

# INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA PREVENTIVA EN CALLE PLAYAZO, ZONA ARQUEOLÓGICA DE VILLARICOS (CUEVAS DE ALMANZORA, ALMERÍA)

JUAN GALLARDO CARRILLO  
JOSÉ ÁNGEL GONZÁLEZ BALLESTEROS

**Resumen:** La intervención arqueológica realizada entre febrero y marzo de 2005 ha destacado un elemento más de la actividad minera de Villaricos en el primer cuarto del siglo XX, destacando un elemento más de la infraestructura del cargadero, consistente en un depósito de mineral.

**Abstract:** The made archaeological intervention between February and March of 2005 an element more of the mining activity is outstanding of Villaricos in the first quarter of the century XX emphasizing an element more of the infrastructure of the loading base, consisting of a mineral deposit.

## INTRODUCCIÓN

La intervención se produjo por el interés de la promotora ALCOINMOBI S.L. de edificar en el solar sito Patio del Borracho.

Dicho solar se encuentra en la localidad de Villaricos (Cuevas de Almanzora, Almería), sometida bajo el amparo de Bien de Interés Cultural como Monumento Histórico-Artístico de carácter nacional por el Real Decreto 3187/1983 de 26 de octubre (BOE número 310, de 28 de diciembre de 1983), delimitándose mediante el Real Decreto 111/1987, de 22 de abril (BOJA número 52, de 16 de junio de 1987).

El solar tiene una superficie de 1740 m<sup>2</sup> situado en la C/ Patio del Borracho y en frente de la Cala Verde, cuyas coordenadas UTM son: X: 0609069, Y: 4123368, reflejándose su ubicación en el siguiente plano dentro del núcleo urbano de Villaricos y con respecto a las diferentes zonas de protección ya definidas (Fig. 1):

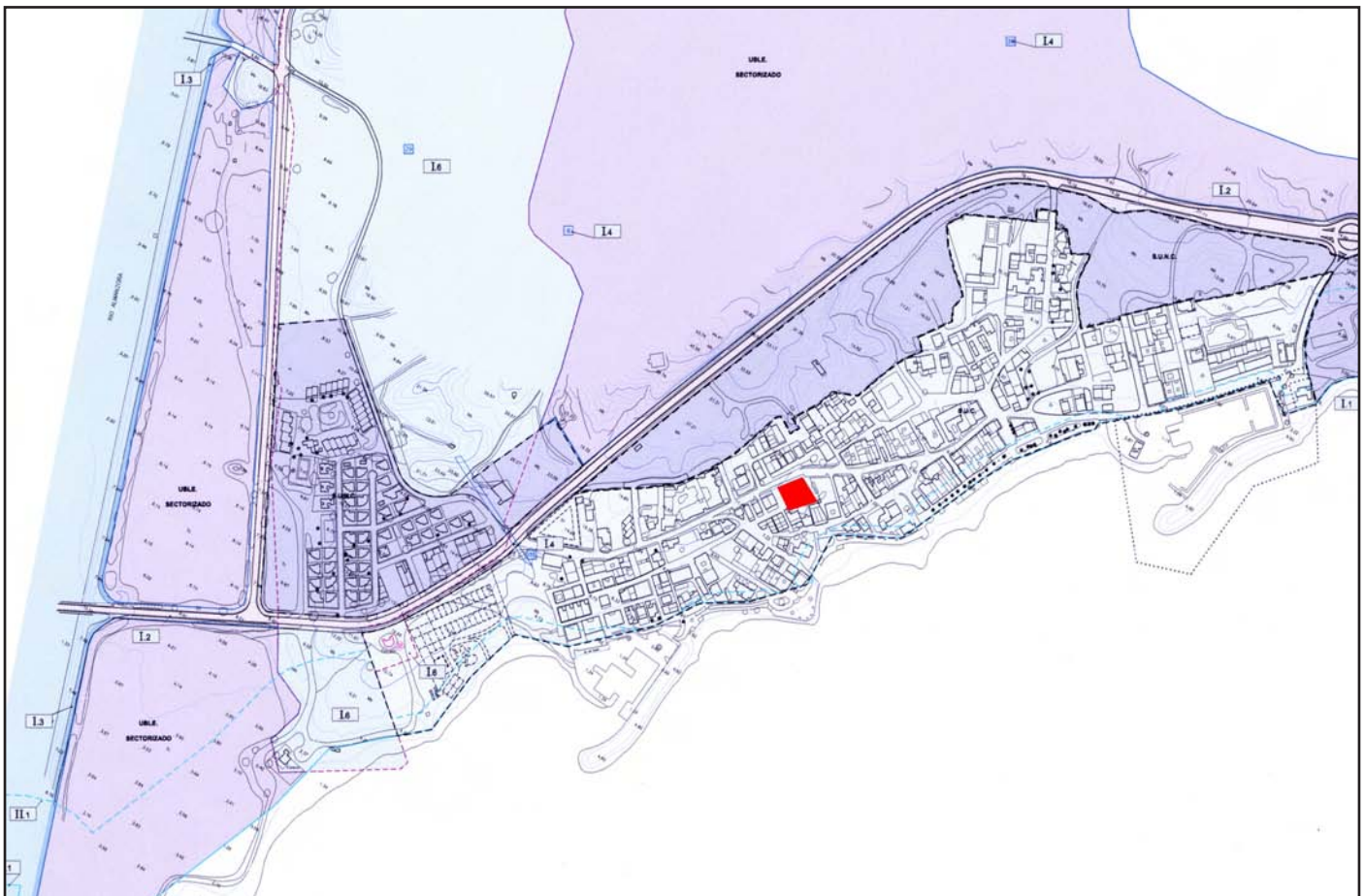


Figura 1. Ubicación del solar intervenido (trama roja).

Tras estudiar detenidamente la metodología a emplear en la excavación del solar, planteamos cinco sondeos abarcando sitios estratégicos del solar y con una extensión que pudiera ofrecer unos resultados lo suficientemente representativos para un posterior replanteamiento de la intervención, como podía ser la actuación en extensión. Dichos sondeos se denominaron *CATA*, añadiéndole un número correlativo

en función de los sondeos realizados. Así, las dimensiones varían según las partes del solar en la que se plantearon los sondeos, buscando obtener la mayor información posible. La *CATA I* adquirió unas dimensiones de 6x8 m., mientras que la *CATA II*, *CATA III* y *CATA IV* se ejecutaron con unas dimensiones de 5x5 m., y la *CATA V* se estableció de una manera inicial de 8x8 m.

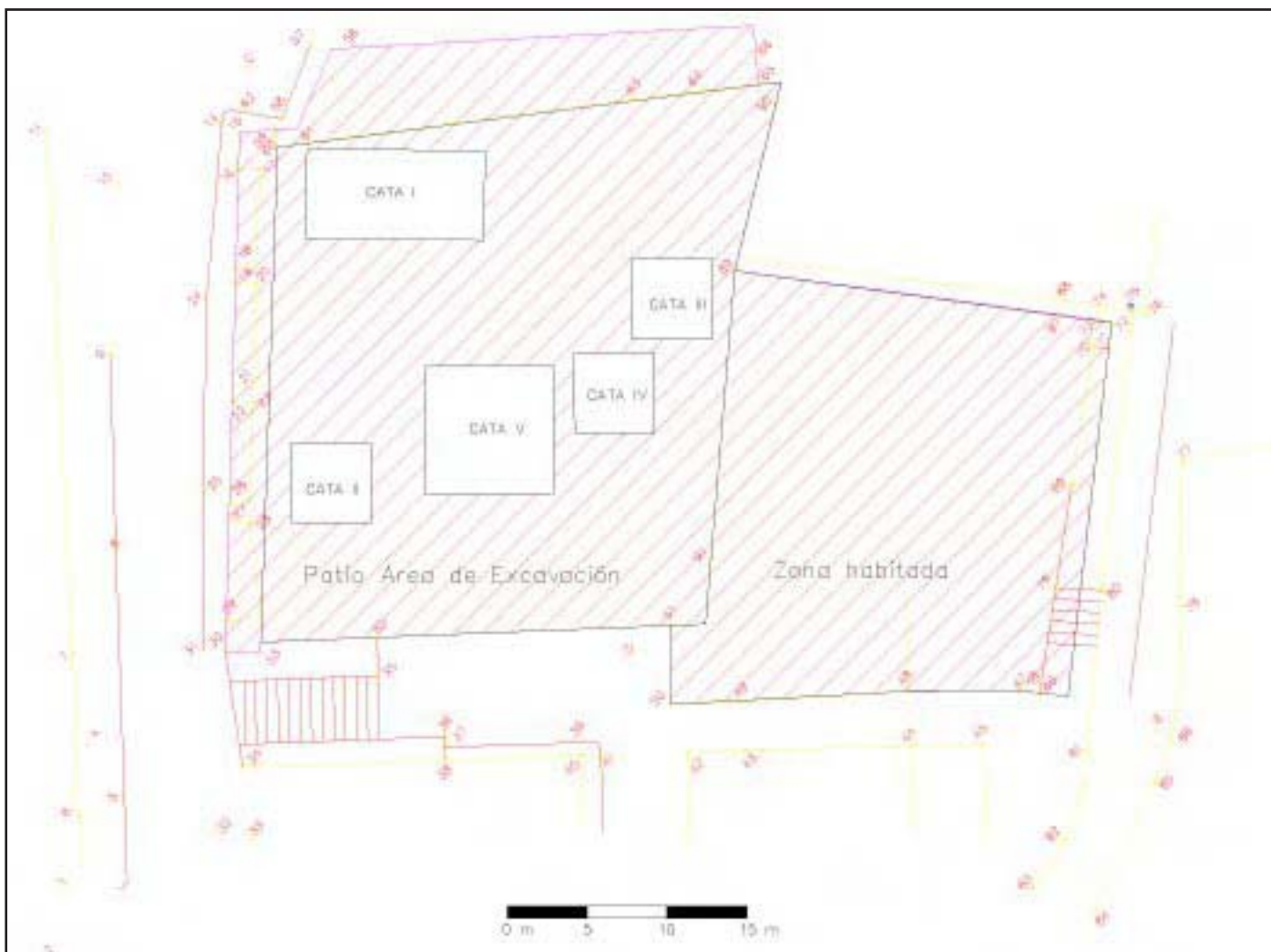


Figura 2. Ubicación de los distintos sondeos.

## DEFINICIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LAS FASES DETECTADAS

Durante el proceso de excavación se ha distinguido un único momento cultural, relativo al momento de construcción del recinto amurallado que circunda el solar y las estructuras aparecidas en los sondeos. Estas estructuras corresponden al segundo gran momento de la minería provincial de Almería conocida como “Edad del Hierro” (1885-1914). Su función se establece en origen a la del almacenamiento de mineral procedente de Herrerías abastecido por el ferrocarril construido por Luís Siret, que va desde esta población hasta Villaricos, cuyos trenes estaban formados por siete vagones y tirados por mulas y accedían al recinto por el portalón en la zona inferior del muro SO, utilizado hoy en día para el acceso a este espacio, y hacían su salida por otra puerta en el mismo muro más

arriba del anterior, actualmente tapiado. El mineral almacenado se cargaba en los buques mediante un pequeño puerto metálico situado en la Cala Verde, a una cota por debajo del almacén, y mediante barcasas. Este sistema de embarque por barcasas empleado en un principio era ruinoso y fue sustituido por un moderno cargadero entre 1913 y 1914.

Este nuevo sistema dejó obsoleto el recinto como lugar de estacionamiento del mineral traído por los vagones para luego su posterior embarque, por una función exclusivamente de almacenamiento detectándose una compartimentación del espacio para este uso. Esta nueva utilidad es debida a que los vagones del ferrocarril con este nuevo embarcadero descargaban en unos enormes depósitos de siete tolvas y de ahí mediante unas conducciones llegaban hasta el puente móvil, última conducción que descargaba el mineral en los buques.

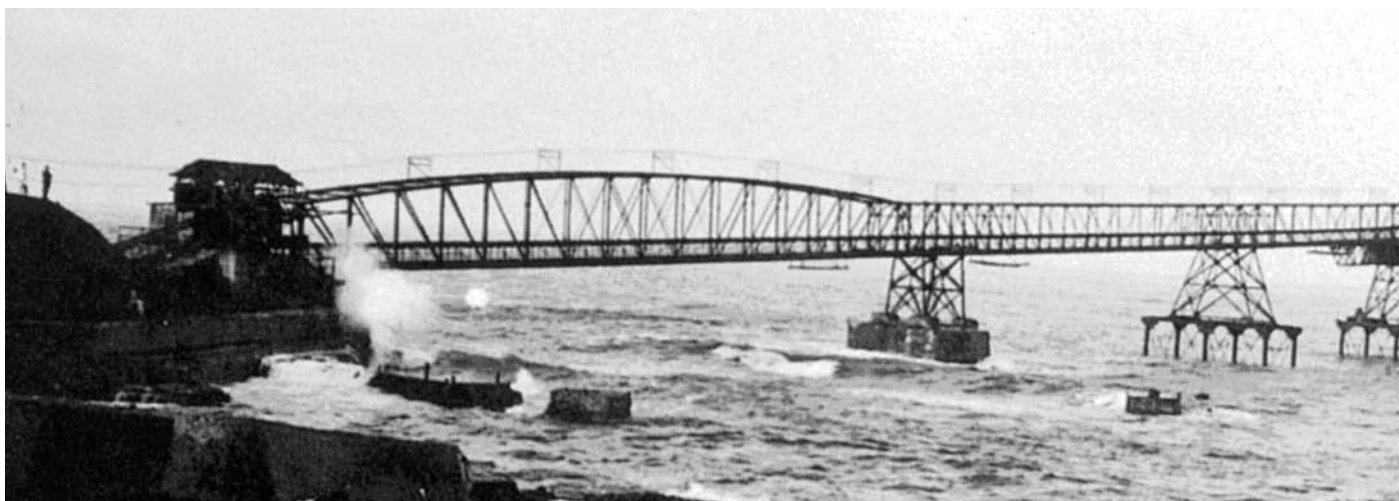


Lámina I. Cargadero de mineral construido en 1914. Foto realizada hacia 1945 (Col. Familia Ballestrín) extraída de la obra *Memoria visual del siglo XX. La tarjeta postal ilustrada en Cuevas del Almanzora.*

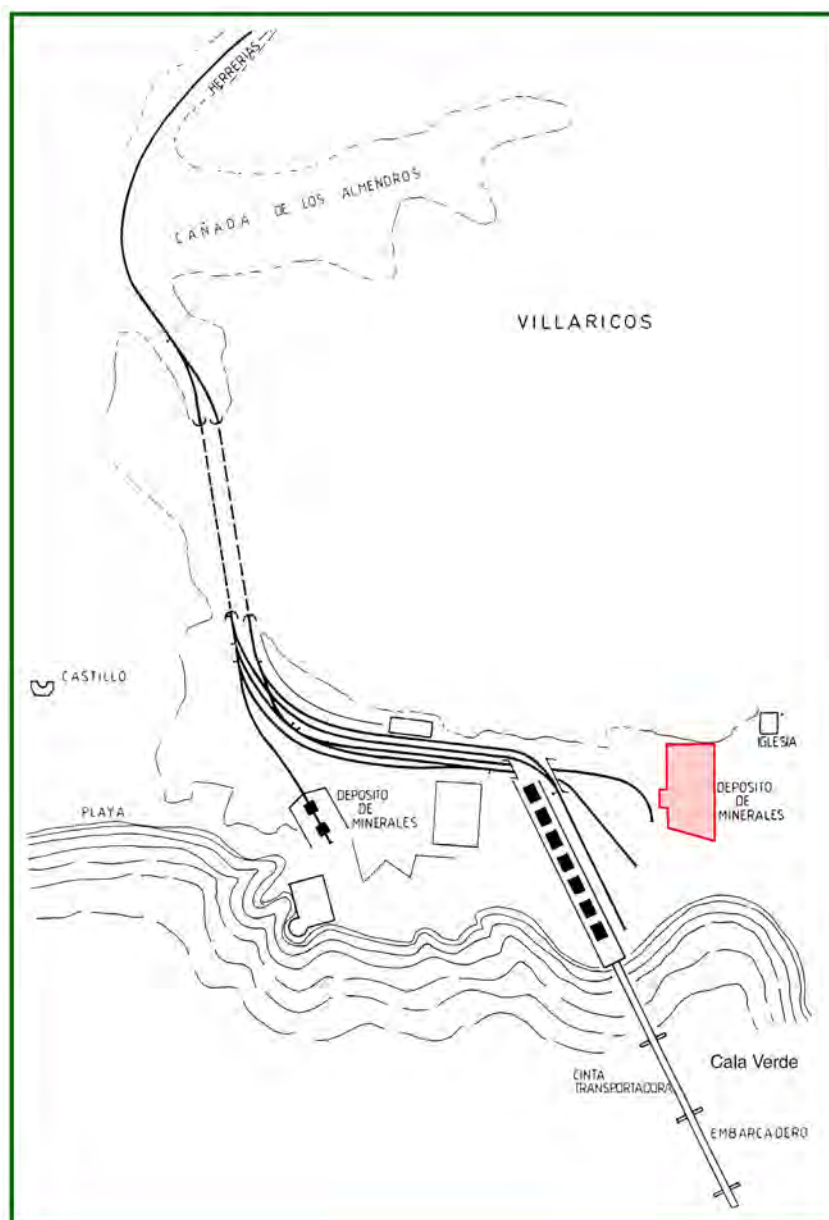


Figura 3. Instalaciones y vías férreas en Villaricos destacando el recinto excavado como depósito de materiales. Archivo General de la Administración, Sección de Obras Públicas, Caja 23.116

Posteriormente, en una parte del solar se construye alguna vivienda que es utilizada por personal técnico de la empresa minera, usándose el resto del espacio como patio de la misma. Con la explotación de la Central Eléctrica en esta población de Villaricos, desde 1945 a 1960, que se dedicaba a producir electricidad para mover la maquinaria de desagüe del pozo de La Encarnación, así como los ascensores para los mineros mediante dos generadores a fuel-oil de 1500 C. V. cada uno, fue ocupada esta vivienda por el encargado de esta fábrica y que tenía el apodo de el “Tío Borracho” (posible procedencia del topónimo de la calle en la que se encuentra la entrada al recinto), utilizándose el patio durante esta época como almacén para los componentes y repuestos de las instalaciones eléctricas de la fábrica como motores, grúas, vigas de hierro, etc.

Tras el abandono, el solar se utilizó como zona de cultivo aportando tierras fértiles (suponemos del río) dada la escasa claridad del suelo del mismo para esta actividad, con un relleno medio de cincuenta centímetros.

Al pie del muro occidental se encuentra una boca de alcantarillado continuada por una canalización para proseguir de manera subterránea por el resto de este espacio en función de la dirección del barranco orientado al Este, hacia la costa, que servía para la recogida de aguas pluviales provenientes de un barranquito del Cabezo de los Aljezones, actualmente transformado por la carretera de circunvalación.

Así, las fases de utilización de este espacio se pueden resumir en tres momentos principales:

Entre 1890 (momento aproximado de la construcción del recinto) y 1915 es utilizado como depósito de minerales por la Société Minière d’Almagrera.

Entre 1945 y 1960 como almacén de material de suministros de la Central Eléctrica.

Finalmente, a partir de 1960 el último propietario del solar lo emplea como huerto y corral particular.

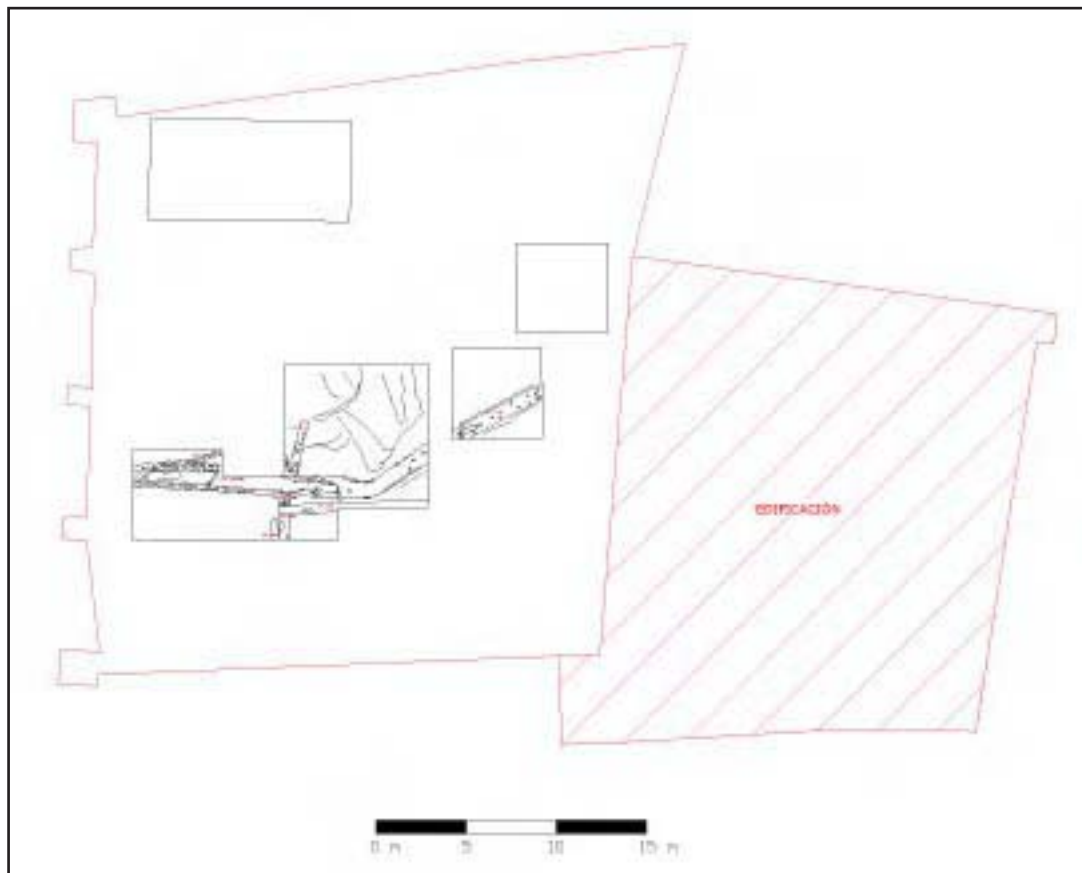


Figura 4. Planimetría de la excavación con los restos hallados

## CONCLUSIONES E INTERPRETACIÓN HISTÓRICA

### *La minería en la Sierra Almagrera (s. XIX-XX)*

A pesar de la riqueza arqueológica que ofrece la zona de Villaricos, nuestra interpretación comienza con el descubrimiento de los

ricos filones de plomo argentífero de sierra Almagrera dentro del término municipal de Cuevas de Almanzora en Almería en 1838, suceso que transforma el panorama minero de forma sustancial e inversores de Murcia (más concretamente del entorno de Cartagena), Madrid o Barcelona colocan parte de su capital en este sector, aunque por estos años no llegaron a arrebatar el protagonismo de los inversores locales(1). Al poco de su descubrimiento desató un gran movimiento minero debido a su gran riqueza y que la burguesía existente, dedicada a negocios mercantiles y otras activida-

des, participara de una manera consistente con la inversión de sus capitales, como el caso del empresario de Vera D. Ramón Orozco Gereze, que se convertiría en el propietario minero de mayor relieve de la zona y el que llevó a cabo las iniciativas más interesantes, tanto en el campo extractivo como en el metalúrgico(2).

Las características de estos primeros años de explotación minera según Pérez de Perceval se pueden resumir en dos(3): por un lado, la producción se concentra en pocas minas, “las ricas del Jaroso” que obtienen el mayor porcentaje de mineral y el de más elevado tenor metálico, y otra en la que se demarcan miles de concesiones produciéndose una especulación de acciones mineras que proporcionaban extraordinarios beneficios.

Las minas del Jaroso pertenecían a la sociedad Carmen y Consortes que la componían especialmente las denominadas “Virgen del Carmen”, “Observación”, Esperanza”, “Rescatada” y “Estrella”. Estas minas coparon en la década de los cuarenta la parte de la producción de mineral de la Sierra, siendo las tres primeras las que proporcionaban la mayor parte del mineral de Almagrera. El resto de explotaciones se situaban en los barrancos del Francés, Chaparral, Pinalvo, etc., que mostraban también yacimientos de mineral argentífero de cierta importancia.

La mayor parte de este mineral extraído era fundido no sólo en los establecimientos levantados en torno a la cuenca sino que se llevó a otros centros. Esto era debido a la prohibición de exportar las menas argentíferas fuera de la península, obligando a be-

neficiarlas in situ. Adra, Águilas, Cartagena y Alicante fueron los centros donde se fundió mineral fuera de la Sierra de Almagrera desarrollando una fuerte actividad metalúrgica con la construcción de hornos y fundiciones, tanto en el entorno de los yacimientos de Almagrera como fue “Contra Viento y Marea” que posteriormente se llamó “San Antonio”, la “Acertera” en el paraje de Tarahal, “San Ramón” en la playa de Garrucha, “Carmelita” en Villar, “Esperanza” en Villaricos, la “Madrileña”, la fundición “Tres Amigos” en la playa de Villaricos en el término de Vera. Fuera de la cuenca destacan las fundiciones de “San Andrés” en Adra, Águilas contó con hasta cinco fundiciones en 1850 que trabajaban principalmente el mineral de Almagrera, y otros dos centros que funcionaron poco tiempo fueron “Regeneradora” en Mazarrón y “Virgen del Rosario” en Lorca.

A partir de 1847 las explotaciones alcanzaron la cota en la que aparecía el nivel de agua por lo que en un principio mediante una máquina de vapor extraía el agua pero fue una solución temporal llegando un acuerdo común para la construcción de desagües construyéndose dos socavones que intentaban comunicar a las minas con la orilla del mar por vía subterránea, que fueron la “Infalible” y “Riqueza Positiva”.

Las minas y hornos del Pilar de Jaravia (Pulpí), las fundiciones “La Nueva” (Lám. II) y “La Invencible”, el desagüe de El Arteal o la máquina de vapor de El Chaparral (1873) en la localidad de Villaricos en Cuevas de Almanzora, constituyen algunos de los restos más evidentes de este periodo para esta zona(4).



Lámina II. Instalaciones de la Sociedad Argentífera (1909-1910). La imagen pertenece a la colección de Federico de Blain Becerra, extraída de la obra *Memoria visual del siglo XX. La tarjeta postal ilustrada en Cuevas del Almanzora*.

A la decadencia de la minería del plomo almeriense a partir de 1870 le siguió el desarrollo de la del hierro con una fuerte explo-

tación entre los años 1885 a 1915 (en estos años se construye el recinto excavado). La explotación del hierro en Herrerías (Lam. 3) constituyó el aspecto más sobresaliente de Almagrera, dentro de la desolación de este periodo que muestra la cuenca. Bajo la inversión extranjera, después del agotamiento de los yacimientos de plata y la paralización del desagüe de los años setenta, el hierro vino a mantener la actividad(5).



Lámina III. Cabezo de las Herrerías en plena actividad minera (1905). Foto realizada por Federico de Blain (Col. Juan Grima) extraída de la obra *Memoria visual del siglo XX. La tarjeta postal ilustrada en Cuevas del Almanzora*.

La crisis de la Casa Borner, que había constituido la sociedad “Herrerías Ltd.” para la gestión de este negocio, declaró suspensión de pagos en 1895 provocando que en 1900 se constituyera en París la Société Minière d’Almagrera, basada en las concesiones que había adquirido y arrendado el ingeniero belga y arqueólogo Luís Siret, organizando la explotación de la zona reuniendo las minas más productivas.

El transporte fue la gran asignatura pendiente para lo que se habilitaron líneas férreas, cables aéreos y embarcaderos para el traslado de mineral desde el lugar de producción hasta el de embarque. Numerosos ejemplos de este tipo de infraestructuras aparecen a lo largo de este territorio como el ferrocarril minero que construyó la Société Minière d’Almagrera que unía Las Herrerías con Villaricos, los muelles de embarque y el embarcadero metálico realizado en 1914 por esta sociedad en esta última localidad, y el complejo construido por la bilbaína Sociedad Argentífera de Almagrera que conducía el mineral desde el barranco Jaroso hasta la Cala de las Conchas que entró en servicio en junio de 1912 y cuya existencia fue efímera al dejar de funcionar a los pocos meses por la paralización del desagüe general de Almagrera que inundó las explotaciones de la compañía vasca. El depósito-tolva de esta infraestructura supone un modelo coincidente con el almacén que centra nuestro estudio. Podemos hablar de un paralelismo claro en disposición de estas dos infraestructuras.

La actividad minera se vio sacudida con la I Guerra Mundial, por lo que la crisis de reconversión posterior al conflicto y la depresión de la década de los treinta acabarán prácticamente con el ramo de la minería en Almería. La explotación del hierro domina por completo el panorama extractivo entre 1914 y 1930, pero ya sin ser las mismas circunstancias que en la primera quincena del siglo. La

crisis de reconversión de 1921. Se mantuvo cierta producción pero ya no llama la atención de los capitales foráneos(6). Al final, la crisis de 1929 y el cierre de los mercados internacionales hizo caer drásticamente la producción minera dando por terminado el periodo en el que la extracción ocupaba un lugar central en la actividad económica.

#### *El funcionamiento del complejo minero “Herrerías-Villaricos”*

Durante el año 1897 se anuncia en la publicación *El Minero de Almagrera* el inicio de la construcción del ferrocarril minero entre Herrerías y Villaricos(7), ferrocarril realizado bajo la dirección del ingeniero Luís Siret que uniría ambas localidades, inaugurándose en el mes de agosto de ese mismo año, en la búsqueda de abaratar el transporte de mineral con este medio más eficaz y económico. Dicha visión se percibe a los pocos años de su funcionamiento apareciendo en la misma publicación un balance del funcionamiento de esta infraestructura indicándose que:

*...Con este medio de transporte ha obtenido la industria minera de Herrerías inmensas ventajas para su explotación y desarrollo.*

*Gracias a este medio de transporte, ha podido realizarse una explotación tan activa que habría sido difícil, sino imposible, llevar a cabo sirviéndose de los antiguos medios de transporte, que consistían en carros y caballerías(8).*

En 1901 la Société Minière d’Almagrera se hace cargo de la gestión de este ferrocarril siendo Siret el administrador delegado de esta empresa francesa en Herrerías. En 1906 se produce el desdoblamiento de parte de este ferrocarril y en 1914 la construcción del embarcadero metálico. El ferrocarril transportaba el mineral de hierro desde las minas próximas de Herrerías hasta los embarcaderos de Villaricos, configurando una red de 5 km. de vía de 0,6 m. de ancho como lo demuestra un plano de la época (Lam. 5). En la publicación *El Minero de Almagrera* relatando el día de la inauguración narra una pequeña descripción de la obra realizada:

(...) Teniendo en cuenta que hay una distancia de más de tres kilómetros, de uno a otro extremo de la vía; que ha habido que hacer terraplenes de mucha consideración, especialmente el denominado de D. Baltasar que tiene más de ciento cuarenta metros de largo, por seis o siete de alto; que se ha tenido que hacer un puente sobre la importante

Rambla de Muleria (Lam. 4); y, por último, que se ha hecho un túnel de más de doscientos metros de largo por dos y medio de alto y dos de ancho, se comprenderá bien cuanta actividad ha habido necesidad de emplear en la ejecución de esa obra(9). (...)

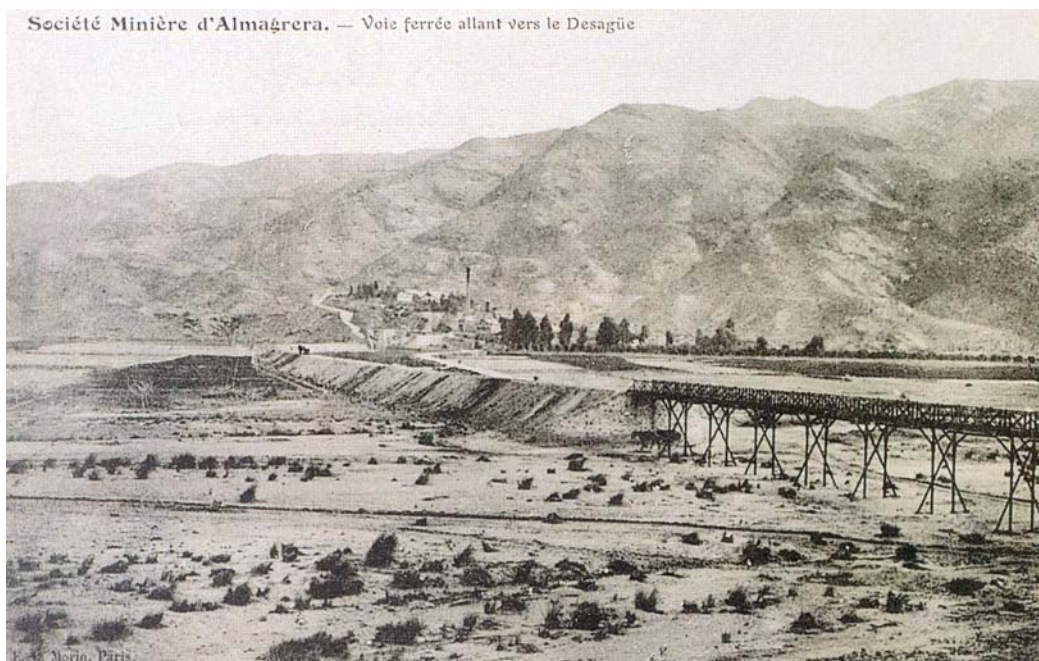


Lámina IV. Puente del ferrocarril minero que salva la rambla de la Mulería (1910-1911). Col. Société Minière d'Almagrera extraída de la obra *Memoria visual del siglo XX. La tarjeta postal ilustrada en Cuevas del Almanzora*.

Los trenes eran arrastrados por un tiro de mulas, formados por siete vagones, de los cuales el primero iba equipado con un freno. Estaban contruidos con palastro y su capacidad era de una tonelada aproximadamente. Los animales trabajaban en régimen de alquiler por parte de la empresa a multitud de propietarios entre los que se incluían los propios mineros que aportaban un número determinado de ejemplares según sus posibilidades.

El sistema de carga a los buques, que en un principio era mediante pequeños puertos metálicos y barcazas (Lam. 5,6 y 7) situado en este caso en la Cala Verde, siendo sustituido por el mencionado cargadero mecánico de grandes dimensiones que los Ateliers Terrin de Marsella habían empezado a construir en 1913 (Lam. I). Se abastecía de unos grandes depósitos que se dividían en siete tolvas con capacidad para 60.000 metros cúbicos de mineral, sobre las

cuales descargaban las vagonetas del ferrocarril o accedían al recinto amurallado donde se almacenaba el mineral. Debajo de estas tolvas existía un túnel de 3,5 m. de alto y ancho, por 100 m. de largo donde se instaló una primera cinta metálica de unas dimensiones de 1,2 m. de ancho por 136 m. de longitud. Esta cinta estaba movida por motores eléctricos trifásicos de 60 C. V. Una segunda cinta era movida por un motor de 12 C. V. y estaba instalada sobre un puente móvil que podía avanzar o retroceder 16 m. Con esto se conseguía facilitar las maniobras de carga de los barcos de vapor, ya que bastaba con retraer una parte móvil del cargadero para que el barco pudiera presentar las distintas bodegas con sólo avanzar o retroceder ligeramente.

El mantenimiento de la línea férrea, y junto a ella el cargadero, se mantuvo en servicio hasta los años 50 en un último intento de reactivación cuando el Instituto Nacional de Industria crea la empresa pública Minas de Almagrera S.A. en el marco de una política autárquica, construyendo un poblado minero, Corea, cerrándose las instalaciones en 1959.

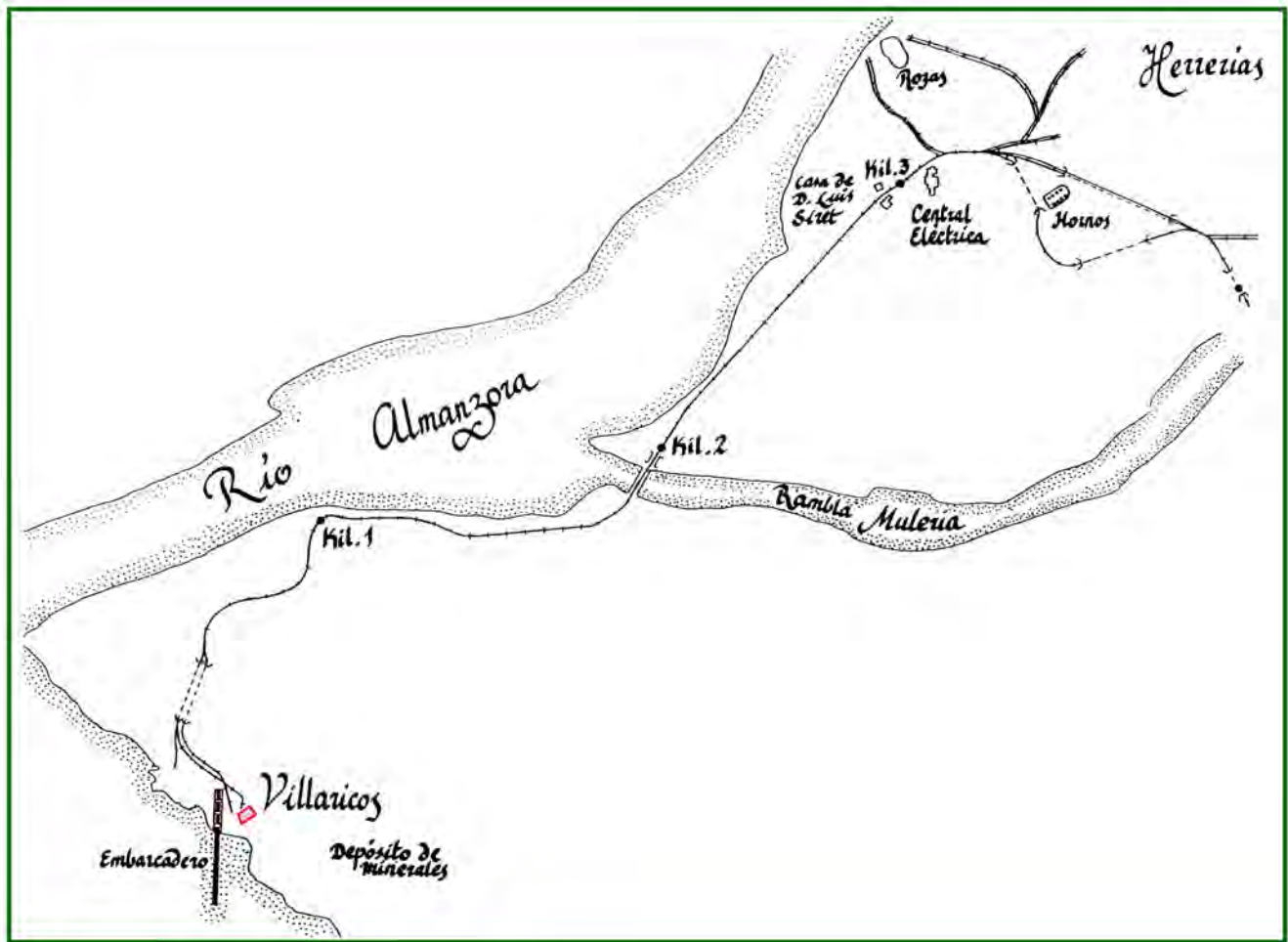


Figura 5. Ferrocarril de Herrerías a Villaricos (en rojo el edificio excavado). Archivo General de la Administración, Sección Obras Públicas, Caja 23.116



Lámina V. Dársenas para el embarque de minerales (1910-1911). Col. Société Minière d'Almagrera extraída de la obra *Memoria visual del siglo XX. La tarjeta postal ilustrada en Cuevas del Almanzora.*





*Lámina VI.* Depósitos y muelles de Villaricos (1910-1911). En primer término las barcazas empleadas para la aproximación del mineral de los cargueros. Col. Société Minière d'Almagrera extraída de la obra *Memoria visual del siglo XX. La tarjeta postal ilustrada en Cuevas del Almanzora.*



*Lámina VII.* Embarque de minerales de Villaricos (1910-1911). Barcos cargueros en plena actividad de carga desde las barcazas. Col. Société Minière d'Almagrera extraída de la obra *Memoria visual del siglo XX. La tarjeta postal ilustrada en Cuevas del Almanzora.*

## NOTAS

1. PÉREZ DE PERCEVAL, M. A.; *La minería almeriense contemporánea (1800-1930)*, Almería, 1989, p. 79.
2. SÁNCHEZ PICÓN, A.; *La minería del levante almeriense, 1838-1930*, Almería 1983, pp.74-75.
3. PÉREZ DE PERCEVAL, M. A.; p. 85.
4. CARA BARRIONUEVO, L.; “El patrimonio minero andaluz. El futuro de un pasado”, *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 45, 2003, pp. 6.
5. PÉREZ DE PERCEVAL, M. A.; p. 212.
6. PÉREZ DE PERCEVAL, M. A.; p. 249.
7. Nº 1.119, 2-VI-1897.
8. Nº 1.257, 26-IV-1900.
9. Nº 1.127, 4-VIII-1897.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR CIVERA, I.; *Arquitectura Industrial. Concepto, método y fuentes*, Valencia, 1998.
- AGUILAR CIVERA, I.; “La investigación sobre el Patrimonio Industrial. Una revisión bibliográfica”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 1, 2001, pp. 169-186.
- BATE, L.F.; *El proceso de investigación en arqueología*, Barcelona, 1998.
- CARA BARRIONUEVO, L.; “El patrimonio minero andaluz. El futuro de un pasado”, *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 45, 2003.
- CARANDINI, A.; *Historias en la Tierra. Manual de excavación Arqueológica*, Barcelona, 1997.
- FERNÁNDEZ, V.; *Teoría y Método de la Arqueología*, Madrid, 1989.
- FERNÁNDEZ BOLEA, E. y GRIMA CERVANTES, J.; *Memoria visual del siglo XX. La tarjeta postal ilustrada en Cuevas del Almanzora*, Cuevas del Almanzora, 2000.
- GAMBLE, C.; *Arqueología básica*, Barcelona, 2002.
- GARCÍA TROCOLI, I., RUIZ DE ARBULO, J., “Entrevista: Edward C. Harris, Director del Museo Marítimo de las Bermudas”, *Revista de Arqueología*, 109, 1990.
- GARCÍA TROCOLI, I. y SOSPEDRA I ROCA, R.; “Harris Matrix. Sistemas de registro en arqueología”, *Praxis*, I, 1990.
- GÓMEZ MARTÍNEZ A. J. y COVAS NAVARRO, J. V.; *Trenes, cables y minas de Almería*, Almería, 1994.
- HARRIS, E. C.; *Principios de Estratigrafía Arqueológica*, Barcelona, 1991.
- HERGUIDO, C.; *Apuntes y documentos sobre Enrique y Luís Siret, ingenieros y arqueólogos*, Almería-Cuevas de Almanzora, 1994.
- HODDER, I.; *Interpretación en arqueología. Corrientes actuales*, Barcelona, 1994.
- HODDER, I. y ORTON, C.; *Análisis espacial en arqueología*, Barcelona, 1990.
- JOHNSON, M.; *Teoría arqueológica. Una introducción*, Barcelona, 2000.
- LLAGUNO ROJAS, P.; *Compendio de historia y geografía de Cuevas del Almanzora*, Almería, 1990.
- MARTÍNEZ MARÍN, A.; *Arqueología Industrial en Almería. Guía de la exposición*, Almería, 1985.
- MAS CORNELLÁ, M.; “La aplicación del método Harris”, *Arqueología Hoy*, 1992, pp. 61-70.
- MUÑOZ CLARES, M. y SÁNCHEZ PICÓN, A.; *El siglo minero*, Almería, 1991.
- NADAL OLLER, J.; *El fracaso de la Revolución Industrial en España*, Barcelona, 1977.
- PÉREZ DE PERCEVAL, M. A.; *La minería almeriense contemporánea (1800-1930)*, Almería, 1989.
- RENFREW, C. y BAHN, P.; *Arqueología. Teoría, Métodos y práctica*, Madrid, 1993.
- ROSKAMS, S.; *Teoría y práctica de la excavación*, Barcelona, 2003.
- RUIZ GARCÍA, A. y CARA BARRIONUEVO, L.; “El patrimonio industrial en Almería”, en *El patrimonio industrial de Andalucía*, Sevilla, 2001.
- SÁNCHEZ PICÓN, A. (coord.); *El siglo minero. Imágenes de una Almería del s. XIX*, Almería, 1991.
- SÁNCHEZ PICÓN, A.; *La minería del levante almeriense, 1838-1930*, Almería, 1983.
- SOBRINO, J.; *Arquitectura Industrial en España, 1830-1990*, Madrid, 1996.
- TAPIA GARRIDO, J. A.; *Historia general de Almería y su provincia*, Almería, 1990.
- TORTELLA CASARES, G.; *Los orígenes del capitalismo en España*, Madrid, 1975.