cuevas	997
Vera	1200
Turre	300
Mojácar	200

A estas 2.697 hectáreas habría que añadir los «terrenos de nueva creación en el lecho del río Almanzora que después de la desviación pueden entrar en cultivo», calculada la superficie de éstos en unas 417, lo que ampliaría el total de nuevos regadíos en la comarca en 3.114 hectáreas.

Según los proyectistas, el montante de la inversión ascendería a unos cuatro millones de pesetas. Ahora bien, en esta ocasión se prescindía de cualquier subvención pública, pues las experiencias previas habían demostrado el desinterés del Gobierno hacia la solución de este problema secular. Por el contrario, se apostaba ahora porque fuese una empresa, bien consolidada en el sector, o bien de nueva creación, la encargada de ejecutar las obras y, posteriormente, de la explotación y gestión del flamante sistema de riego.

LA RECUPERACIÓN DE UN VIEJO PROYECTO: EL REAL CANAL DE CARLOS III

El año 1913 figura en los anales de los registros meteorológicos almerienses como extremadamente seco, tanto es así que los 63 litros por metro cuadrado recogidos suponen sólo un 25% de la precipitación normal a lo largo de un año¹⁹. Tal circunstancia contribuyó a agravar, aún más si cabe, la ya desastrosa situación del campo levantino, afectado por la improductividad, el abandono y la consiguiente despoblación. El Gobierno de Madrid, mientras tanto, continuaba sin ofrecer ninguna solución práctica, más preocupado entonces por los problemas derivados de la propia inestabilidad política que por atender las demandas de progreso de sus ciudadanos. Y es que las propuestas y reivindicaciones de la comarca —algunas de las cuales habían sido elevadas a la categoría de proyecto— seguían acumulando polvo en los archivos administrativos, a la espera de que los raquíuticos presu-

¹⁹ CAPEL MOLINA, José Jaime: *Op. cit.*, p. 143



Martín Navarro Flores visto por A. Mena. Ilustración aparecida en la primera página del semanario *El Almanzora* de Huércal-Overa el 7 de enero de 1928. (Col. del autor)

puestos de la época los convirtiesen en necesaria realidad.

Por aquellos años un ilustre cuevano, llamado Martín Navarro Flores²⁰, dedicaba sus desvelos a redactar un proyecto de riegos para la cuenca baja del Almanzora. Este catedrático de Psicología, Ética y Lógica en el Instituto Provincial de Tarragona compatibilizaba su labor docente con la incesante búsqueda de un plan que, mejorando los regadíos existentes, transformase los improductivos secanos en tierras de riego. Pero su sistema de trabajo tra-

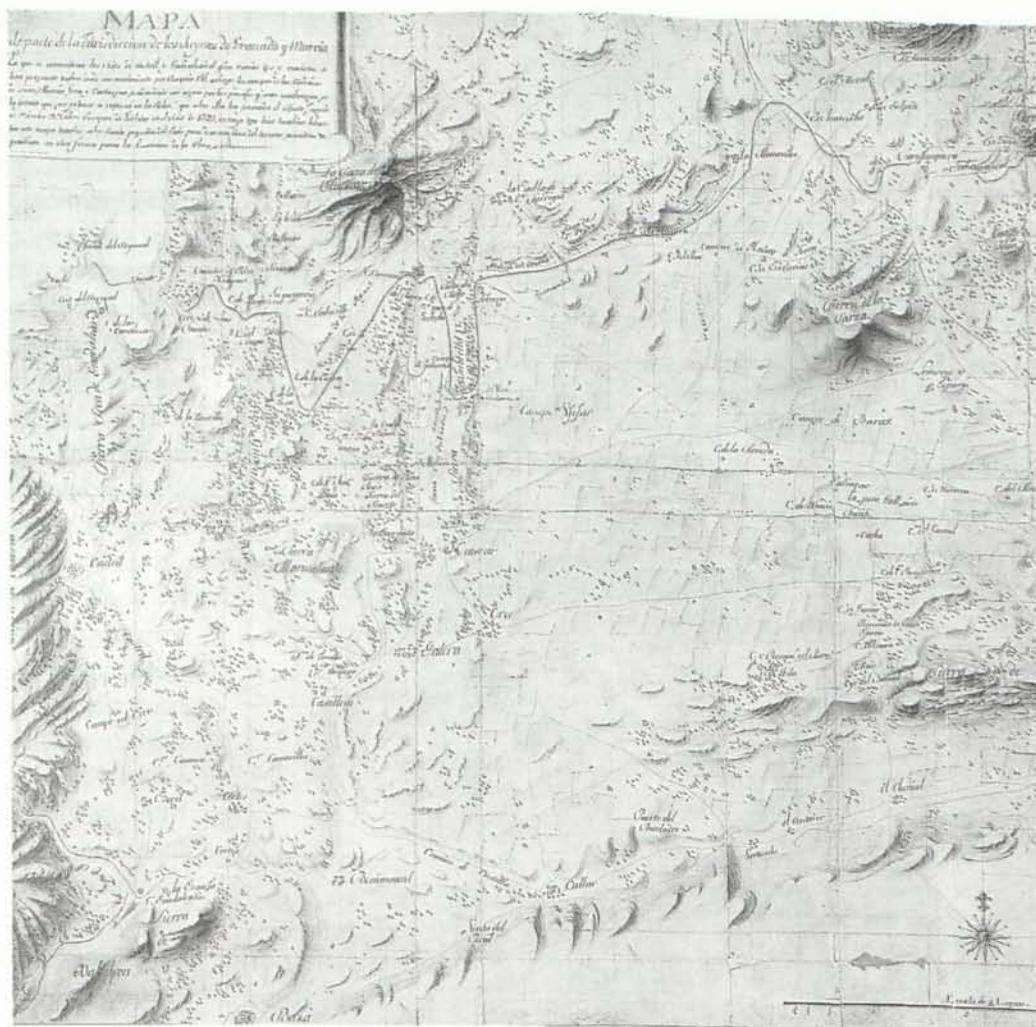
²⁰ Nació el 19 de mayo de 1871 en el seno de una familia acomodada de Cuevas, propietaria de tierras y minas. Licenciado en Filosofía y Letras y doctor en Derecho, asistía con asiduidad a las actividades y conferencias que la Institución Libre de Enseñanza organizaba; allí debió entablar relación con representativos miembros de la intelectualidad madrileña, entre los que destacaban los integrantes de la Generación del 98. En 1899 entraría a formar parte del claustro de profesores de la Institución. Gana en 1904 la Cátedra de Psicología en el Instituto de Reus, desde donde es trasladado al año siguiente al Provincial de Tarragona. Es nombrado Inspector de Trabajo de esta provincia. Aparte de traducir del francés obras de Bergson y otros filósofos, escribió *Nociones de Psicología* (1906), *Educación Moral. Memoria sobre los estudios hechos en la Exposición Franco-Británica en 1908*, *Historia de la Ética* (1913), *Manual de Psicología Experimental* y *Compendio de Lógica* (1920). Datos extraídos de MARTÍNEZ NAVARRO, Pedro Enrique: *Semblanzas, perfiles y notas biográficas de cuevanos y cuevanos ilustres*, Ayuntamiento de Cuevas del Almanzora, 1991, pp. 125-128.

taba de conjugar el estudio teórico con los conocimientos extraídos de la propia observación.

Conocedor, como persona ilustrada, de la existencia de un antiguo canal de comunicación, llamado Real de Carlos III o Canal de Murcia, que unía las cabeceras de los ríos Castril y Guardal en la provincia de Granada, no dudó en desplazarse a estos lugares y comprobar la posibilidad de conectar estos caudalosos afluentes del Guadalquivir con el Almanzora mediante la prolongación de aquel canal abandonado. Los 34 kilómetros conservados del Real Canal de Carlos III eran el vestigio de una ambiciosa obra de comunicación que fue construida con el propósito de que las abundantes aguas de dichos ríos, convenientemente canalizadas hasta Cartagena, se convirtiesen en fuerza de transporte de la madera de las sierras de Cazorla, Segura, La Sagra y Castril, así como del cereal que producían las tierras desde Baza y Huéscar hasta La Puebla de don Fadrique, con el fin de abastecer a la Armada para la construcción y mantenimiento de las escuadras de guerra. Esta gran obra de infraestructura era uno más de los numerosos proyectos que el rey ilustrado impulsó durante su mandato, integrando un ambicioso y gigantesco plan de comunicaciones que debía favorecer la salida al mar de los productos del interior peninsular. Al mismo tiempo, los canales cumplirían con un segundo objetivo: el riego de las tierras atravesadas. Habrá que remontarse a 1537, año de gran actividad en cuanto a la construcción de canales en nuestro país, para encontrarnos con el primer proyecto sobre el canal de Huéscar²¹. Dos siglos después, en 1742, el ingeniero militar Sebastián Ferigán Cortés es nombrado «*Director de las nivelaciones, medidas y demarcaciones necesarias para la conducción de los ríos Castril y Guardal, a fin de regar los campos de Lorca, Murcia y Cartagena*»²², dando continui-

²¹ MADUZ, Pascual: *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de ultramar*, Tomo IX, Madrid, 1847. Sobre este proyecto nos dice el ilustre geógrafo: «Este canal en toda su long. presentaba una de las más importantes y gloriosas empresas que podía acometer la nación: por una parte abría una comunicación fácil y segura con la prov. de Andalucía, y por otra formaba un canal de riego para fertilizar grandes terr., de los que unos podrían cuadruplicar las producciones de su suelo, y otros, abandonados hoy a la esterilidad, rendirían los más copiosos frutos mediante el riego que debía fertilizarlos. Tanto el Gobierno como los particulares, se dejaron deslumbrar por las esperanzas de tan gloriosa perspectiva, sin examinar a fondo los estorbos físicos, ni la posibilidad de reunir caudal suficiente de aguas para riego y navegación, pero sucesos importantes ocurridos en la nación, distrajeron al Gobierno de pensar en llevar a cabo el proyecto», voz Huéscar (Canal de), p. 349.

²² CAPEL, Horacio: «Los ingenieros militares y los canales de España y América durante el setecientos», en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, num. 35, 1997.



Mapa de los límites del Reino de Granada con el de Murcia, realizado por Próspero de Verboom en 1721, durante los estudios del Real Canal de Carlos III. (Atlas Histórico-Forestal de Andalucía. Siglo XVIII)

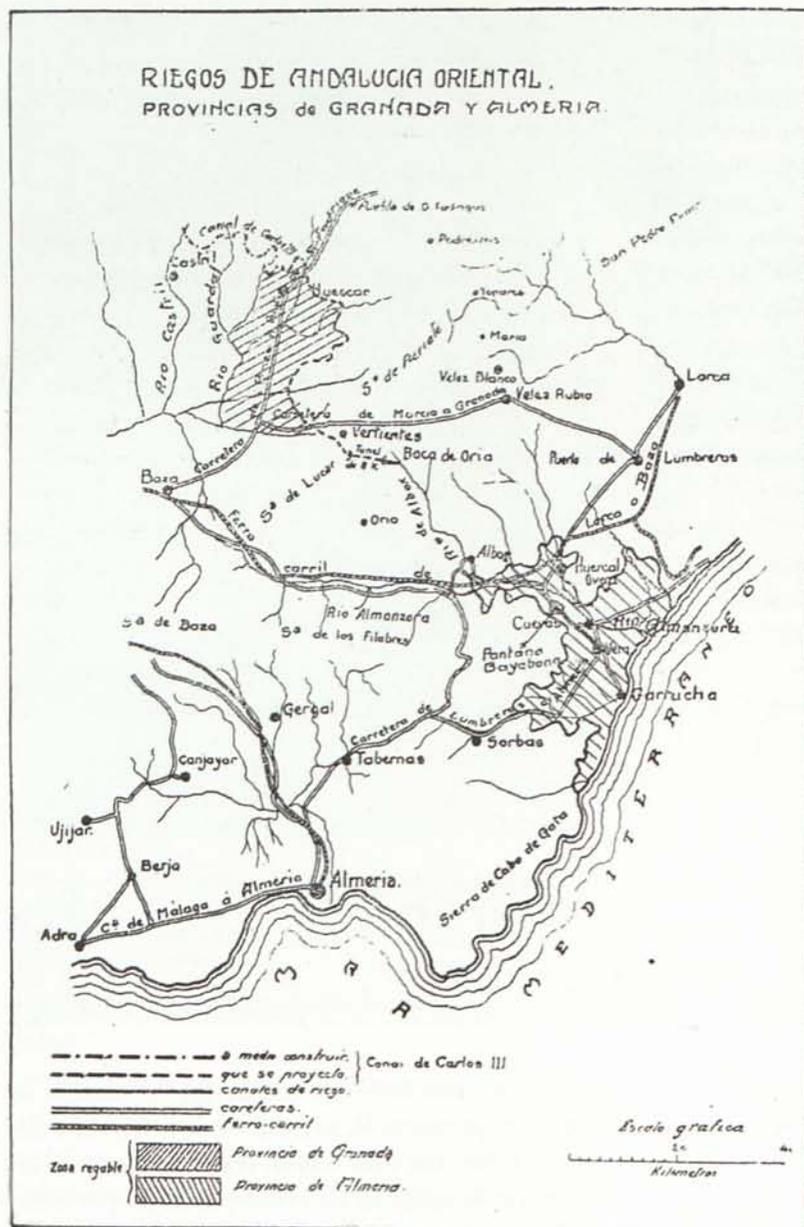
dad entonces a los estudios iniciados por otro ingeniero, Jorge Próspero Verboom, a lo largo de 1721²³.

El proyecto, concluido tres años después, incluía los cálculos de aforo de ambos ríos, así como un estudio de nivelación sobre los 287 kilómetros de longitud del futuro canal. En cuanto a la descripción de las obras, preveía la unión de las aguas del Castril con las del Guardal mediante la excavación de una galería de 10 kilómetros, además de la construcción de embalses que regulasen los caudales en ambas cabeceras. Posteriormente, en la divisoria entre las cuencas del Guadalquivir y el Segura por la sierra de Topares, sería necesario horadar un túnel de 13,5 kilómetros de longitud. Llegado el canal al Campo de Cartagena, se bifurcaría en dos ramales que darían agua a unas 84.000 hectáreas: uno de riego hasta el Mar Menor y un segundo, navegable, que moriría en el cabo de Palos.

²³ MUSSO y FONTES: *Historia de los riegos de Lorca y de los ríos Castril y Guardal, o del Canal de Murcia y de los Ojos de Archivel*, Murcia, 1847.

Es a finales de la década de los 60 cuando se reactiva el proyecto al constituirse la *Compañía del Canal de Murcia* que, tras su fracaso, fue sustituida en la ejecución de las obras por el propio Estado, iniciándose definitivamente éstas en 1777. Pero las dificultades técnicas, relacionadas con errores en los cálculos de nivelación y de aforo, no tardarían en surgir, ya que a tan sólo cuatro años del comienzo de las obras se pone en duda su viabilidad y se decide su paralización. A partir de este momento, los promotores, olvidándose de la finalidad para la que había sido concebido el proyecto, limitarían el futuro uso del canal al riego de las tierras murcianas, para abandonar definitivamente la idea en 1785 ante los continuos impedimentos de carácter técnico.

Pues bien, Martín Navarro, tras una visita detenida a la zona, se convenció de que aquella vía, interrumpida en las inmediaciones de Huéscar, podría ser prolongada, con la construcción de otros 64 nuevos kilómetros de canal, hasta el lugar conocido como la Boca de Oria en la cabecera de la rambla de Albox y que, desde aquí, ya sin obra de



mapa incluido en el folleto propagador *El Canal del Almanzora y el Pantano de la Bayabona* (1919). En él queda reflejada la propuesta de Martín Navarro: la posibilidad de unir el antiguo Canal Real de Carlos III con la rambla de Albox. (Col. del autor)

infraestructura alguna, entrarían las aguas en el cauce del Almanzora, de tal manera que «*las aguas de la cuenca del Guadalquivir podrían pasar, con gasto muy relativo, a la cuenca del Almanzora, regando antes y después, miles de hectáreas que nada producen por falta de agua*»²⁴.

En el verano de 1917, Navarro decide compartir con sus paisanos las conclusiones de su estudio. Así, bajo el título de *Riegos del Valle del Almanzora*,

²⁴ *El Canal del Almanzora y el Pantano de la Ballabona*, conferencia impartida en Vera por Lucio Martín Santamaría, presidente de la Cámara Agrícola de esta localidad, el 22 de febrero de 1919.

pronuncia una serie de conferencias en Vera y Cuevas que, poco después, se resumirán en la publicación de un folleto propagador de amplia difusión en la comarca y fuera de ella. De inmediato, el Consejo Provincial de Agricultura y Ganadería de Almería se hizo eco de los contenidos del folleto y, tras comprobar la trascendencia de lo expuesto, lo remitió al Ministerio de Fomento. Una vez allí, fue derivado a la División Hidráulica del Sur de España, órgano competente que, después de su análisis, ordenó practicar trabajos de comprobación sobre el terreno con la intención de redactar el estudio del anteproyecto. En diciembre de 1917 vemos a Martín Navarro, acompañado de una comisión de ingenieros y de una representación de la Comunidad de Regantes de Cuevas, rumbo a las fuentes del Castril y Guardal²⁵. Los técnicos del Ministerio, con los datos aportados por ellos mismos, elevan un informe positivo en el que admiten que los trabajos de prolongación del Canal de Carlos III son factibles en las dos soluciones planteadas por Navarro, tanto la que lo conectaría con la rambla de Albox como la que proponía unirlo, a través de un canal que regase los campos de Orce, Galera, Cúllar y Caniles por la falda de la sierra de Lúcar, con la parte alta del río Almanzora.

No obstante, los ingenieros terminarían decantándose, por motivos técnicos y de coste económico, por la primera opción. Es decir, un canal de 65 kilómetros que, con un desnivel del uno por mil, uniría el de Carlos III con la rambla de Albox en el paraje que llaman la Boca de Oria. La mayor dificultad del proyecto la encontraban en el último tramo de esta infraestructura, donde se exigía la apertura de un túnel de ocho kilómetros que superase el escollo orográfico que suponía el paso de Vertientes.

²⁵ MARTÍNEZ NAVARRO: Pedro Enrique: *Op. cit.*, p. 127

En cuanto al aprovechamiento y distribución de las aguas, derivados de la aplicación de este proyecto, Navarro avisa —coincidiendo en este particular con los ingenieros de la División Hidráulica— de que sólo se transferirán aquellas sobrantes que, a lo largo del invierno, se pierden en el mar porque los regantes de las vegas del Castril y el Guardal, que tienen preferencia y derecho histórico sobre las mismas, no las necesitan. En su opinión, fundamentada ésta en las observaciones y en la experiencia de los agricultores de aquella zona, el río Guardal aporta, durante las estaciones de otoño, invierno y primavera, agua «no ya para alimentar el Canal de Carlos III, que podrá verter unos 15 o 20 metros cúbicos por segundo, sino para otros cinco o seis canales de idénticas dimensiones»²⁶. A la espera de realizar nuevos aforamientos que

calculasen exactamente el caudal de ambos ríos, esa opinión de Navarro se veía en parte ratificada por los estudios publicados por el Servicio Central Hidráulico en 1914 y 1915.

El plan Navarro perseguía, en fin, la puesta en regadío de unas 90.000 hectáreas distribuidas entre las provincias de Granada y Almería. De aquellas, unas 40.000 se ubicarían en los partidos granadinos de Baza y Huéscar, mientras que las 50.000 restantes corresponderían a nuestra provincia, repartidas entre los partidos judiciales de Huércal-Overa, Cuevas y Vera. Estamos ante un primer y nítido antecedente del trasvase, ya en curso de ejecución, entre el Negratín —alimentado principalmente por el Castril y Guardal— y el pantano de Cuevas del Almanzora. En definitiva: nada nuevo bajo el sol.



²⁶ El Canal del Almanzora y el Pantano de la Bayabona