

SECCIÓN DE HISTORIA DE LA MINERÍA

LA MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE DE MINERALES  
EN SIERRA ALMAGRERA Y HERRERÍAS:  
FERROCARRILES MINEROS EN EL TRÁNSITO  
DEL SIGLO XIX AL XX

ENRIQUE FERNÁNDEZ BOLEA  
*Licenciado en Filología Románica*

*Mi sincero y profundo agradecimiento a Emilio Aramburu Escolano por sus desvelos e interés a la hora de rescatar la documentación custodiada en el Archivo General de la Administración en Alcalá de Henares, uno de los cimientos documentales del presente trabajo.*

I. DE LA MINERÍA DEL PLOMO A LA MINERÍA DEL HIERRO: LA PENETRACIÓN DE CAPITALS EXTRANJEROS

Los distritos mineros cuevanos atravesarán a lo largo de sus casi cien años de actividad por dos etapas o periodos productivos perfectamente diferenciados. Su denominación estará ligada, como ya habrá deducido el lector, a la preponderancia del metal extraído durante un dilatado intervalo de tiempo. De este modo, desde el hallazgo del filón del Jaroso en 1838 hasta las últimas décadas del siglo XIX, los metales procedentes de la galena argentífera —plomo y plata— constituirán el grueso de la producción de las minas de Almagrera, coincidiendo aquel período con el momento más floreciente de estas explotaciones levantinas.

Será sólo a partir de 1869 cuando un sonoro descubrimiento venga a diversificar las producciones metalíferas de aquel distrito. En efecto, en los años iniciales de la década de 1850 se llevaron a cabo en el entorno del llamado Cabezo de las Herrerías excavaciones poco profundas con objeto de extraer arcillas destinadas a los hornos de fundición de algunas fábricas, observándose que contenían granos de galena. Aquel hecho fue suficiente revulsivo para que algunos industriales e interesados en negocios mineros adquiriesen concesiones con destino a una futura explotación. Mas fue en la fecha ya indicada cuando Francisco Soler Flores, hijo de Miguel Soler Molina —a la sazón principal actuante en el hallazgo de plata en el barranco Jaroso—, sometió a reiterados ensayos

unas tierras que, hasta ese momento, habían sido reconocidas como pobres: «El resultado fue negativo por plomo, que era lo que preocupaba, y ensayadas por plata, halló con asombro, que contenían desde tres a cinco onzas por quintal de grosera tierra [...] estos ensayos tuvieron lugar en la mina Unión de Tres, siendo ésta por consiguiente la que inició este nuevo camino a la ya poderosa minería de la comarca»<sup>1</sup>. Ahora bien, junto a la plata nativa, que reanimó unas prospecciones afectadas por la crisis que había propiciado la inundación de las minas, afloraron otros minerales, como el hierro y la barita, que se concentraban abundantemente en aquellos terrenos. En aprovechar la existencia de este último metal sería precursor Guillermo H. Huelin<sup>2</sup>, empresario malagueño que había aposentado sus reales en Palomares hacia 1852 al levantar allí la fábrica de fundición San Francisco Javier; pues bien, su otra gran iniciativa girará en torno a la extracción del hierro argentífero de Herrerías, de ahí que inicie trabajos de laboreo en la mina Santa Matilde, sometiéndola a una explotación a cielo abierto que, por entonces, suponía toda una novedad en una minería absolutamente dominada por las operaciones subterráneas. De aquella roza se arrancarán entre 1870 y 1890 las dos terceras partes de todo el hierro

<sup>1</sup> «Las Herrerías de Cuevas. Extracto de un artículo del difunto notable ingeniero de minas D. Ignacio Gómez Salazar», en *El Minero de Almagrera*, nº 1.199, 1 de febrero de 1899, pp. 13-15.

<sup>2</sup> SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: «Guillermo H. Huelin (Málaga, 1815 – Cuevas, 1876). Notas biográficas de un empresario decimonónico en la minería del Levante almeriense», en *Axarquía*, nº 11, 2006, pp. 77-85.



1. Son las Rozas de Herrerías la primera explotación a cielo abierto del distrito. Aquí protagonizó Guillermo H. Huelin el inicio de una nueva etapa en la minería provincial, la del hierro, causa de la modernización de los transportes y revulsivo del primer ferrocarril de Almería. (Foto de José Rodrigo / Fondo Cultural Espín, Lorca)

producido en la provincia de Almería, lo que nos ofrece una idea de la enorme importancia que adquirirá este metal en la nueva etapa que a partir de ahora se va a configurar.

Y mientras Huelin se afana en la extracción del hierro de Santa Matilde, los primeros capitales extranjeros comienzan a penetrar en una actividad hasta ese momento supeditada a la pequeña inversión de origen local o nacional. Antes de la década de 1870 y desde el mismo inicio de la minería en Almagrera, las sociedades por acciones, en manos de reducidas oligarquías económicas con domicilio en los núcleos de población cercanos a las explotaciones —Cuevas y Vera—, o de grupos de inversores procedentes de provincias colindantes y de la misma capital del reino, establecerán unos procedimientos de aprovechamiento «rapiñosos», fundamentados en un beneficio rápido y abundante que, como consecuencia, se imponían una drástica limitación de inversiones con destino al mantenimiento o modernización de las instalaciones. El alto tenor de los minerales extraídos contribuyó, sobre todo en los primeros tiempos, a un acelerado enriquecimiento de los partícipes en estas sociedades que pronto se

habituaron a sustanciosas ganancias y escasos gastos, acomodándose con facilidad a esta inercia donde las sociedades más afortunadas protagonizaban frecuentes repartos activos y eludían —de no ser absolutamente indispensable— la emisión de repartos pasivos. Sobrada codicia y escasa organización fueron norma hasta que un grave y general inconveniente se apoderó de todo el coto minero: a partir de 1847 el agua comenzará a anegar las profundidades. Había que afrontar el problema con decisión, de ahí que, no sin dificultades y diferencias, se llegase a un acuerdo para la instalación de un desagüe general en el Jaroso, primer desembolso de consideración al que se vieron forzados los accionistas de Almagrera.

Precisamente será la incapacidad de la iniciativa local para acabar con la amenaza permanente del agua la que motivará la llegada de las primeras empresas extranjeras hasta aquel distrito. El 28 de febrero de 1875 se había constituido en París la *Sociedad de Plomos Argentíferos de Almagro y Almagrera*. A través de Luis Figuera y Silvela, su representante en España, esta empresa se hará con las riendas del establecimiento desaguador,

adquiriendo todos los derechos y obligaciones ante la *Unión Desaguadora*, sociedad local que había gestionado la infraestructura hasta ese momento. Luego, el 1 de junio de 1877, tras su creación también en París y el fracaso protagonizado por la anterior en la gestión del Desagüe, la *Compañía Minera de la Provincia de Almería* recibirá de *Almagro y Almagrera* todos los derechos y deberes sobre la explotación de aquellas instalaciones<sup>3</sup>. Esta presencia de capital extranjero en el negocio desaguador tendrá como consecuencia su propia diversificación, ya que desde ese mismo instante también se va a producir una penetración de inversiones foráneas en los sectores del laboreo y beneficio de minerales, lo que iba a provocar una modificación sustancial en unas relaciones comerciales y mercantiles que se habían mantenido inalteradas durante los más de 30 años de capitalización autóctona. Y este nuevo escenario, más diversificado y competitivo, se vio muy pronto cuajado de tirantez y conflicto como consecuencia de la lucha de intereses entre locales y extranjeros, pero dio igualmente como resultado el que unas compañías de mayor entidad, mejor organizadas y gestionadas, asumiesen una necesaria modernización de aquellos cotos mineros, principalmente en cuanto a dotación de nuevos medios de transporte que sustituyesen las primitivas y onerosas recuas de bueyes y reatas de mulas. Se trataba de una intervención imprescindible, ya que la preponderancia de la producción del hierro sobre la plata y el plomo a partir de estas décadas finales del XIX exigía, dado su menor valor, un abaratamiento de los costes para rentabilizar aquellas explotaciones, e indudablemente uno de los pilares en el que se debía apoyar esta reducción era, junto al laboreo y el beneficio, la racionalización del transporte.

### 1. Un primer intento abocado al fracaso

Hemos sabido más arriba que la *Sociedad de Plomos Argentíferos Almagro y Almagrera* principia negocios en esta sierra hacia 1875. La compañía francesa llegará de la mano de su representante en España Luis Figuera y Silvela<sup>4</sup>, ingeniero de minas y diputado a cortes entre 1873 y 1891 por diferentes distritos (Castuera, Navalmoral de la Mata, Alcoy y Cartagena), incitador de

numerosas sociedades mineras tanto en Almagrera como en Castuera (Badajoz) y Mazarrón, al que además se le debe la posterior presencia en estos cotos de la también gala *Compañía Minera de la Provincia de Almería*. Pues bien, con fecha de 27 de marzo de 1876, Francisco Poblet Espí, en nombre de nuestro ingeniero, solicitará ante el ministro de Fomento una autorización «*para practicar los estudios de un ferrocarril minero que, partiendo del puerto de Villaricos, enlace con él las minas de Sierra Almagrera y las explotaciones de las Herrerías*»<sup>5</sup>; fundamentaba esta petición en la importancia que había adquirido aquel distrito, considerando en consecuencia que todo lo que supusiese una mejora de sus condiciones industriales debería redundar en favor no sólo de la provincia, sino de todo el país, de ahí la prioridad que habría que conceder a un proyecto de estas características. Más adelante se desvelará el auténtico objeto que se persigue con su materialización: sustituir los primitivos medios de transporte por otros más perfeccionados, más acordes con las necesidades actuales de la industria minera. Pocos días después, el primero de abril, la sección de Ferrocarriles de la Dirección General de Obras Públicas enviaba al Gobierno Civil de Almería la autorización «*a fin de que, por término de un año, pueda hacer los estudios [...], entendiéndose que por esto no se da derecho alguno a concesión del camino ni a indemnización de ningún género [...]*»<sup>6</sup>. Aunque ello no sea alumbrado por los documentos, es indudable que Figuera y su destacado en Madrid realizaban esta solicitud a instancias de *Almagro y Almagrera*, preocupada desde sus momentos iniciales en aquellos cotos mineros por la perentoria necesidad de erradicar los antiguos medios a tracción de sangre por otros mecanizados, viendo probablemente en ello no sólo un recorte en los gastos derivados del traslado de los minerales desde sus minas hasta el punto de beneficio o embarque, sino igualmente el comienzo de un flamante negocio al ofrecer este servicio a todas aquellas sociedades que arrancaban metales en la zona y precisaban de una conducción económicamente asequible hasta el puerto de Villaricos.

Perece ser que aquellos estudios finalmente se materializaron, y ello es posible afirmarlo no sin ciertas reticencias. Casi un año más tarde de la

<sup>3</sup> *Informe de la Comisión de Estudio del Desagüe de Sierra Almagrera*, Madrid, Imprenta de la Viuda de Hernando y C<sup>ta</sup>, 1891, p. 42.

<sup>4</sup> Con motivo de su muerte, se inserta en las páginas de *El Minero de Almagrera* una breve necrológica que recoge sus mayores méritos, n<sup>o</sup> 874-875, 28 de abril de 1892, p. 7.

<sup>5</sup> «Minas de Sierra Almagrera al puerto de Villaricos», Archivo General de la Administración sección Obras Públicas (AGAOP en nuevas citas).

<sup>6</sup> *Ibidem*.



2. Luis Figuera y Silvela fue el introductor de capitales extranjeros en el distrito de Almagrera-Herrerías, entre ellos los de la *Compañía de Águilas*, promotora del primer ferrocarril minero de la provincia. (Foto Hebert / Col. José Miguel Fuentes)

primera solicitud, el 26 de enero de 1877, un tal Rodrigo de Uhagón y Vedia —del que nada hemos sabido hasta este instante, de ahí nuestras reservas— suplica ante el Ministerio de Fomento *«la concesión de un ferrocarril minero, cuyos planos se acompañan, que, partiendo de las minas principales, termine en el puerto de Villaricos y enlace con un pequeño ramal los establecimientos industriales situados en las Herrerías de Cuevas»*<sup>7</sup>. Aunque el nombre que encabeza esta petición sea distinto de los que un año antes habían solicitado autorización para el estudio del ferrocarril, la mera existencia de los planos que se adjuntan podría informar de una segunda etapa en el proceso de aplicación del proyecto anterior, más aún si tenemos en cuenta que tanto el trazado del futuro

ferrocarril como los motivos que lo justifican coinciden plenamente: *«Desprovisto en la actualidad este Distrito de vía alguna de comunicación perfeccionada, los transportes todos se verifican en condiciones sumamente onerosas que harían imposible la explotación de aquellos ricos veneros al distar más de la costa del Mediterráneo»*. También las consecuencias de su construcción argüidas por este segundo documento nos recuerdan a las defendidas por el primero: *«V. E. [vuestra excelencia] no desconocerá las inmensas ventajas que con la construcción del camino que se solicita reportará [a] aquella localidad, por la economía notable que en los transportes se realice y además por el desarrollo que la industria adquiera en el Distrito, ayudada por tan poderoso medio [...]»*. Nuestro Rodrigo Uhagón, instado con toda probabilidad por la misma administración, remitirá nuevo escrito —fechado el 12 de noviembre de 1877— con el fin de ajustarse a las exigencias que el *Reglamento para la Ejecución de la Ley General de Obras Públicas*, aprobada el 6 de junio de ese año, había puesto en vigor. Pues sí, tal y como se le requería, el interesado presentaba *«Memoria justificativa de que la parte de dominio público que ocupará la obra que se solicita no se halla destinada al uso público y, además, otra Memoria justificativa de las tarifas que en las obras hayan de establecerse»*. Con bastante celeridad, el 21 de noviembre, la Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas remite al Gobierno Civil de Almería una

copia del referido proyecto para que lleve a término las comprobaciones oportunas, por si la obra que se intenta altera o afecta en algún modo a las fincas colindantes que se reflejan en el plano, supeditando cualquier concesión al dictamen de la Junta Provincial de Agricultura, Industria y Comercio y del ingeniero de Obras Públicas de la provincia<sup>8</sup>. El hecho de que el expediente no nos avance nuevos datos, va a impedir que nos enteremos de si se produjo la concesión de este ferrocarril o, por el contrario, fue denegada; ahora bien, fuese cual fuese la decisión administrativa finalmente adoptada, aquella vía de transporte tan necesaria para los intereses de la minería cuevana jamás se llegó a iniciar.

Y no fue ésta la única tentativa frustrada de dotar a nuestro distrito minero de una infraestructura

<sup>7</sup> *Ibidem*.

<sup>8</sup> *Ibidem*.

3. Acción de la *Compañía de Águilas*, fundada en París en 1881. A su iniciativa se debió la construcción del ferrocarril Herrerías-Palomares, inaugurado en 1885. (Col. Enrique F. Bolea)



de estas características. Formando parte de un proyecto más extenso y ambicioso, la casa *Figuera, Le Roy y Compañía* planeará allá por los primeros meses de 1881, bajo la dirección del ingeniero Carlos Lantillon, el tendido de una línea férrea que tendría su punto de partida en el puerto que por entonces construía esta empresa en la vecina localidad de Águilas<sup>9</sup>. Se trataba de un ferrocarril destinado exclusivamente al transporte de mineral que, saliendo de la población mencionada, pasaría por Puerto Grima, el barranco Jaroso en Sierra Almagrera, Pulpí, Sierra de Enmedio y Lumbreras hasta arribar a Lorca, su último destino, donde enlazaría con otro camino de hierro proyectado desde Murcia. Su trazado cubriría un recorrido de 70 kilómetros, con un ancho de vía de 800 milímetros. Tampoco este intento abandonó nunca ese primer estadio de proyecto.

## 2. El primer ferrocarril minero de la provincia

Tendría que transcurrir todavía casi un lustro para que las primeras vagonetas cargadas de mineral recorriesen el distrito de Cuevas. Antes, en aquel mismo 1881, otra de esas grandes compañías foráneas que perseguían su asentamiento y consolidación en la minería del Levante almeriense presenta sus credenciales. La francesa *Compagnie d'Aguilas* —de la que también ostentaba su representación en España Luis Figuera y Silvela— compra

a la casa Huelin la portentosa roza de Santa Matilde y se hace con la concesión en arriendo de la mina Milagro de Guadalupe. Continúa de este modo el más que rentable negocio iniciado por el malagueño, inaugurándose a la vez el despegue de la minería del hierro en una zona dominada hasta la fecha por las producciones plomíferas y argentíferas<sup>10</sup>. Pero a esta sociedad le va a preocupar desde sus primeros tiempos en la localidad la necesidad de modernizar los obsoletos y caros medios de transporte que se mantenían casi inmutables desde el comienzo de las actividades en la zona, porque de otro modo no se podrían rentabilizar unas producciones que, centradas ahora casi exclusivamente en el hierro, los mercados no iban a asumir con la misma desmesura de etapas anteriores, cuando el plomo y, sobre todo, la plata, con una demanda garantizada hacia países como Francia y Gran Bretaña, alcanzaban un precio tan elevado que permitía el mantenimiento de altos costes en los procesos de producción y transporte. En aquellos días la coyuntura era otra muy diversa: había que abaratar el precio final del hierro, tanto en bruto como beneficiado, para poder ser competitivos, y ello exigía racionalizar el coste de las operaciones que se practicaban desde la extracción del mineral hasta su depósito en las bodegas de los barcos cargueros.

<sup>10</sup> Sobre las explotaciones de hierro en los criaderos del norte de Almería y la presencia de capitales extranjeros durante este periodo, véase SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: *La minería en el Levante almeriense 1838-1939. Especulación, industrialización y colonización económica*, Almería, Editorial Cajal, 1983.

<sup>9</sup> En *El Minero de Almagrera*, n° 343, 1 de abril de 1881, p. 3.

No obstante, esta inquietud se encontraba muy generalizada en la Cuevas minera del último cuarto del siglo XIX, e incluso las páginas de la prensa local recogían una corriente de opinión que reivindicaba la urgente y necesaria construcción de ferrocarriles que conectasen los centros de producción con los puntos de embarque más cercanos. En ocasiones, como ocurrió en junio de 1882, va a ser el propio *Minero de Almagrera* el que, «*deseoso del engrandecimiento de este país, digno por su situación, riqueza e importancia de alcanzar todos los adelantos de la moderna civilización*», proponga la construcción de una vía férrea que uniese el núcleo urbano de Cuevas con sus dos centros mineros; se trataba de un ferrocarril económico que, teniendo su punto de partida en el lugar mencionado, llegase a Herrerías y desde allí, tras recorrer las fábricas y lavaderos establecidos en Mulería, subiese hasta Sierra Almagrera, recorriese luego Villaricos y Palomares, finalizando su trayecto en la localidad de Garrucha<sup>11</sup>. Pero no conforme con la descripción de la línea, calculaba aproximadamente el importe de las obras, los materiales empleados y las expropiaciones en la suma de 1.074.645 pesetas; en unas 200.000 la cantidad generada por el tráfico anual de mercancías; en 29.800 el servicio de pasajeros; y en 68.940 los gastos de explotación. Por tanto, de todo esto se extraía un producto líquido de 160.860 pesetas. Dada la demostrada rentabilidad de la empresa, el medio escrito tampoco consideraba un obstáculo allegar la abultada cifra que se precisaba para su realización, de ahí que en su afán de facilitar las cosas se atreviese a plantear dos sistemas distintos de capitalización: «*consistente el primero en la formación de una sociedad por acciones al precio de 500 pesetas cada una; y el segundo, mixto de acciones y obligaciones, o sea 1.000 acciones y 1.150 obligaciones amortizables en seis años por sorteo, con un interés anual de 6 por ciento [...]*».

Con sustanciales modificaciones, será ésta una propuesta inicialmente asumida por la *Compañía de Águilas*. Sin embargo, a esta empresa no le va a interesar en absoluto —por no ajustarse a sus prioridades y objetivos comerciales— el establecimiento, tal y como se preveía en la propuesta precedente, de un tramo de ferrocarril entre Cuevas y Herrerías, por lo que procederá a eliminarlo del

proyecto que en 1883 someterá a la aprobación de las instancias superiores del Estado y que, sin lugar a dudas, podría ser considerado un antecedente del camino de hierro entre Herrerías y Palomares. Y es que el 16 de junio de aquel año el Senado emite dictamen favorable para la construcción de un ferrocarril entre el Jaroso y Garrucha, es decir, un medio que garantizase el transporte fácil y económico desde Almagrera y Herrerías hasta los puntos de embarque y las fábricas de fundición enclavadas en la rambla de Mulería, Villaricos, Palomares y Garrucha<sup>12</sup>. La longitud del trazado sobrepasaba los 15 kilómetros, de los que casi 10 ocupaban el tramo entre el Jaroso y Palomares y algo más de cinco los comprendidos entre este último punto y su finalización en Garrucha; su ancho de vía sería de 800 milímetros. A lo largo de aquel recorrido se proyectaba la ubicación de tres estaciones: la de Garrucha se levantaría a la entrada de la fundición San Jacinto; la de Palomares aprovecharía los edificios que allí tenía construidos la Compañía de Águilas en las inmediaciones de la fábrica San Francisco Javier; y, al otro lado del río, se situaría la de Herrerías. De todas ellas estaba previsto que, en el futuro, partiesen otras vías secundarias y ramales que acercasen el servicio de este ferrocarril hasta las minas que así lo solicitasen. El presupuesto de las obras se había calculado en 745.700 pesetas.

Es más que probable que el ferrocarril entre Herrerías y Palomares fuese uno de los tramos incluidos en ese proyecto más amplio del que acabamos de hablar, al que se le dio prioridad por responder con mayor eficacia a los intereses inmediatos de la empresa promotora que, como ya sabemos, era propietaria o arrendataria de varias explotaciones en Herrerías y de un establecimiento fundidor en Palomares, los dos extremos que ahora se ponían en conexión a través de la nueva vía. Las obras del ferrocarril debieron iniciarse en la segunda mitad de 1884, desarrollándose su proceso constructivo a muy buen ritmo, pues de otro modo no se entendería la noticia que recoge la prensa local el primero de febrero de 1885: «*Ha estado suspendido unos días el movimiento de trenes en el ferrocarril de Herrerías a Palomares, en esta jurisdicción, por tener que vencer algunos obstáculos que se presentaban para el buen funcionamiento de la locomotora. Es probable que a estas horas esté ya funcionando de*

<sup>11</sup> En *El Minero de Almagrera*, n.º 402, 6 de junio de 1882; y «Ferro-carriles en proyecto», en *El Minero de Almagrera*, n.º 468, 25 de octubre de 1883, pp. 1-2.

<sup>12</sup> «Ferro-carril de Garrucha al Jaroso», en *El Minero de Almagrera*, n.º 452, 29 de junio de 1882, p. 2.



4. Fundición San Francisco Javier en Palomares, hasta donde el ferrocarril transportaba los hierros de Santa Matilde y Virgen de las Huertas para su beneficio antes del embarque. (Foto José Rodrigo / Fondo Cultural Espín, Lorca)

nuevo»<sup>13</sup>. No obstante, sería posible deducir que tan temprano trasiego de la locomotora obedeciese más bien a la utilización de la misma en las labores de construcción, ya que el medio idóneo para allegar materiales y trabajadores hasta el extremo de avance de la vía férrea sería precisamente el aprovechamiento de aquel ingenio de vapor. Un mes más tarde, el mismo periódico anunciaba que, dentro de esta línea, se estaba concluyendo el puente de madera sobre el río Almanzora, infraestructura que, por motivos obvios, se consideraba una solución provisional y económica para superar este accidente físico, «*pues fácil es comprender que no resista la más pequeña avenida*». Y a continuación, buscando justificar esta eventualidad, se nos desvelará lo que ya veníamos sospechando desde más arriba, es decir el tramo en construcción entre Herrerías y Palomares se pensaba entonces como la inaplazable primera fase de una línea que en el futuro dilataría su ahora modesta longitud: «*La construcción de un puente de hierro en aquel sitio representa un desembolso considerable, que no tiene objeto hoy para el ferrocarril de Palomares. Mañana, cuando se le dé la extensión que debe dársele, entonces será precisa la construcción de un puente sólido que resista las más fuertes avenidas. Por lo pronto se acercará*

<sup>13</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 529, 1 de febrero de 1885, p. 4.

*el tren a los mismos montones de mineral de hierro de las Herrerías, con lo cual se hará una retirada diaria de consideración, obteniendo una economía no menos considerable*»<sup>14</sup>.

Para principios de abril ya funcionaba «*la locomotora que arrastra los vagones tras un recorrido de cinco kilómetros por un camino de vía estrecha*»<sup>15</sup>, lo que indicaba la práctica finalización de las obras. Aún debieron pasar tres meses —durante los que, con toda probabilidad, se efectuaron pruebas sobre la vía y con la locomotora de vapor— para que se celebrase el acto oficial de inauguración. Desde ese 10 de agosto de 1885<sup>16</sup> la minería cuevana entrará en una etapa de modernización de los transportes que tendrá su continuidad años más tarde con la construcción y entrada en servicio de otras pequeñas líneas ferroviarias.

Ahora bien, el funcionamiento de esta línea fue notablemente irregular, hallándose supeditado a los frecuentes y graves contratiempos que afectaban

<sup>14</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 534, 8 de marzo de 1885, p. 3.

<sup>15</sup> Extraído de *El Minero de Almagrera*, de 10 de abril de 1885, por GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio; y COVES NAVARRO, José Vicente: *Trenes, cables y minas de Almería*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses, 2000 [2ª Ed.], p. 36.

<sup>16</sup> MOLINA SÁNCHEZ, Antonio: *Cuevas del Almanzora y Garrucha (1880-1890). Apuntes para su historia*, Almería, Ayuntamiento de Cuevas del Almanzora, 1990 [2º ed.], p. 247.



5. Actividad de carga y descarga de vagonetas en plena Roza de Santa Matilde en la primera década del siglo XX. La explotación sería adquirida por la *Société Minière d'Almagrera* en 1903. El segundo personaje por la derecha es el ingeniero Luis Siret. (Col. Enrique F. Bolea)

a las rozas de Herrerías, siempre perjudicadas aquéllas por las filtraciones de agua proveniente del cercano río Almanzora. Por consiguiente, la inundación periódica de estas explotaciones a cielo abierto suponía la paralización de las labores de extracción y, en consecuencia, la inactividad del ferrocarril. De este modo, ya en ese primer año de 1885 su movimiento se redujo «a una parte del año nada más, transportando las existencias de mineral de las Herrerías, cuyas minas suspendieron las labores por haberse inundado»<sup>17</sup>. Suspensiones y reanudaciones del servicio se sucedieron a lo largo de sus tres primeros años de vida. Luego, una catástrofe natural de las que dejan profunda huella en el colectivo arruinó por completo la infraestructura; la terrible riada del 6 de septiembre de 1888, conocida popularmente como la *del Naranjo*, destruyó el tendido ferroviario en todo su recorrido<sup>18</sup>, arrasando el endeble puente de madera

<sup>17</sup> Extraído de *Estadística Minera de España*, 1885, p. 74, por GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio; y COVES NAVARRO, José Vicente: *Op. cit.*, 2000 [2ª Ed.], p. 36.

<sup>18</sup> «Horrorosa inundación», en *El Minero de Almagrera*, n.º 701, 9 de septiembre de 1888, p. 3.

que atravesaba el Almanzora. A la hora de reconstruir la infraestructura se tuvieron muy presentes los daños que aquella descomunal avenida le había infligido, particularmente en la solución que debería adoptarse para superar de un modo seguro y económico el obstáculo que representaba el cauce del río. Siguiendo estas premisas, se optó por la construcción de un originalísimo puente móvil cuyas vigas estarían sujetas a ambas orillas mediante unas gruesas cadenas fuertemente asidas a las argollas existentes en los extremos, de modo que, en caso de riada, la estructura pudiera abrirse en dos mitades siguiendo la dirección de las aguas<sup>19</sup>.

El arriendo de las rozas por parte de la *Compañía de Águilas* a otras empresas explotadoras solía implicar la cesión, en el mismo régimen, de este ferrocarril minero. Así sucedió en 1890, cuando el británico Herman Borner, con intereses en otros criaderos de la provincia como el de Sierra Alhamilla, afronta la explotación de un buen número de minas en Herrerías, enfrentándose con determinación

<sup>19</sup> GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio; y COVES NAVARRO, José Vicente: *Op. cit.*, 2000 [2ª Ed.], p. 37.

resolutiva a ese problema que tanto y de manera tan perjudicial había dificultado los trabajos de extracción de minerales: la presencia de agua. Con objeto de atajar la afluencia del pernicioso líquido levantó un muro de contención que mantuviese a raya las filtraciones de agua y, para lograr la desecación total de la roza, instaló cinco bombas de extracción de 135 caballos cada una. Aunque no sabemos si fue la empresa arrendataria o la arrendadora la que asumió la reparación de los considerables desperfectos causados por la riada de 1888, lo cierto es que en marzo de 1891 el ferrocarril vuelve a transportar minerales desde Herrerías hasta Palomares.

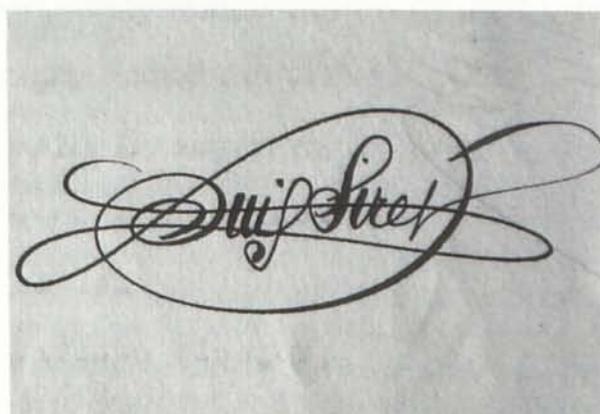
Con la suspensión de pagos de los negocios de Borner en 1895<sup>20</sup> es probable que el ferrocarril entrase en un largo período de inactividad y decadencia hasta su posible abandono final hacia 1903 cuando la *Société Minière d'Almagrera* adquiere en propiedad la mina Virgen de las Huertas. Antes, en 1897, —lo veremos más adelante— el ingeniero belga Luis Siret había promovido un ferrocarril entre Herrerías y Villaricos cuya explotación y servicio serían trasferidos a partir de 1903 a aquella misma sociedad, que preferirá —al igual que lo había hecho Siret con anterioridad— la rada de esta última población como punto de embarque de sus producciones en detrimento de Palomares. Ahora bien, gracias a los datos alumbrados por una reciente investigación de Gómez Martínez, estaríamos en disposición de asegurar que, si el funcionamiento de la línea Herrerías-Palomares superó la frontera del siglo XIX, en ningún caso se prolongó más allá de 1908, momento en que la *Société Minière* vendió la locomotora que había prestado el servicio desde 1885 al ferrocarril manchego de Villacañas a Quintanar de la Orden<sup>21</sup>.

## II. LUIS SIRET Y LA SOCIÉTÉ MINIERE D'ALMAGRERA<sup>22</sup>

Será este ingeniero de origen belga el que, unido a su socio Baltasar Flores Bravo, revitalice las explotaciones del distrito con el empleo de las últimas técnicas en el laboreo de minas y la continua

ampliación de su ámbito de explotación mediante el arrendamiento, a las sociedades locales y partidarios, de propiedades poco rentables hasta ese momento, ubicadas tanto en Almagrera como en Herrerías. Entre 1897 y 1900 el número de explotaciones en arriendo no para de crecer; a la Petronila e Iberia, ambas situadas en Herrerías, se irán sumando Campo Hermoso, San Torcuato y Venus Amante en el barranco Jaroso; las minas de la *Sociedad Crescencia* y la Mercurio en el barranco Francés; y la riquísima explotación Virgen del Carmen también en Almagrera.

Fruto de esta dinámica se funda en París, el 7 agosto de 1900, la *Société Minière d'Almagrera*, que tiene como base el volumen de negocio acumulado por ambos socios, aunque Siret adquirirá mayor relevancia al convertirse en su administrador delegado, principal accionista y director de la empresa. Un año después, el 16 de octubre de 1901, Luis y Enrique se reúnen en París, en la sede de



6. Firma del ingeniero belga Luis Siret Cels. (Archivo Municipal de Cuevas del Almanzora)

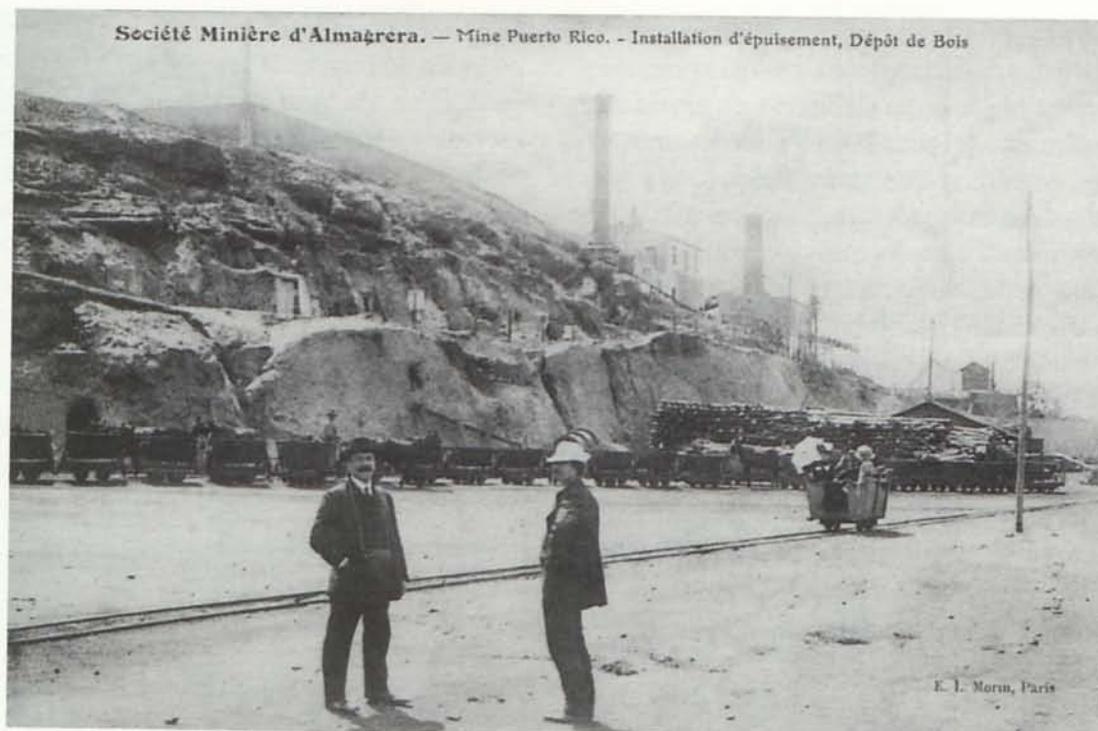
aquella sociedad, con su Consejo de Administración, decidiéndose el aumento de capital hasta 400.000 francos y el ofrecimiento a Luis Siret de poderes para adquirir en España nuevas concesiones mineras, además de confiarle plenas competencias en todos aquellos actos de gestión que la empresa requiriese.

Siret demostraría desde su primer contacto con los negocios mineros de la zona un interés desmedido por buscar alternativas al sistema dominante de los caminos carreteros, y su mayor preocupación estribaba en el abaratamiento del transporte de mineral a través de la adopción de

<sup>20</sup> SÁNCHEZ PICÓN, Andrés: *Op. cit.*, 1983, p. 227.

<sup>21</sup> En 1883 la Compañía de Águilas compró a la *Société Franco-Belge pour la Construction des Machines et Matériel pour Chemins de Fer* cuatro locomotoras, una de las cuales fue destinada al ferrocarril de Herrerías a Palomares. Sobre los particulares de esta adquisición y los destinos que tuvieron aquellas máquinas, véase GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio: «Las locomotoras del ferrocarril de Herrerías a Palomares», *El Ferrocarril-Edición Digital*, Año 1, nº 2, en [http://www.asafal.com/digital\\_2/articulo1.htm](http://www.asafal.com/digital_2/articulo1.htm).

<sup>22</sup> HERGUIDO, Carlos: *Apuntes y documentos sobre Enrique y Luis Siret, ingenieros y arqueólogos*, Almería-Cuevas del Almanzora, Instituto de Estudios Almerienses y Ayuntamiento de Cuevas del Almanzora, 1994.



7. El ferrocarril Herrerías-Villaricos a su paso por la mina Puerto Rico. En primer plano, con sombrero blanco, Luis Siret. Hacia 1910. (Col. Enrique F. Bolea)

medios más eficaces y económicos. De estos desvelos nacerá el ferrocarril de Herrerías a Villaricos y, más adelante, cuando el negocio desplegado por el ingeniero sea absorbido por la *Société*, su inquietud por la ampliación y modernización de aquellas infraestructuras encaminadas a racionalizar las explotaciones y la comercialización de los minerales, lejos de extinguirse, se acrecentará todavía más. Surgirán entonces almacenes para depósito de mineral, embarcaderos, hornos de calcinación, flamantes instalaciones de fundición, fábricas de electricidad que desterrarán definitivamente el empleo del vapor, y talleres y oficinas que otorgarán nuevos aires de modernidad a una zona minera que no se había caracterizado en épocas anteriores por una significativa tendencia a la inversión y a la innovación.

### 1. Construcción y primeros tiempos del ferrocarril de Siret

En los primeros días de abril de 1897 *El Minero de Almagrera* informa, en su sección «Miscelánea», del inminente comienzo de las obras de construcción de un ferrocarril minero desde Herrerías hasta las playa de los Hortelanos en Villaricos<sup>23</sup>. Añade además que se está en conversaciones con los

<sup>23</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 1.112, 9 de abril de 1897, p. 3.

propietarios de los terrenos por los que ha de atravesar el camino de hierro, algunos de los cuales han recibido ya las correspondientes indemnizaciones. Son procedimientos preliminares que se prolongarán durante todo aquel mes de abril y que se completarán con otras operaciones de mayor complejidad destinadas a la consolidación de los terrenos sobre los que descansaría el futuro tendido ferroviario. Así es, se hacía preciso modificar el tramo de camino carretero que, desde el lugar conocido como Los Conteros, poco antes de llegar a Villaricos, finalizaba en las inmediaciones de la fundición Carmelita; a la vez que se cambiaba el trazado, se mejoraban ostensiblemente las características de una vía de comunicación muy transitada, pues la anchura mínima de la misma crecía hasta los seis metros y el terreno ahora atravesado no estaría tan expuesto a las nefastas consecuencias de las lluvias que hasta ese momento lo habían convertido en un lodazal. Desviado el antiguo camino, se eliminará el último obstáculo y las obras del nuevo ferrocarril comenzarán de inmediato. Y el objeto de la infraestructura proyectada, íntegramente costeada por Siret y su socio Baltasar Flores, consistirá en «facilitar la exportación de minerales de Herrerías a los establecimientos de fundición que radican en Villaricos y de aquellos otros que se destinan a la exportación, así como conducir carbones, minerales y demás efectos desde la

*playa a las fábricas del interior, abaratando los transportes [...]»<sup>24</sup>.*

Al concluir mayo el nuevo camino carretero está terminado, por lo que una comisión del Ayuntamiento de Cuevas realiza la pertinente inspección, autorizando su apertura al servicio público y permitiendo a su antiguo dueño tomar posesión de los terrenos que han quedado libres y sobre los que se adecuará la nueva línea de ferrocarril<sup>25</sup>. Con este último tendrá que negociar Luis Siret las indemnizaciones que correspondan para poder finalmente pasar la nueva vía de transporte.

Todo estaba listo para que el 31 de mayo, bajo la atenta dirección del ingeniero, comenzasen las labores propias del tendido ferroviario<sup>26</sup>. Coincidió el principio de estas obras con una crisis que no había hecho nada más que acentuarse a medida que crecía el número de explotaciones inactivas, lo que tuvo como primera consecuencia un acusado aumento del desempleo. Por ello, la construcción de este ferrocarril, con la necesidad de contratar a un importante contingente de braceros hasta ese momento en paro, mitigó de manera ostensible este mal social en la zona, pero resultó claramente insuficiente para emplear a esa legión de desocupados que albergaron la esperanza de salir de su angustiosa situación ocupándose en aquellas faenas, porque lo cierto era que no había trabajo para todos<sup>27</sup>.

Desde el principio, las labores se desarrollaron a muy buen ritmo. En los 3.500 metros de longitud del trazado hubo operaciones de ejecución más compleja como el túnel que debía atravesar el cerro donde se asentaban las galerías de condensación de la fundición Carmelita, a la altura del paraje de Los Conteros; con sus 140 metros, aquel elemento esencial en el recorrido del futuro ferrocarril ya se había acometido por ambos extremos hacia mediados de junio y su conclusión se auguraba en breve. En los comienzos de julio eran más de 40

los metros perforados en una y otra punta del túnel<sup>28</sup>. A excelente marcha se afrontaban las trincheras y terraplenes que salpicaban el trazado de la vía, lo que hacía anunciar a la prensa local que antes de la finalización del verano las vagonetas trasladarían el mineral de Herrerías a Villaricos<sup>29</sup>. Y así fue, gracias al constante impulso de Siret, este ferrocarril, pensado inicialmente para el transporte de los hierros producidos por la mina Petronila —explotada por nuestro ingeniero— hasta la segura playa de los Hortelanos, estaba terminado el primero de agosto de 1897, fecha en que tuvieron lugar los actos de inauguración. En dos escasos meses se había cumplido de un modo meritorio con el objetivo, y ello a pesar de 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 rambla de Muleria; 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 [...]»<sup>30</sup>.*

Como no podía ser de otro modo, ante la expectación que había despertado la construcción de esta nueva vía de transporte, la prensa del momento plasmará en sus páginas algunos detalles referidos a su inauguración. Ese primer domingo de agosto, tras la bendición realizada por el presbítero Santos Mulero, las familias de Siret y Baltasar Flores, ambos propietarios e incitadores del proyecto, junto a otros invitados, ocuparon unas vagonetas que se habían preparado expresamente para el transporte de personas y protagonizaron el primer viaje que contemplaron aquellos raíles. Arribados a la playa de Villaricos, fueron convidados por los promotores a una opípara comida bien regada con vinos y licores, *«entre los cuales llamó mucho la atención un vino añejo imitando al Jerez, hecho en una de las haciendas que D. Baltasar Flores tiene en Sierra Cabrera»<sup>31</sup>*. El programa se completó con un paseo en lanchas frente a las playas de Villaricos. En un tiempo

<sup>24</sup> «De Herrerías a Villaricos», en *El Minero de Almagrera*, nº 1.115, 2 de mayo de 1897, p. 2.

<sup>25</sup> «Villaricos», en *El Minero de Almagrera*, nº 1.118, 25 de mayo de 1897, p. 3.

<sup>26</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 1.119, 2 de junio de 1897, p. 4.

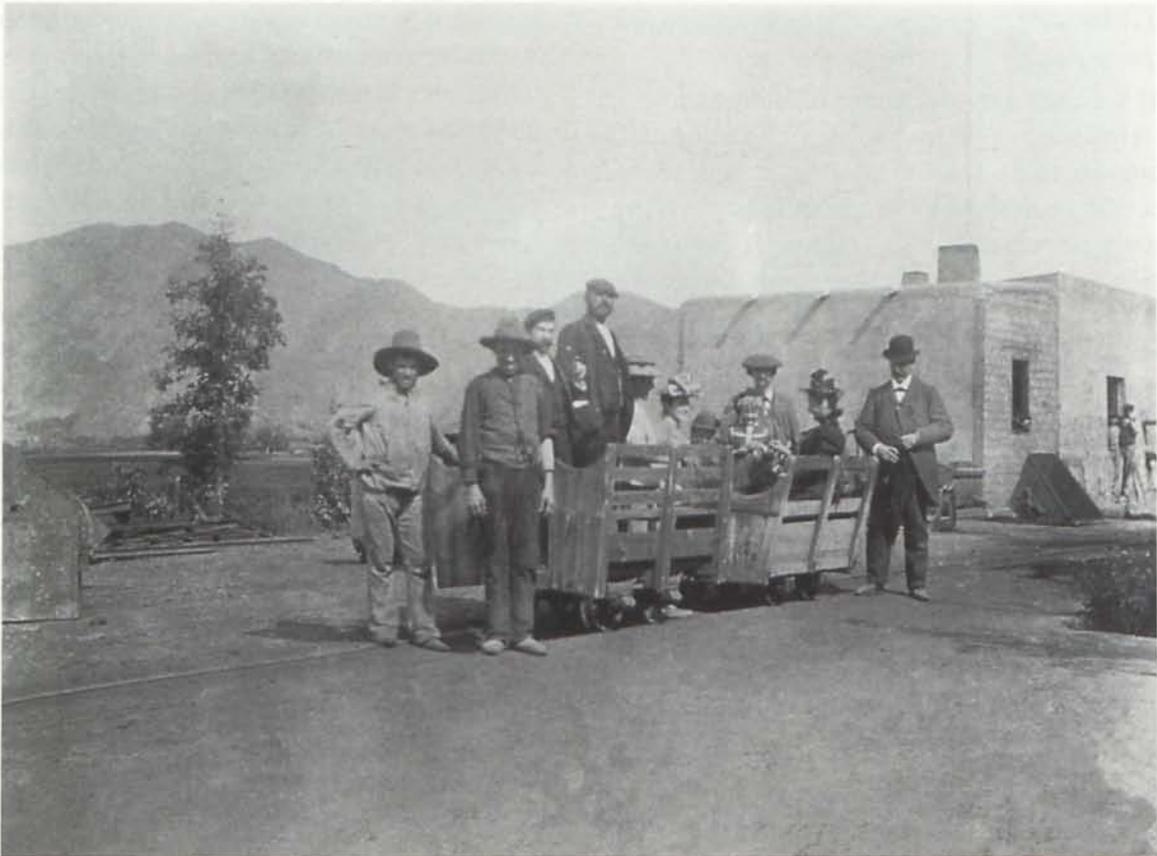
<sup>27</sup> Otras iniciativas, como las obras de defensa que algún particular había iniciado en la ribera del Almanzora para evitar la inundación de sus tierras o la reactivación de las rozas de Santa Matilde y Virgen de las Huertas, también estaban contribuyendo a atenuar la desfavorable situación por la que atravesaba la clase jornalera. En *El Minero de Almagrera*, nº 1.120, 9 de junio de 1897, p. 4.

<sup>28</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 1.123, 4 de julio de 1897, p. 4.

<sup>29</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 1.121, 19 de junio de 1897, p. 4.

<sup>30</sup> «Carta de Villaricos. Inauguración del ferrocarril de Herrerías a Villaricos», en *El Minero de Almagrera*, nº 1.127, 4 de agosto de 1897, p. 3.

<sup>31</sup> *Ibidem*.



8. Con este tipo de vagonetas se desplazaron los convidados hasta las playas de Villaricos el 1 de agosto de 1897, día de la inauguración. El tercero por la derecha, con gorra, es Luis Siret. Hacia 1910. (Col. Mercedes Soler Bernabé)

record, pues, se materializó un pensamiento que, a buen seguro, reanimaría la actividad del distrito y reportaría abundancia de trabajo a las clases obreras, ocupadas a partir de ahora en las labores de carga y embarque de las miles de toneladas de hierro que se habían de extraer del criadero de la Petronila.

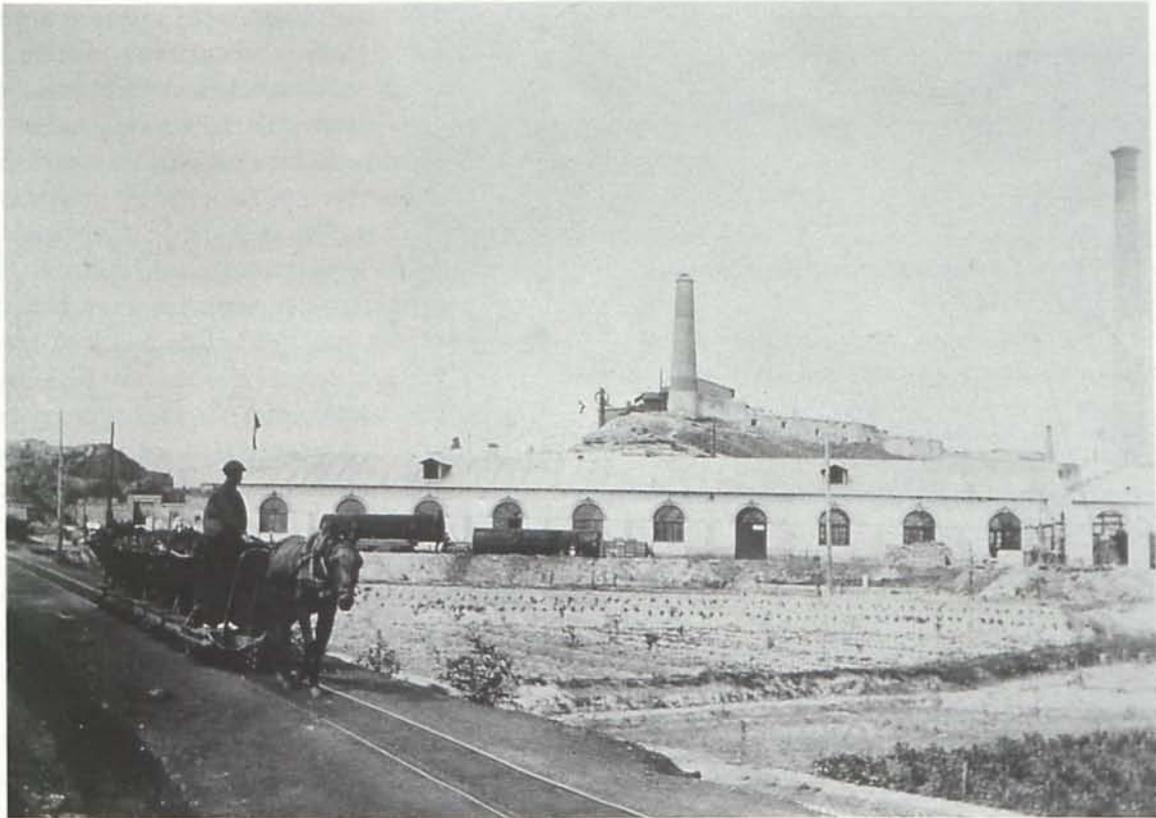
En esta primera etapa, es decir antes de las ampliaciones y mejoras a las que sería sometido años más tarde, el ferrocarril unía a través de sus 3.500 metros de vía de 600 milímetros de ancho el punto de producción con el punto de embarque<sup>32</sup>. El arrastre de los trenes se efectuaba por medio de tiros de mulas que trabajaban en régimen de arriendo. En ocasiones eran los mismos mineros —obreros de Siret— los que proporcionaban los animales según la disponibilidad del momento.

Desde muy pronto, otras prospecciones mineras del entorno de la Petronila apreciarán las ventajas tanto económicas como de eficacia que se derivaban del empleo de este medio de transporte. Es por ello que en las últimas semanas de 1897, con objeto de

conducir hasta el mar las importantes cantidades de hierro acumuladas, la sociedad partidaria de la mina Virgen de las Huertas promoverá el tendido de una vía férrea por toda la margen del gran hoyo de la Roza que después empalmaría con la línea principal del ferrocarril de Siret<sup>33</sup>. Asistimos así a la apertura de una nueva relación mercantil entre los propietarios de la línea y aquellos otros, interesados en distinta sociedades mineras, que pretenden aprovechar los ventajosos beneficios que aquel medio de transporte les brinda, debiendo abonar por ello el precio que se estableciese por contrato. Esta demanda creciente del servicio conducirá a los responsables del ferrocarril a aumentar el celo sobre el mantenimiento de la línea, de ahí que desde los meses iniciales de funcionamiento los socios se empleen a fondo en la mejora de algunas instalaciones como el túnel que daba acceso a la aldea de Villaricos, en el que Siret dirigirá labores encaminadas a conceder una amplitud suficiente que garantice el trasiego desahogado de las vagonetas «y el paso seguro de cualquier

<sup>32</sup> GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio; y COVES NAVARRRO, José Vicente: *Op. cit.*, 2000 [2ª Ed.], p. 39.

<sup>33</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 1.145, 17 de diciembre de 1897, p. 4.



9. El ferrocarril a su paso por las inmediaciones de la central eléctrica y la fundición Atrevida, en el paraje de las Rozas de Herrerías. A la izquierda de la imagen, en primer término, se distingue una mula arrastrando uno de los numerosos trenes que cubrían el trayecto entre este lugar y Villaricos. (Col. Juan Grima)

*persona que por casualidad se encontrase en aquel sitio al paso de los trenes»<sup>34</sup>.*

Y es que este pequeño camino de hierro sirvió como revulsivo para una minería atenazada por una recesión económica enquistada desde hacía varios años. *Rozes Mines Limited*, compañía británica que explotaba las rozas de Santa Matilde y Virgen de las Huertas había normalizado la utilización del ferrocarril, canalizando de manera rutinaria toda su producción a través del mismo. Baste como muestra las más de 12.000 toneladas de «ricos hierros manganesíferos» que, procedentes de aquellas explotaciones a cielo abierto, son conducidos hasta la rada de Villaricos en septiembre de 1898<sup>35</sup>. Este dato, que en principio nos informaría de la importancia que iba adquiriendo para un sector en auge la nueva vía de comunicación, nos permitirá igualmente realizar algunas deducciones de especial interés para los objetivos de esta investigación: aunque nos resultaría imposible aseverarlo con absoluta contundencia, el hecho de que las rozas de

Herrerías condujesen su producción hasta el punto de embarque mediante el uso del ferrocarril de Siret, podría llevar a pensar que la antigua línea Herrerías-Palomares —a la que, como sabemos, habían recurrido en etapas precedentes— se hubiese cerrado definitivamente en estos años finales del XIX. Contribuirá a confirmar esta sospecha la ausencia de toda referencia a esa vieja línea por parte de la prensa local y el protagonismo que irá adquiriendo desde su puesta en servicio el flamante camino ferroviario hasta Villaricos; a la Petronila y las rozas de Santa Matilde y Virgen de las Huertas se han unido Atrevida, Milagro de Guadalupe, Unión de Tres y Virtud de San José, es decir, los criaderos de hierro más productivos de Herrerías, los cuales aprovecharán las facilidades que el ingeniero belga y su socio les van a ofrecer en relación al empleo de la infraestructura de su propiedad: «[el ferrocarril a Villaricos] ha sido un ventajoso motor de económicos arrastres para la conducción de los hierros a los puntos de embarque, que sin él ofrecían siempre continuos entorpecimientos»<sup>36</sup>.

<sup>34</sup> *Ibidem*.

<sup>35</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 1.179, 6 de septiembre de 1898, p. 3.

<sup>36</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 1.194, 24 de diciembre de 1898, p. 3.

EXPORTACIONES	
COMPAÑÍA EXPLOTADORA	TONELADAS
<i>Rozes Mines Limited</i> (Santa Matilde y Virgen de las Huertas)	105.926
Siret y Flores (Petronila)	42.262
Milagro de Guadalupe	31.949
Virtud de San José	4.200
Total	184.337
IMPORTACIONES	
MERCANCÍAS	TONELADAS
Carbón	9.135
Cemento	4.854
Total	13.989
Movimiento total	198.326

Cuadro I. Salida y entrada de minerales y mercancías a través del ferrocarril Herrerías-Villaricos. (Fuente: *El Minero de Almagrera*, 26 de abril de 1900)

Que Siret y Flores habían acertado con la instalación de este ferrocarril era algo que en aquellos años nadie ponía en duda, y no sólo porque la iniciativa les estuviese reportando cuantiosos beneficios, sino también por las notables ventajas que había deparado a la industria minera<sup>37</sup>. A los pocos años de su puesta en marcha la opinión más extendida y afianzada entre el empresariado minero era que, gracias a este medio, la actividad explotadora había crecido notablemente, consecuencia ésta harto improbable si se hubiesen mantenido los tradicionales carros y caballerías como únicos recursos para el transporte. Y no era aquella una apreciación caprichosa e infundada, pues los números sobre el tráfico de mercancías que soportaba la vía resultaban más que elocuentes. En efecto, se calculó la cantidad de minerales exportados por las cuatro principales empresas que explotaban el criadero de Herrerías, así como el montante de otras materias primas que habían penetrado en el distrito a través del ferrocarril, todo ello durante el período comprendido entre el 1 de agosto de 1897 y el final de diciembre de 1899 (Cuadro I).

<sup>37</sup> «Cuevas industrial», en *El Minero de Almagrera*, n° 1.257, 26 de abril de 1900, pp. 1-2.

Del análisis de estas cifras era posible extraer algunas conclusiones que venían a confirmar la importancia de la infraestructura para los intereses de la minería cuevana. A lo largo del período señalado, fueron 6.354 las toneladas que cada mes se desplazaron por aquella vía. De no haberse construido, tan abultado movimiento sólo habría estado garantizado con el empleo de unos cien carros diarios, cantidad difícil de reunir si tenemos presente que, por un lado, las minas de Almagrera seguían dependiendo con exclusividad de este medio de transporte para allegar su producción hasta las fundiciones y embarcaderos y, por otro, la agricultura —el otro sector preponderante de la economía cuevana— precisaba de este recurso para el desarrollo de algunas de sus faenas más destacadas. El crecimiento de la demanda sobre carros y caballerías y su oferta limitada habrían disparado a buen seguro los precios de contratación de este transporte, de ahí que se considerase que una de las grandes ventajas del ferrocarril minero de Siret había sido el abaratamiento de los gastos que las compañías destinaban a este ineludible paso en la comercialización del mineral. En un 30% se estimó la reducción del coste que se debía pagar

por el traslado de minerales desde el punto de extracción hasta la costa<sup>38</sup>. Pero no fue esta rebaja la única mejora que aportaba el ferrocarril, ya que desde su puesta en servicio se había conseguido evitar la merma de mineral que se experimentaba cuando era conducido por los malos caminos carreteros, sobrepasando las pérdidas el 5% del volumen que era objeto de acarreo<sup>39</sup>.

## 2. De Siret a la *Société Minière d'Almagrera*: ampliación y mejora del ferrocarril

En el momento de su creación en el verano de 1900, la *Société Minière* se hará con la propiedad o arriendo de numerosas explotaciones mineras que, repartidas por Herrerías y Almagrera, habían sido adquiridas o interesadas por los socios Siret y Flores. Sin embargo, otras instalaciones como depósitos de minerales, muelles de embarque o el mismísimo ferrocarril continuaron siendo gestionados por sus promotores y propietarios originales, si bien con el transcurso de los años la compañía francesa también

<sup>38</sup> *Ibidem*, p. 2.

<sup>39</sup> *Ibidem*.

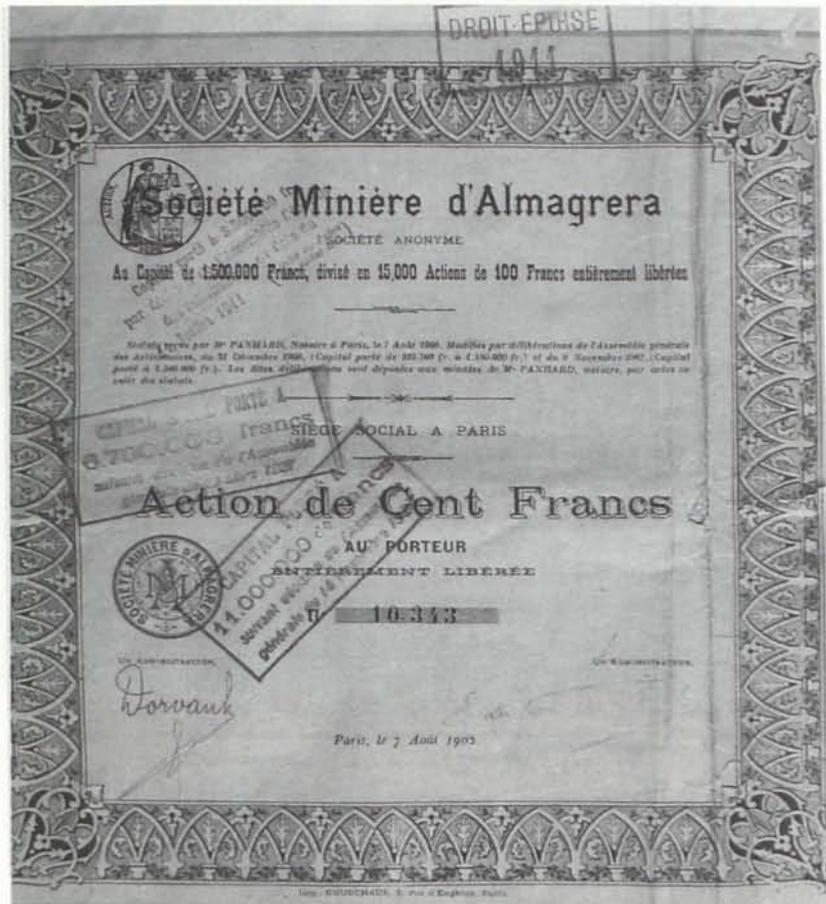
terminaría por adquirirlos. Siret cedía su pequeño emporio minero a cambio de una participación accionarial en la compañía y el puesto de representante delegado de la misma en España, es decir en Herrerías.

A principios de 1903 Gustave Lyon y Francis Dowanet, ambos miembros de la dirección de la *Société Minière* en París, otorgan escritura de poder a Edmond du Vivier Streele, administrador de la misma, para que se desplace hasta Cuevas y represente los intereses de aquella en un negocio que estaba a punto de obtener carta de legalidad. De la otra parte, el 22 de marzo de 1903<sup>40</sup> se personaban en el acto de compraventa ante notario Luis Siret y Baltasar Flores Bravo<sup>41</sup>. Efectivamente, nuestro ingeniero estaba dispuesto a transferir a la sociedad parisina la propiedad sobre el ferrocarril Herrerías-Villaricos, pero antes necesitaba poner en orden algunos detalles en los bienes que se iban a enajenar. Lo primero que solicitará ante el registrador de la propiedad de Cuevas será la inscripción bajo un solo número de los trece predios que eran atravesados por el ferrocarril, ya que se trataba de fincas que, por ser colindantes entre sí, podrían constituir «*un solo cuerpo de bienes a tenor de lo dispuesto en la Ley y Reglamento Hipotecario*».

Una vez cumplido este primer objetivo, haciendo uso de su derecho real de dominio perpetuo sobre aquella línea férrea, cede a favor de Baltasar Flores Bravo el derecho a percibir 50 céntimos de peseta por cada tonelada que fuese transportada por esta vía. Es probable que Siret quisiese compensar a su fiel compañero de aventuras empresariales con una

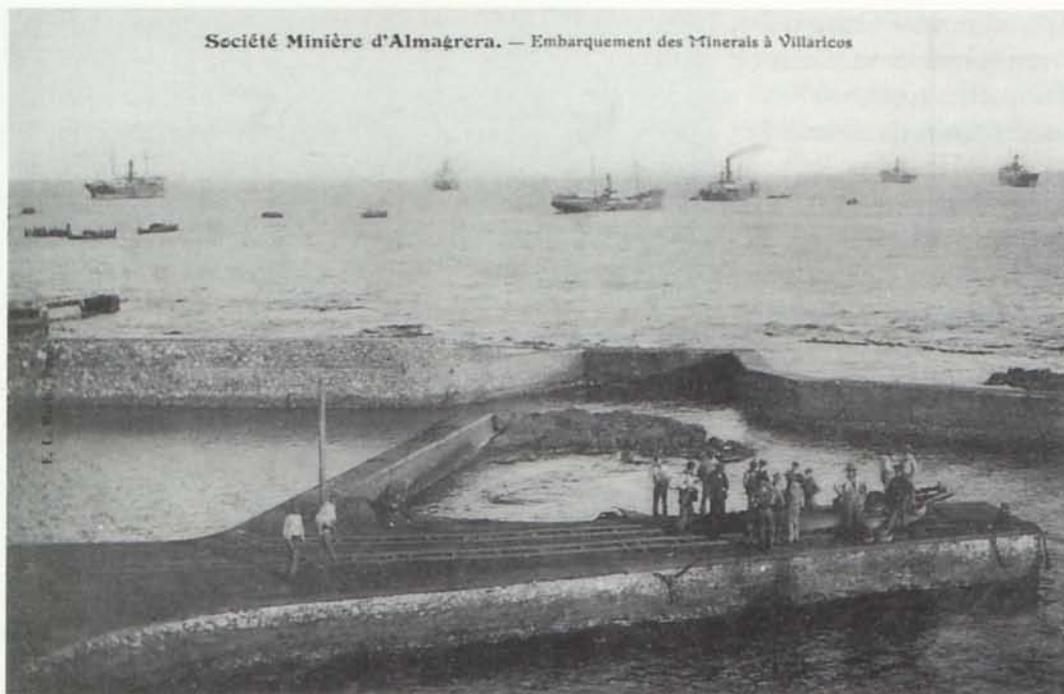
<sup>40</sup> «Escritura de Compraventa otorgada por Don Luis Siret Cels y Don Baltasar Flores Bravo a favor de la *Sociedad Minera de Almagrera* en 22 de marzo de 1903», incluido en *Juicio de cuantía seguido a instancia del procurador Don Manuel Masegosa Alarcón en nombre de Don Luis Siret Cels contra la entidad Consorcio de Almagrera Sociedad Anónima y la entidad Empresas Eléctricas e Industrial S. S.*, Expediente sobre Juicio Civil, Cuevas del Almanzora, 1933, Archivo Municipal de Vera (AMV en nuevas citas), leg. sin clasificar.

<sup>41</sup> Aunque desconozcamos la fuente de donde han extraído el dato, Gómez Martínez y Coves Navarro (*Op. cit.*, 2000, p. 39) sitúan en 1901 el año en que la *Société Minière d'Almagrera* se hace cargo del ferrocarril.



10. Acción de la *Société Minière d'Almagrera* de 7 de abril de 1902, resellada con la última ampliación de capital en 1927. (Col. Enrique F. Bolea)

pequeña parte de los beneficios que el ferrocarril pudiese generar en el futuro, ya que de otro modo, al no formar parte de la *Société*, no habría obtenido rédito alguno, mientras que él, accionista como era de aquella empresa, siempre se aprovecharía de los repartos activos que se efectuasen. Y quiso dejar el asunto bien zanjado, porque en otra de las cláusulas se decía que si él o el que, por venta o transmisión ostentase la propiedad del ferrocarril, «*hiciese otra vía o tratara de transportar por otra vía u otros medios ajenos o propios*» el mineral, siempre estaría obligado a abonar esa cantidad de 50 céntimos por cada tonelada que por allí se hubiese arrastrado. Los derechos que adquiría Baltasar Flores mediante este documento eran transmisibles «*por cualquiera de los modos o títulos establecidos en derecho*». Quienquiera que en el futuro comprase el ferrocarril y sus sucesores estarían supeditados a la obligación de cumplir con lo estipulado, pues de lo contrario la enajenación que se hubiese producido quedaría sin ningún efecto. Por esta cesión Siret recibió de su amigo Flores Bravo la cantidad de 3.000 pesetas.



11. Antes de la construcción del cargadero en 1914, a su llegada a Villaricos la línea se dividía en cuatro ramales que conducían hasta los muelles de embarque. Hacia 1910. (Col. Enrique F. Bolea)

Había llegado el momento de transferir la propiedad del ferrocarril a la compañía anónima *Société Minière d'Almagrera*, y lo hacía el belga con la inclusión de todo el material tanto fijo como móvil que correspondiese o estuviese relacionado con el funcionamiento de la línea férrea, sin más gravamen que los determinados por ley y el que se refería al derecho que había obtenido Flores recibiendo 50 céntimos por tonelada transportada. La sociedad francesa, representada por Edmond du Vivier, cerraba el acto de compraventa con el abono a Siret de 11.200 pesetas.

Los efectos de este cambio de titularidad no se harán esperar. Siret, como ya hemos sabido, era la única persona autorizada en España para representar los intereses de la *Société Minière*, del mismo modo que se erigía en el único competente en la tramitación de cualquier tipo de solicitud ante las distintas administraciones del Estado. Por eso, el 19 de diciembre de 1904 es él quien firma una instancia dirigida al ministro de Agricultura y Obras Públicas en la que se decía: «*Que conviniendo al mejor desarrollo y explotación del ferrocarril minero construido en terreno de la propiedad de la Sociedad Minera de Almagrera que represento, para el servicio privado de transporte de sus minerales hacer en terreno de dominio público varias obras de fábrica,*

*consistentes en cuatro puentes y un túnel en sitio de este término municipal enclavados en los pagos de Villaricos, Almizaraque, Muleria y El Arteal, que permitan la circulación de minerales, haciendo más fácil y rápido su transporte [...], para que, cumplidos los requisitos legales exigidos, se sirva concederme, en nombre de la mencionada sociedad, la necesaria autorización para llevar a efecto las expresadas obras*»<sup>42</sup>.

La solicitud anterior nos destapa las pretensiones de esta sociedad, inmersa entonces en planes de ampliación de aquel primer trazado ferroviario entre Herrerías y Villaricos que se inaugurara en 1897; ahora buscaba extender el tendido hasta El Arteal, lo que suponía unos 1.500 metros más de nueva vía, allegando el servicio a zonas como Almagrera y Muleria. Y había que aprovechar esta etapa de obras para, además de construir las infraestructuras necesarias en el nuevo trazado, mejorar o sustituir las que se repartían a lo largo del primer trayecto<sup>43</sup>. Entre los cuatro puentes

<sup>42</sup> «Instancia», en *Ferrocarril de Villaricos a Herrerías y Almagrera. Proyecto para la construcción de varias obras de fábrica*, Archivo General de la Administración, Obras Públicas (AGA OP en nuevas citas), estante 24, caja 9.834.

<sup>43</sup> «Pliego de condiciones facultativas», en *Ferrocarril de Villaricos a Herrerías y Almagrera...*, AGA OP, estante 24, caja 9.834.

que se contemplaban, uno de ellos vendría a suplantar el que superaba la rambla de Mulería, a la altura de la desembocadura de ésta en el río Almanzora; se trataba de una plataforma de unos 20 metros de longitud apoyada en dos estribos de mampostería y cinco caballetes de hierro intermedios. Otros dos pequeños puentes salvaban el camino de herradura de El Arteal a las Herrerías y el que partía desde este último núcleo hasta Villaricos. Y por fin un nuevo puente que cruzaba la rambla de Mulería, 800 metros antes del complejo de El Arteal, el más largo de los cuatro que salpicaban el recorrido, pues medía 90 metros entre los dos estribos de mampostería y estaba sustentado por 13 caballetes de hierro.

Aunque la línea inicial se desplegaba en su mayor parte sobre terrenos que Siret había ido adquiriendo y fueron transferidos a la *Société* como una única propiedad, cruzaba —como hemos tenido ocasión de comprobar— la rambla de Mulería, algunos caminos carreteros y otros reducidos espacios considerados de dominio público, lo que exigía de la empresa interesada en su explotación la solicitud al Estado de una concesión que, hasta entonces, no se había tramitado. El ferrocarril atravesaba por un trance de ilegalidad que resultaba necesario solventar, de ahí que se aprovechara la prolongación y mejora de la línea para regularizar una insostenible situación administrativa.

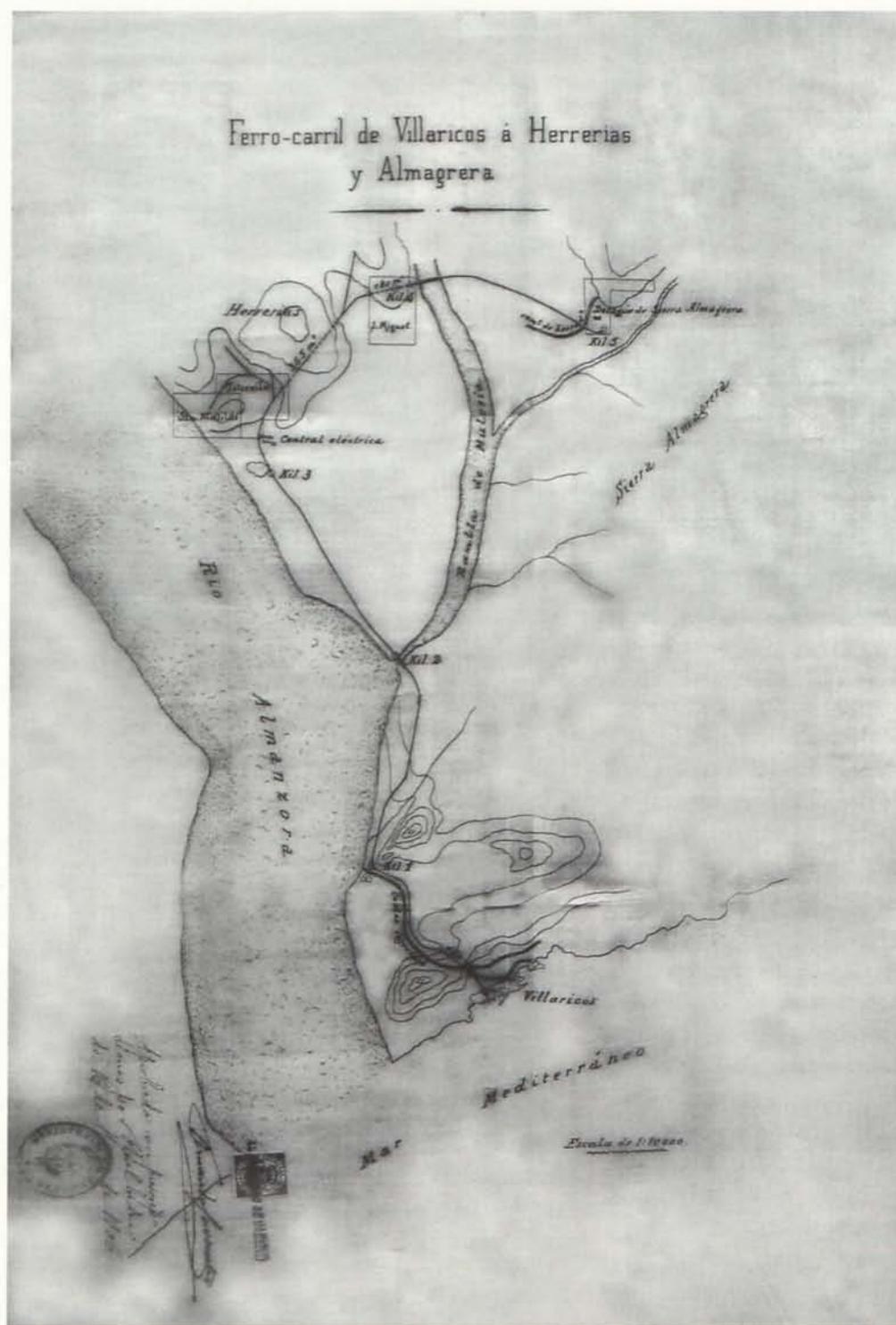
A esta pretensión, a la ya imperiosa necesidad de cubrir ese vacío que en cualquier momento podía comprometer a sus responsables, debieron contribuir también ciertas protestas y críticas que se estaban vertiendo desde hacía algún tiempo sobre el ferrocarril y los riesgos que su trazado suponía para la seguridad de las personas. Este ambiente de oposición, de animadversión incluso hacia la infraestructura, no había hecho nada más que incrementarse desde que aconteciese el primer accidente con trágicas consecuencias. Aunque no directamente relacionada con el funcionamiento cotidiano del ferrocarril, una de estas primeras desgracias se produjo a los pocos meses de su puesta en marcha: las abundantes lluvias que cayeron sobre la localidad a mediados de enero de 1898 provocaron la aparición de filtraciones en el túnel y, en consecuencia, la precipitación de escombros sobre la vía; en su limpieza se afanaban varios obreros cuando, de repente, un considerable trozo del terreno se desprendió aplastando a uno de ellos que murió en el acto<sup>44</sup>. Este funesto accidente y otros que

tuvieron lugar en los años sucesivos y que acarrearían daños y lesiones en los involucrados finalizarían con la interposición de denuncia ante el Juzgado de Cuevas. Por un escrito que el abogado Anastasio Flores Bernabé elevó al alcalde de la localidad el 27 de junio de 1904<sup>45</sup>, con el fin de que la máxima autoridad obligase a la sociedad propietaria a garantizar la seguridad de aquel transporte, nos enteramos del rechazo que, entre un sector de la población, suscitaba el ferrocarril. Porque, como hemos sabido, la vía atravesaba varios caminos vecinales en cuyos pasos no existían «*barreras, ni cadenas, ni vigilante, ni nada en fin que impida el tránsito de las personas, caballerías y carruajes en el momento de pasar el tren, siendo esto causa de desgracias y constituyendo un peligro inminente y una amenaza constante para todos aquellos que tengan necesidad de atravesar por dicha vía, como lo demuestra el número de causas que se han instruido en este Juzgado por accidentes y desgracias ocurridos en ese siniestro ferrocarril*». Y puesto que ni Siret ni ninguna otra persona de su compañía habían solicitado ni obtenido concesión sobre los referidos caminos vecinales, y en la explotación del ferrocarril no se cumplía con lo prevenido por las leyes, constituyendo además un peligro para la población, se instaba al Ayuntamiento «*a suspender la circulación por los caminos vecinales por donde atraviesa hasta no obtenga las correspondientes concesiones y cumpla con todos los requisitos que, para la seguridad de las personas y el transporte de mercancías exigen las leyes vigentes [...]*». No cabe duda, pues, de que las causas incoadas, una creciente presión social y la probable intervención de una corporación que, hasta ese instante, había hecho la vista gorda resultaron decisivas para que, seis meses después, se iniciasen los trámites administrativos encaminados a la obtención de la tan requerida concesión del Estado.

Por Real Orden de 15 de marzo de 1906 se otorga finalmente concesión, constanding esa fecha —a pesar de sus nueve años de funcionamiento— como la de entrada en servicio del ferrocarril: «*S. M. el Rey (Q. D. G.) a propuesta de esta Dirección General [Obras Públicas] ha tenido a bien autorizar a D. Luis Siret y Cels para ocupar terrenos de dominio público con la construcción de un ferrocarril de servicio particular para transporte de minerales desde*

<sup>44</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 1.149, 20 de enero de 1898, p. 4.

<sup>45</sup> AMCA (Archivo Municipal de Cuevas del Almanzora en nuevas citas), leg. 170.

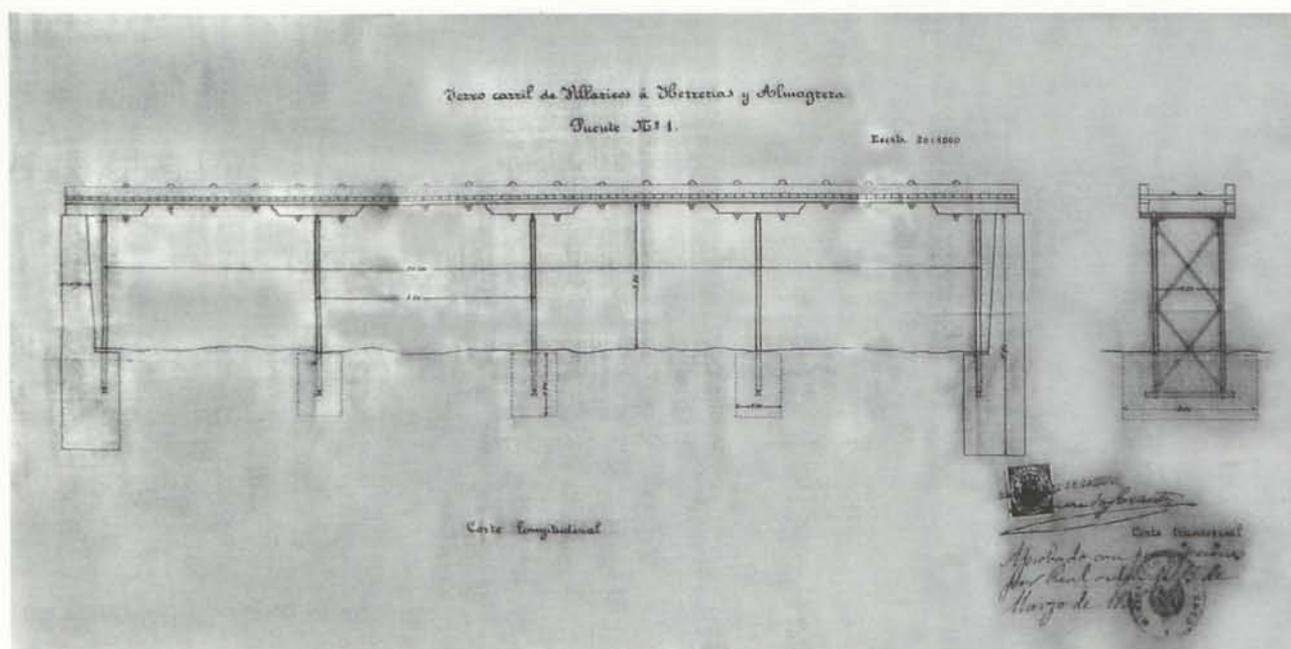


12. Plano general del ferrocarril Herrerías-Villaricos, en el que se contempla la ampliación prevista hasta El Arteal para dar servicio a las explotaciones de Sierra Almagrera. Se incluye en el Proyecto para la construcción de varias obras de fábrica, 1906. (Archivo General de la Administración, Obras Públicas, Alcalá de Henares)

*Herrerías a Villaricos* [...]»<sup>46</sup>. Pero esta autorización debía quedar regulada por un pliego de condiciones que fijaba seis cláusulas de obligado cumplimiento: 1) tras su finalización, las obras ejecutadas tendrían que ser inspeccionadas por el ingeniero designado, verificando que se hubiesen

<sup>46</sup> «Disposiciones oficiales. Dirección General de Obras Públicas. Ferrocarriles.- Concesión y construcción», en *El Minero de Almagrera*, nº 1.542-1.543, 14 de abril de 1906, pp. 3-4.

realizado con arreglo al proyecto aprobado por la Real Orden de 15 de marzo de 1906; 2) el concesionario estaba obligado a conservar en perfecto estado las obras construidas en terreno de dominio público; 3) velará igualmente por que el paso, en los caminos públicos atravesados por el ferrocarril, se encuentre siempre expedito; 4) esta autorización del Estado tendría una duración de 99 años; 5) la autorización quedaría anulada si la sociedad concesionaria fuese declarada en quiebra



13. Puente nº 1 proyectado sobre la rambla de Mulería casi en su desembocadura en el río Almanzora. Incluido en el Proyecto para la construcción de varias obras de fábrica, 1906. (Archivo General de la Administración, Obras Públicas, Alcalá de Henares)

o fuese disuelta por orden judicial o administrativa; y 6) el concesionario debía nombrar un representante con el que el Gobierno establecería toda comunicación e instrucción<sup>47</sup>.

Pues bien, entre los documentos presentados para alcanzar la concesión, figura una «Memoria explicativa y descripción del trazado»<sup>48</sup> que, junto a un plano general incluido en el *Proyecto para la construcción de varias obras de fábrica*, nos va a ser de inestimable ayuda para afrontar una descripción detallada del transporte. Como ya adelantamos, era un ferrocarril esencialmente minero de tracción animal que, con la última prolongación de la línea principal hasta El Arteal, alcanzaba los cinco kilómetros de longitud. La vía poseía un ancho de 600 milímetros y estaba constituida por raíles de acero «del tipo Vignole». Las vagonetas eran cajas de palastro montadas sobre una armadura con movilidad lateral para facilitar las tareas de descarga y con capacidad para transportar una tonelada de mineral. Siete de estas vagonetas integraban cada uno de los trenes que recorrían a diario aquel camino de hierro, estando provista de un freno la de cabeza.

<sup>47</sup> *Ibidem*, «Pliego de condiciones particulares que han de regular la autorización para ocupar terrenos de dominio público con el ferrocarril minero de servicio particular desde Herrerías a la playa de Villaricos», 31 de marzo de 1906.

<sup>48</sup> En *Ferrocarril de Villaricos a Herrerías y Almagrera...*, AGA OP, estante 24, caja 9.834.

El trayecto estaba dividido en cuatro secciones bien diferenciadas mediante la existencia de tres apartaderos en donde se cruzaban los trenes descendentes con los ascendentes. Fue ésta la solución adoptada con el fin de garantizar un aumento del tráfico de trenes y, por tanto, la capacidad de transporte de la línea, puesto que su mayor longitud y las continuas conexiones de ramales procedentes de minas que buscaban la salida de sus producciones a través de este medio había supuesto un incremento en la frecuencia del transporte. A mediados de febrero de 1905, a las pocas semanas del inicio de estos trabajos destinados a la colocación intermitente de una doble vía en puntos estratégicos, «ya circulan los trenes en la mayor parte del trayecto, sirviéndose los ascendentes de la vía que se les ha señalado para dejar la otra a los que descienden»<sup>49</sup>. Calificada esta medida como una innovación de primer orden, se anunciaban «grandes ventajas al servicio y muchas utilidades a la empresa que explota el negocio».

En cuanto al grado de inclinación o pendiente de la vía, sería favorable en todo el trayecto a los trenes que circulaban cargados en dirección a Villaricos, no excediendo en ningún caso de los siete milímetros por metro recorrido, si bien la media entre

<sup>49</sup> En *El Minero de Almagrera*, nº 1.485, 20 de febrero de 1905, p. 3.



14. En las inmediaciones de los ocho hornos de calcinación inaugurados por la *Société Minière* en 1908, centro neurálgico del complejo minero-industrial de la compañía, se ubicaba la estación central del ferrocarril. Hacia 1910. (Postal coloreada de Federico de Blain / Col. Enrique F. Bolea)

la estación principal, en Herrerías, y los puntos terminales de embarque —por donde se transportaba el mayor volumen de mineral— oscilaba en torno a los tres milímetros.

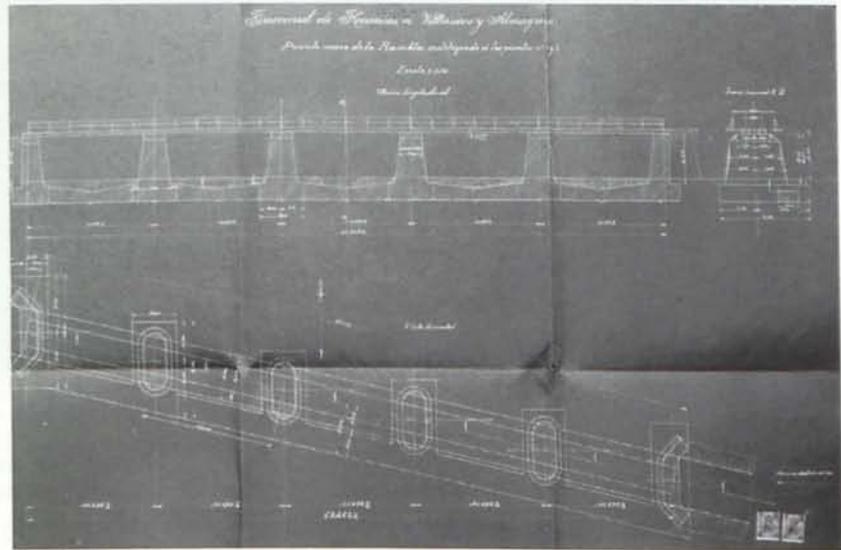
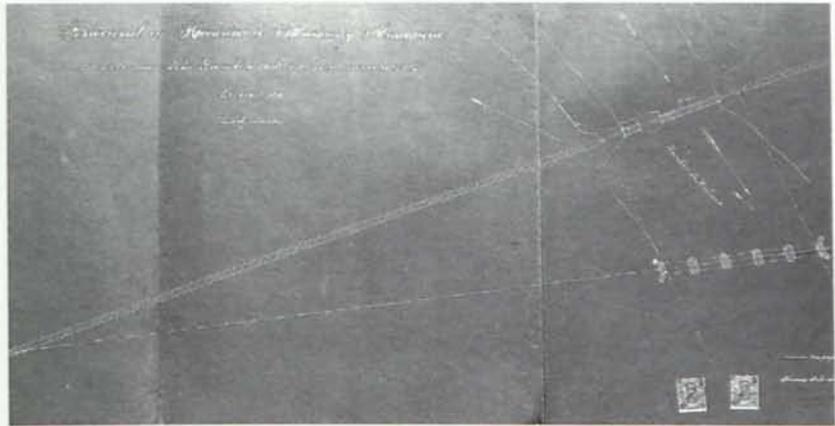
Llegados aquí, convendría afrontar una descripción pormenorizada del trazado de la vía en la que se incluyese el tramo recién construido entre Herrerías y El Arteal<sup>50</sup>. Frente al edificio del Desagüe General de Almagrera ubicado en este último paraje, donde aún durante el primer lustro del siglo XX se trabajaba en la profundización del Pozo Encarnación, se encontraba el punto de partida de esta vía que, de inmediato, debía superar mediante un pequeño puente el camino carretero que conducía a Herrerías. Continuaba después a lo largo de unos 800 metros hasta aproximarse a la rambla de Mulería; allí se había hecho necesario levantar un puente de 90 metros de largo, que hemos descrito más arriba. Nada más abandonar el cauce de la rambla, cubierto ya el primer kilómetro de recorrido, la vía se internaba

<sup>50</sup> Para esta descripción han servido de apoyo el plano general del «Ferrocarril de Villaricos a Herrerías y Almagrera» y la «Memoria explicativa y descripción del trazado», ambos documentos insertos en *Ferrocarril de Villaricos a Herrerías y Almagrera. Proyecto para la construcción de varias obras de fábrica*, AGA OP, estante 24, caja 9.834. Por parecerme más clarificador, he preferido realizar la descripción del trazado en el sentido descendente que seguían las vagonetas desde los puntos de producción hasta los de embarque, a la inversa de cómo aparece reflejado en el plano referido y que me ha servido de referencia visual.

en un túnel de 180 metros de longitud, 1.60 de anchura y 2 metros de altura. A su salida, la línea viraba bruscamente hacia el sur en busca del Cabezo de las Herrerías, por cuyas inmediaciones se esparcían las explotaciones de hierro más productivas del distrito; para superar el escollo que significaba aquel accidente geográfico había sido horadado al Este del Cabezo un prolongado túnel de 365 metros que finalizaba en terrenos de la demarcación Petronila, propiedad de la *Société Minière*. Es en aquel lugar donde se le unía el principal ramal por el que se desplazaban las vagonetas cargadas de mineral procedente de la citada Petronila, Santa Matilde, Virgen de las Huertas y otras aledañas. Precisamente ahí, en ese punto de entronque, estaba situada la estación central y una batería de ocho hornos de calcinación de mineral de hierro que poseía la empresa francesa. Una vez traspasado el núcleo productivo e industrial de Herrerías, la vía se acercaba a la ribera del Almanzora y lo acompañaba durante un kilómetro hasta alcanzar de nuevo la rambla de Mulería casi en su confluencia con el anterior río; otro puente, esta vez de unos 20 metros de largo, rebasaba el cauce y se dirigía, sin alejarse mucho de la orilla del Almanzora, hasta el estrecho paso que forman éste y las estribaciones más meridionales de Sierra Almagrera. Desde ahí, en el último kilómetro de su recorrido, la vía giraba a la izquierda y, distanciándose de la orilla del río, corría

en paralelo al sinuoso camino de herradura entre Palomares y Villaricos. Medio kilómetro antes del final, atravesaba los últimos cerros de Almagrera mediante otro túnel de 150 metros que salía, ya sin obstáculos, a la pedanía costera. Enseguida se bifurcaba en dos ramales principales de los que, a su vez, partían otros de carácter secundario que dirigían el cargamento hasta cuatro puntos diferentes de embarque.

En los años inmediatamente posteriores a la ampliación y mejora de la línea, la actividad que soporta aquélla sigue siendo incesante. Baste como muestra la noticia que publica *El Minero de Almagrera* en los comienzos de abril de 1907, refiriendo la concentración de vapores en la rada de Villaricos: hasta siete contabiliza el medio escrito, dos descargando carbón para el Desagüe de Almagrera y cinco ocupados en la carga de mineral de hierro<sup>51</sup>. Pues bien, toda esta mercancía, en sentido descendente o ascendente, se canalizaba por la línea férrea que tenía en servicio la *Société Minière*. No nos sorprenderá, por tanto, que Siret, en calidad de administrador delegado de esta compa a, reitera el 12 de agosto de 1910 ante el Gobierno de la provincia la solicitud que previamente había elevado al Ministerio de Fomento para que se le autorizase la construcción de un nuevo puente, más amplio y sólido, en el tramo entre Villaricos y Herrerías, al soportar éste una mayor densidad de tráfico de trenes<sup>52</sup>. En la Memoria que acompañaba esta instancia se justificaba de forma más pormenorizada la necesidad de sustituir, con la edificación de esta estructura, el antiguo puente. Será precisamente al consultar el documento cuando nos enteremos de un dato del que, a pesar de su relevancia, no



15 y 16. Planos del último puente que se construyó en la confluencia de la rambla Mulería y el Almanzora. Arriba, en el plano de situación, se distingue a la perfección el trazado de la doble vía antes y después de atravesar el antiguo puente. (Reproducción de Emilio Aramburu Escolano / Archivo Municipal de Cuevas del Almanzora)

poseíamos conocimiento previo: «*El Ferro-carril de Herrerías a Villaricos y Almagrera es de vía doble desde Herrerías a Villaricos, menos en los puentes que atraviesan la rambla de Mulería [...]*»<sup>53</sup>. La existencia de esta doble vía recibe una confirmación gráfica cuando damos un vistazo a los planos que se adjuntan a la Memoria, en los que se aprecia con absoluta nitidez cómo un doble tendido que procede de Herrerías se unifica a la entrada del puente que cruza la rambla para desdoblarse de nuevo, una vez superado ésta, en dirección a Villaricos. Nada se sabe hasta el momento sobre el período en que se llevó a cabo el desdoblamiento de la línea férrea, aunque debió

<sup>51</sup> En *El Minero de Almagrera*, n  1.576, 5 de abril de 1907, p. 2.

<sup>52</sup> «Solicita del Excmo. Sr. Ministro de Fomento la debida autorización para construir un nuevo puente en la rambla de Mulería, en el ferro-carril minero de Villaricos a Herrerías y Almagrera», *Proyectos de Obras*, 1910, AMCA, leg. 658.

<sup>53</sup> «Memoria sobre el proyecto de un puente a construir para el ferro-carril de Herrerías a Villaricos y Almagrera. Construido en virtud de la autorización concedida por Real Orden del 10 de abril de 1906», *Proyectos de Obras*, 1910, AMCA, leg. 658.



17. Fue el tercero de los puentes que, desde 1897, se levantaron en este punto de la línea férrea. Más sólido en su construcción que los anteriores, al emplear la mampostería en pilastras y estribos, se mantuvo en servicio hasta el desmantelamiento del ferrocarril. Hacia 1915. (Col. Pedro Perales Larios)

producirse con posterioridad a la fecha en la que el Estado otorga la concesión de explotación para este ferrocarril (marzo de 1906) y no antes, ya que, de lo contrario, en la «Memoria explicativa y descripción del trazado» que se entregó para la obtención de aquella concesión se habría especificado un aspecto tan primordial.

Pues bien, fundamentándose —como ya se ha dicho— en un constante aumento del tráfico, se considerará insuficiente la vía sencilla sustentada por el viejo puente y de urgente necesidad su sustitución por otro con doble vía que contribuya «[a] activar el servicio y [a] evitar desgracias». Pero irá mucho más allá en la justificación de esta reforma: «El transporte actual de la vía es de unas veinte mil toneladas mensuales y bien pronto transportará una cantidad mayor. Las minas cuyos minerales arrastra son principalmente las de Herrerías, en donde se invierten mil quinientos operarios, dando el sustento a otras tantas familias. Esto demuestra su importancia y justifica la preocupación de la Sociedad explotadora para asegurar el funcionamiento de tan importante servicio. Al efecto propuesto, se ha proyectado construir un

*puente nuevo a corta distancia del existente, de tal forma que no se interrumpa el servicio»<sup>54</sup>.*

El flamante puente presentaba una estructura más sólida, puesto que los caballetes metálicos de los precedentes son ahora sustituidos por cuatro pilastras de mampostería capaces de aguantar cualquier investida de la rambla que atravesaba. Y para otorgar aún mayor seguridad, se ha dejado a las aguas un paso más holgado, creciendo tanto en longitud como en elevación: «El puente se compone de cinco tramos de doce metros, contados de centro a centro de las pilas [pilastras], dejando libre para el paso de las aguas una anchura de diez metros por una altura de 4.50». Aparte de la unión de los cimientos de estribos y pilastras mediante un muro transversal de dos metros de grosor que impidiese el arrastre de las arenas, como medida de seguridad añadida tanto unos como otras se dispusieron en paralelo a la dirección de la corriente. Sobre vigas de acero de 12 metros de largo se fijaría un tablero formado por tablones de pino rojo de 4.20 metros de ancho, amplitud suficiente para albergar con

<sup>54</sup> Ibidem.

holgura y seguridad las dos vías de 600 milímetros que se preveían. El puente estaría provisto también de una fuerte barandilla. El proyecto, firmado por el ingeniero de minas Aurelio Ruiz Linares, se presupuestó en la cantidad final de 12.000 pesetas. Con su materialización se superó ese cuello de botella que había representado la vía sencilla que atravesaba el antiguo puente.

Con la intención de abaratar los considerables costes generados por el sistema de embarque, que hasta entonces se venía realizando mediante barcazas y gabarras que acercaban el mineral hasta los buques fondeados a una considerable distancia de la orilla, entre 1913 y 1914 se levanta un moderno cargadero capaz de mover por su cinta transportadora unas 500 toneladas a la hora. Fue la última gran innovación de que se benefició aquella línea férrea. Y dadas sus características, como instalación terminal y en cierto modo independiente, y su relevancia técnica y económica, por las muchas ventajas que su funcionamiento trajo aparejadas, merecería un amplio y pormenorizado estudio que desbordaría los límites que aquí nos hemos marcado.

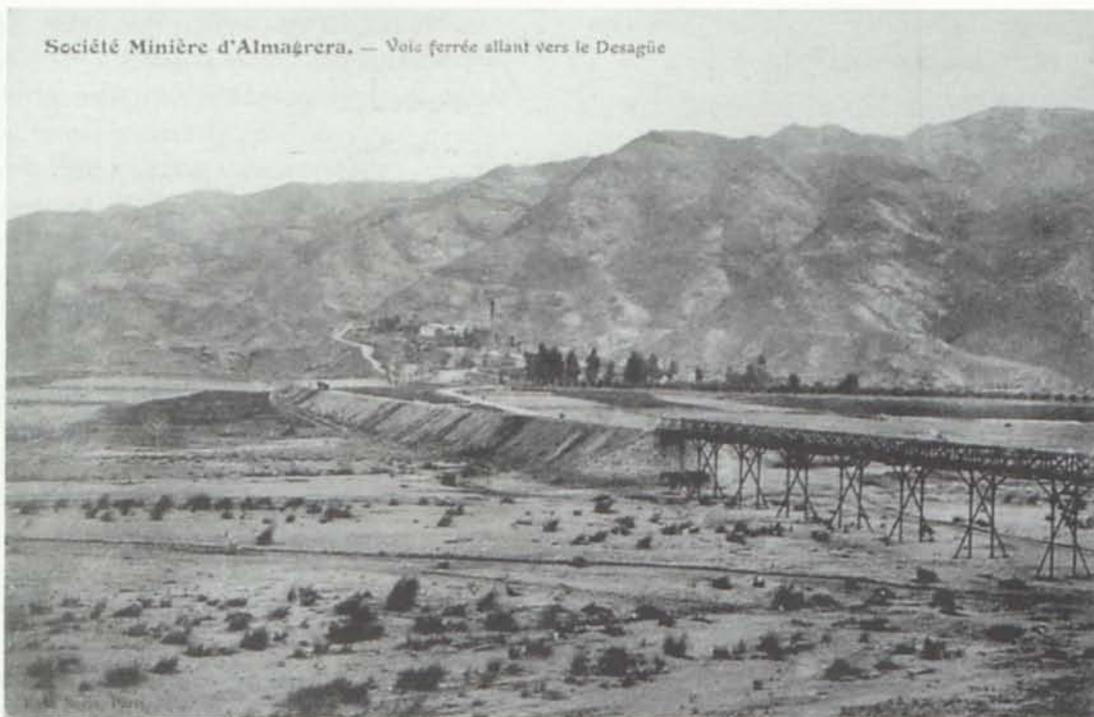
### 3. El ocaso de la *Société* y los tumultuosos últimos años del ferrocarril

Entre 1903 y 1910, coincidiendo con esta pródiga etapa de cambios e inversiones sobre la instalación ferroviaria, las cuentas de la *Société* arrojarán en todo momento un balance muy positivo. Así, si en 1905 los beneficios se situaron en 269.000 francos, los del año siguiente los superan con creces al ascender a 302.089. Con esta buena coyuntura, la empresa no duda en volver a aumentar su capital social, que pasa de los 2.250.000 a los 3.000.000 de francos, emitiendo para ello 7.500 acciones de 100 francos cada una. El principal objeto de esta operación es aumentar la liquidez de la empresa para afrontar la instalación de una batería de hornos calcinadores en donde se tratasen los carbonatos de hierro de Herrerías. Así lo había aconsejado el ingeniero, quien en los años inmediatamente anteriores había activado la explotación de estos carbonatos al haber aumentado su demanda en los mercados internacionales. Es enero de 1908 cuando se inicia la construcción de ocho hornos de calcinación en el entorno de la mina Milagro de Guadalupe, donde radicará el centro neurálgico de las actividades de la compañía francesa y donde, como no podía ser menos, se ubicará la estación central del ferrocarril.

Tras un período bélico que había reportado sustanciosos beneficios al negocio de Siret y sus socios, la incorporación de países productores —hasta ese momento afectados por el conflicto armado— a los mercados internacionales provocará a partir de 1918 un considerable descenso en las exportaciones españolas de hierro. No obstante, la *Société* buscará nuevos medios y horizontes para mantener su viabilidad: en 1923 se crea una filial titulada *Compagnie Minière de l'Afrique du Nord*, con el fin de explotar los criaderos de mineral de hierro del norte de Marruecos. Al año siguiente y de nuevo en Herrerías, asume por contrato la explotación del Desagüe General de Sierra Almagrera. Sin embargo, el agotamiento del mineral y su escasa rentabilidad conducen a un abandono progresivo de las explotaciones de Herrerías entre 1926 y 1929, año este último en que la *Société* renuncia definitivamente a sus actividades en la comarca.

Pero vayamos por partes. Es verdad que la crisis de posguerra ya no se superará, sumiendo a la compañía en un proceso de declive que culminará hacia 1928. Con toda probabilidad, ese ambiente de decaimiento sería el responsable de los cambios que se avecinaban sobre el uso del ferrocarril minero. Mediante escritura otorgada el 31 de mayo de 1928 por Eugenio Bonnet<sup>55</sup>, representante y apoderado de la *Société Minière*, Siret adquiere, entre otros bienes y derechos, el uso y disfrute del ferrocarril de Herrerías a Villaricos, así como iguales ventajas sobre el embarcadero ubicado en esta última población. No obstante, la empresa concesionaria continuaba ostentando la propiedad sobre ambas instalaciones y, como no podía ser de otra forma, ejercería siempre que le fuese preciso el derecho a transportar y embarcar a través de éstas el plomo, hierro y otros minerales de Almagrera, al igual que los materiales que necesitase para la buena marcha de sus explotaciones y negocios. Esta utilización conjunta obligaba a ambas partes a compartir los gastos derivados de la conservación de las instalaciones, los cuales se repartirían por mensualidades y

<sup>55</sup> Los datos que desde aquí utilizaremos en la confección de este apartado provienen del expediente abierto por el juzgado de 1ª Instancia e Instrucción de Cuevas del Almanzora con motivo del pleito iniciado por Luis Siret, concretamente de la exposición «Al juzgado», de 16 de julio de 1931, incluida en la *Demanda declarativa de mayor cuantía promovida a su propio nombre por Don Luis Siret Cels contra la Sociedad Anónima Consorcio de Almagrera en reclamación de 13.293 pesetas 10 céntimos*, AMV, leg. sin clasificar.



18. El puente que superaba la rambla de Muleria en dirección a El Arteal era el más largo de los cuatro que salpicaban el recorrido de la línea férrea. Hacia 1910. (Col. Enrique F. Bolea)

proporcionalmente al mayor o menor uso que de ellas realizasen uno y otra, tomándose el tonelaje transportado o embarcado como base de cálculo.

Con algo más de un mes de antelación a la fecha de la anterior escritura (23 de abril), las dos partes habían procedido a la firma de un contrato por el que la *Société* confiaba al ingeniero la conservación de la vía férrea y el embarcadero con todas sus instalaciones anejas. Por el servicio se le abonarían unas cantidades que quedaban estipuladas según las siguientes condiciones: 1) la *Société* pagaría a Siret la suma de 6.000 pesetas al año por la conservación de la línea; 2) recibiría además 0,10 pesetas (10 céntimos) por cada tonelada que por allí fuese transportada; y 3) cobraría también 12.000 pesetas por el mantenimiento del embarcadero. El ingeniero asumía, en el primer caso, la obligación de mantener la vía y sus obras en buen estado y reemplazar a su cargo todos los elementos defectuosos; en cuanto al embarcadero, contraía el deber de mantener en perfecto estado la estructura metálica, aplicándole una capa de pintura cada 18 meses, y admitía a su cargo las sustitución de todas las piezas gastadas o destruidas, a la vez que velaba por la óptima conservación de las instalaciones eléctricas, construcciones, etc. Lo convenido no limitaría, en ningún caso, las facultades de los franceses para desplazar y embarcar los productos y materiales que considerasen oportunos, fuese cual fuese la procedencia, clase y cantidad

de los mismos. Este documento legal iba a ser válido hasta el 31 de diciembre de 1931, existiendo después la posibilidad de renovarlo por períodos de un año, aunque sujeta esta decisión a la sola voluntad de la *Société Minière*.

El 10 de febrero de 1929 se constituye en Madrid la *Sociedad Anónima Consorcio de Almagrera*, a la que la *Société* cederá, además de diferentes bienes, instalaciones, útiles y derechos, la propiedad del ferrocarril y el embarcadero de Villaricos. Se trató de un traspaso consensuado que respetó íntegramente los convenios que firmase con anterioridad la *Société*, entre los que se hallaba el que había acordado con Luis Siret sobre uso y conservación de la línea férrea. Pero la incursión de esta nueva compañía en los distritos cuevanos fue aprovechada por el belga para venderle algunas de las minas que poseía en Sierra Almagrera. Este hecho causará leves modificaciones en los acuerdos iniciales, y así se pondrá de manifiesto en el documento autorizado por Siret y Pedro Blessot, representante legal de la *Société Minière* y también del *Consorcio de Almagrera*, el 1 de noviembre de 1929. A través de éste, el ingeniero asumía el compromiso de no emplear el ferrocarril ni el embarcadero en el transporte de minerales procedentes de Sierra Almagrera, derecho que había sido adquirido en exclusiva por el *Consorcio* con la compra de las explotaciones de Siret. En ese mismo documento se establecía el tiempo diario

durante el que cada una de las partes podía beneficiarse de la utilización de la vía: doce horas.

Siret, tanto antes como ahora, mostrará plena predisposición a observar sus responsabilidades y llevará a cabo un escrupuloso cumplimiento de sus obligaciones hasta en los más nimios detalles. No podrá decirse lo mismo del Consorcio, que hizo dejación de sus compromisos siendo ello la causa de la demanda que interpondrá Siret ante el Juzgado de 1ª Instancia de Cuevas del Almanzora en julio de 1931. Exigía el pago por parte de aquella empresa de las cantidades que se le adeudaban en concepto de uso y conservación del ferrocarril y embarcadero entre octubre de 1929 y mayo de 1931. De los cálculos realizados por nuestro ingeniero sobre el trasiego de minerales por aquella vía, con objeto de reclamar el dinero que le debía el *Consorcio*, se desprenden otras apreciaciones que informarán de la decadencia productiva de Almagrera y Herrerías en los primeros treinta. Así, nos enteramos de que durante los meses de febrero, junio, agosto y noviembre de 1930 y de febrero a mayo de 1931 no se trasladó por aquella vía ni un solo kilo de mineral. Por otro lado, en el momento de mayor tráfico, entre marzo y mayo de 1931, el volumen de minerales alcanzó las 8.980 toneladas: qué lejos quedaban aquellas 20.000 toneladas mensuales, con perspectivas de aumento, que viajaban por este ferrocarril en la primera década del siglo XX.

Sin embargo, la recién arribada compañía planteará desde muy pronto reformas en el trazado del ferrocarril, de tal manera que éste se ajustase más y mejor a las necesidades de ciertos cambios en la localización de los principales centros productivos. El

*Consorcio*, que había adquirido numerosas minas en Almagrera, otorgaba prioridad a la explotación del plomo, barita y hierro que éstas arrojaban en detrimento del antiguo coto minero de Herrerías, de ahí que precisase ahora de un recorrido más reducido que ahorrarse tiempo y costes en los procesos de transporte desde El Arteal hasta el mar. En 1932, el ingeniero director de esta sociedad, Luis Manuel Sánchez-Blanco, solicitará autorización<sup>56</sup> del Ministerio de Agricultura<sup>57</sup> para el tendido de un «pequeño ramal» de vía férrea de 600 milímetros de ancho y 1.857 metros de longitud. Tenía como objeto enlazar las instalaciones mineras de que era dueña en el Arteal con la vía, también de su propiedad, que, procedente de Herrerías, se dirigía hasta el embarcadero de Villaricos. Casi todo el trazado discurría sobre el estrecho pasillo existente entre la falda de Sierra Almagrera y la ribera izquierda de la rambla de Mulería —a veces se adentraba en su cauce—, empalmando con la vía de Herrerías inmediatamente después del puente que cruzaba dicha rambla. En la «Memoria» quedaba definida como «una pequeña vía minera de carácter provisional», cuyo presupuesto se calculó en 27.855 pesetas, aunque bien es verdad que este proyecto nunca fue una realidad.

Algunos testimonios orales nos informan de la continuidad del ferrocarril tras el intervalo bélico, una vez constituida por el Instituto Nacional de Industria *Minas de Almagrera, S. A.* en 1945. No obstante, la indagación sobre qué paso y hasta cuándo estuvo en servicio podría ser un pretexto perfecto para conocer las vicisitudes de esa instalación durante ese último intento de revitalización de la minería de Almagrera.



<sup>56</sup> Instancia, memoria y planos para un proyecto de vía de 0,60, 4 de mayo de 1932, AGA OP.

<sup>57</sup> En realidad la solicitud fue inicialmente elevada a la Sección de Fomento del Gobierno Civil de Almería, desde donde se tramitó por error al Ministerio de Agricultura, que la derivó hasta la Dirección General de Obras Públicas.