

ALMERÍA, 1898: INCOMUNICACIÓN Y ATRASO

DOMINGO CUELLAR VILLAR

¡Qué lejos estará el viandante de fijarse en las penalidades sin cuento que allí se han vencido cuando un tráfico activo y fecundo venga a extender la animación y la vitalidad por aquellas soledades!

Juan Bautista Neira, Ingeniero de Caminos en Almería¹ (1883)

A MODO DE INTRODUCCIÓN

Las intenciones de la presente comunicación se enmarcan dentro de los trabajos presentados en estas jornadas para revisar y reactualizar la situación de la provincia de Almería en la fecha clave de 1898.

Ese momento, de liquidación de los restos del imperio ultramarino español, puede ser el pretexto adecuado, al coincidir con el cambio de siglo, para plantearnos nuevas preguntas y problemas en el estudio de los transportes y las comunicaciones de nuestra provincia, en plena fase de expansión de la *Revolución de los transportes* en el Estado español.

La llegada de los liberales al poder había supuesto, entre otras cuestiones, afrontar por parte del ejecutivo un proceso de modernización -legislación e inversiones- en el sistema de transportes en España, que a lo largo de todo el siglo XVIII y, principalmente, la primera mitad del XIX había conocido un especial deterioro y estancamiento.²

Los déficits en infraestructuras viarias heredados en el periodo anterior, hicieron afrontar al Ministerio de Fomento un plan de construcción de carreteras asfaltadas³ por parte del Estado. Así, nacen los primeros planes de carreteras del Estado, con la finalidad de mejorar las

1 Archivo de Obras Públicas de Almería (AOPA), sección 1ª, legajo 9, documento 1.

2 MADRAZO (1984) y RINGROSE (1972). Estos dos autores realizan un completo estudio del sistema de transportes peninsular en el periodo 1750-1850, si bien llegan a conclusiones bien diferentes: Ringrose habla de estrangulamiento de la demanda y Madrazo nos da unas claves más optimistas en las que destaca el fuerte crecimiento demográfico o las aportaciones de la agricultura. Para el caso andaluz se puede consultar la obra de JURADO SÁNCHEZ (1988).

3 Aún lejos del moderno concepto de asfalto, la técnica básicamente consistía en la realización de camino alineado, con el firme comprimido mecánicamente en dos capas de piedra gruesa, con la superposición de capa fina de grava, llamada recebo. Se conocía como *Sistema Macadam*. Para más información ver MADRAZO (1984: 190 y ss.).

comunicaciones, no sólo con la corte de Madrid, sino entre los principales centros de producción y comercialización del país: grandes ciudades, puertos, estaciones de ferrocarril y nudos estratégicos. Los planes de carreteras fueron ambiciosos y, con el cuerpo de Ingenieros del Estado como diseñadores, planteaban la fórmula de la concesión de la obra a una contrata en un concurso de adjudicación al mejor postor. No cumplidos en su totalidad y con una politización creciente en su programación sirvieron, no obstante, para la modernización y la mejora de la red interior del país⁴.

En Almería, a pesar del esfuerzo inversor del Estado, las carreteras afrontaban el cambio de siglo con una red inconclusa y desarticulada, en la que se acentuaba el aislamiento terrestre de Almería, aquél que en años precedentes ya habían denunciado Alarcón o Gómez Antón⁵; pero esta denuncia no es sólo literaria, aparece frecuentemente en las memorias de obras de los ingenieros que se proponen construir las carreteras del Estado y forma parte de la memoria popular de esta provincia. Podemos comprobar ese aislamiento en 1898 al contemplar el mapa del Anexo 2, en esta fecha nuestra provincia aún no tenía comunicación directa con Madrid y el centro peninsular a través de ferrocarril o carretera de primer orden. Estas dificultades de comunicación con el interior peninsular condicionarían las relaciones comerciales de productos de abastecimiento fundamentales para la población⁶, como los cereales y las harinas.

LOS RESULTADOS DE LA PLANIFICACIÓN DE LA NUEVA RED DE CARRETERAS

La división administrativa establecida por la *Ley de Carreteras de 1857* planteaba la existencia de carreteras del Estado y carreteras provinciales, aquéllas a financiar por la Administración Central, y éstas por parte de las Diputaciones provinciales y los Ayuntamientos⁷. El sistema no era ya el más adecuado, pues dejaba la realización del tejido más denso, el sostén del tráfico interior⁸, en manos de las administraciones provinciales y locales, que en la mayoría de los casos se encontraban en clara bancarrota: en este apartado, los resultados en nuestra provincia no pudieron ser más desastrosos.

El conjunto de las carreteras que el Estado planeaba construir en la provincia de Almería seguía la división habitual de primer, segundo y tercer orden, dependiendo de su importancia y de la relación establecida entre los puntos extremos de cada vía⁹. El Plan de 1860 sería modi-

4 Al igual que en el diseño de la red ferroviaria, también se achaca a los hombres del diecinueve el uso y abuso de un esquema radial en la configuración de la red viaria principal. Efectivamente, las carreteras principales se irradiaban del centro a la periferia a semejanza de los *Caminos Reales* del dieciocho para conectar la Corte con los puertos ciudades más importantes MADRAZO (1984: Cap. 2-Mapas).

5 ALARCÓN (1891: 20-33) y GÓMEZ ANTÓN (1884).

6 Este argumento ya fue aportado por SÁNCHEZ PICÓN (1992: 491 y ss.).

7 Una visión completa de la legislación emanada para la regularización de la construcción de las carreteras y caminos vecinales en GARCÍA ORTEGA (1982).

8 Varios autores han recordado la importancia, un tanto minusvalorada, que ha de tener el tráfico interior a la hora de componer una red de transporte adecuada para el desarrollo económico, FONTANA (1986: 86) y MADRAZO (1991: Cap. 1).

9 La ley de 22 de julio de 1857 clasificaba como de primer orden las que se dirigían de Madrid a las capitales de provincia o las que pongan en comunicación a otras carreteras de primer orden con ferrocarriles y puertos. Obtenían la

Cuadro 1: Kilómetros de carreteras y caminos existentes en la provincia en 1898

Carreteras del Estado	Carreteras Provinciales ¹⁰	Caminos Vecinales
595	43	0

FUENTE: Elaboración personal a partir de *Estadística de Obras Públicas de 1898*.

ficado por el de 1864, que fue el embrión del desarrollo de la red en la provincia. Este plan tuvo una vigencia de 13 años y conoció un avance aceptable en la configuración de transportes provinciales. El cambio político propiciado por la Restauración monárquica trajo una reordenación general en la legislación de las obras públicas en nuestro país¹¹, naciendo un nuevo plan general de carreteras en 1877 que sería el que regularía toda la parte final del siglo (Ver Anexo 1).

La construcción de las carreteras del Estado en Almería, se inició en 1860 con los primeros proyectos y obras en las dos vías de primer orden de nuestra provincia: La carretera de Vilches (entonces se llamaba *De las Correderas*) y la de Murcia a Granada, que atravesaba la comarca de los Vélez (a partir de 1864, sería reclasificada como de segundo orden). Esta carretera, auténtica comunicación natural entre la Alta Andalucía y el levante español, fue la primera vía almeriense en terminarse, a la altura de 1872, sólo quedaba pendiente la dificultosa travesía de Vélez Rubio y el paso del río Vélez que se concluirían diez años más tarde.

La única carretera de la provincia que consolidaría la clasificación de primer orden viviría, sin embargo, para su construcción continuas demoras y paralizaciones que retrasarían su finalización hasta 1929¹². Casi setenta años de contenciosos entre los contratistas y la administración hicieron de esta carretera, tal vez, la más conflictiva del ámbito nacional¹³.

Alrededor de 1865 se redactan por los ingenieros de Almería los primeros proyectos de las otras dos carreteras de segundo orden proyectadas: la de Málaga y la de Puerto Lumbreras. Estas dos carreteras conocerían un rápido desarrollo y, en menos de quince años, estarían concluidas a falta de los puentes metálicos del río Adra y el río Almanzora, también quedaría pendiente

clasificación de segundo orden aquellas vías que ponían en comunicación a dos capitales de provincia. Finalmente, las de tercer orden serían aquellas que sin reunir los requisitos previos *interesen a uno o más pueblos, aún cuando no pertenezcan a una misma provincia*.

10 En este apartado sólo se comprendían las comunicaciones de Almería con Níjar, de Alcora con Canjáyar y la carretera provincial de reciente construcción de Roquetas al cruce con la carretera de Málaga.

11 URIOL SALCEDO (1982: 14).

12 Lo acaecido en la construcción de esta carretera merecería un estudio aparte. De manera somera la secuencia sería como sigue: Entre 1861 y 1865 Francisco Durbán y Juan Antonio Moreno redactan los proyectos de los trozos 5º, 6º, 7º y 8º entre el puente de los Imposibles y el límite provincial con Granada. Las obras se iniciaron rápidamente y comenzaron los primeros desmontes, pero a inicios de 1866 ya no se realizan trabajos y comienzan los conflictos con los contratistas (la empresa *López Falcón y socios*). A la espera de la resolución del contencioso y el poco interés de la jefatura de obras públicas de Almería, las obras quedaron paralizadas por más de 20 años. La llegada de Valero Rivera a la jefatura provincial en 1886 (en la que permaneció hasta su muerte en 1900) permitió relanzar la construcción en algunos trozos, que se completaría ya en el siglo XX.

13 Como dato ilustrativo de la desesperación a la que se había llegado, podemos señalar que en la memoria de liquidación del último trozo en construcción (30 de marzo de 1929), el 8º entre la rambla de Abla y el límite provincial, el secretario de la oficina de Almería de obras públicas adjunta el mensaje: "Querido don José ¡¡¡¡¡por fin descansamos!!!! Lo felicito". AOPA, sec 1ª, leg 417, doc 1.

para el cambio de siglo la realización del trozo de Adra al límite provincial. La fuerte impronta exportadora de estas dos vías, que acercaban las producciones de las sierras de Gádor (minería, uva y esparto) y de levante (minería y esparto) al puerto de Almería, y la componente demográfica, con núcleos de población en franco crecimiento, sin duda condicionó su relativa pronta conclusión.

De las carreteras de tercer orden, de carácter provincial y comarcal, aunque sufragadas por el estado, su realización fue más tardía (ver Anexo 1) pero como en los casos anteriores, las vías que más rápidamente fueron concluidas coinciden de manera muy clara con circuitos exportadores y también con fuertes concentraciones urbanas (a poniente y a levante): La carretera de Ugíjar a Adra, la de Berja a Venta del Olivo, la de Baza a Huércal Overa, la de Vera a Garrucha o la de Águilas a Vera, todas realizadas entre 1880 y 1896¹⁴.

El resto de las vías de tercer orden no verían concluidas sus explanaciones y obras principales hasta las décadas de 1920 y 1930, cuando se produce un nuevo impulso en la realización de las obras públicas en la provincia.

Cuadro 2: Kilómetros de carreteras del Estado en Almería

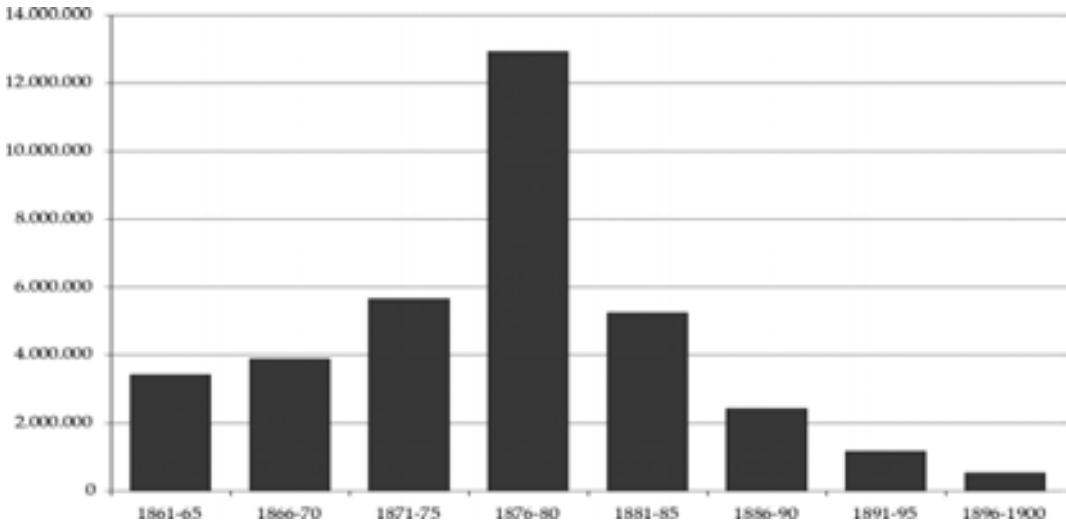
	Plan de 1860	Plan de 1864	Plan de 1877
1^{er} orden	158	79	79
2^o orden	259	228	228
3^{er} orden	100	237	642
Total	517	544	949

FUENTE: Elaboración personal a partir de *Gaceta de Madrid*.

El esfuerzo inversor del Estado a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX en Almería para la construcción de carreteras, según vemos en el Gráfico 1, se centraliza en el decenio 1871-1880, periodo en el que se concentran el 52,6 % de las inversiones realizadas. En efecto, después de un progresivo crecimiento en las inversiones en carreteras de nueva construcción desde 1860, se llega a los casi 4 millones de pesetas invertidos en 1879. El grueso de las carreteras ya estaba iniciado, al menos las más costosas, las de primer y segundo orden, que superaban ampliamente las 50.000 pts/Km; y aún más en Almería donde las dificultadas orográficas y el aislamiento de muchas zonas encarecían los gastos. Ejemplo claro de ello serían los trozos 1^o y 2^o de la carretera de Málaga, entre Almería y la Garrofa, y la Garrofa y Aguadulce que alcanzaron un coste en la liquidación final (1880)¹⁵ de 283.617,02 y 262.567,59 pts/Km, sin duda pocas carreteras en España alcanzarían semejantes costes.

14 En el caso de las carreteras de Ugíjar y de Águilas, ambas internándose en provincias limítrofes, hay que resaltar que esos kilómetros se construyeron por parte de Almería. De lo que podemos deducir el interés que tenía para la provincia su realización.

GRÁFICO 1: Evolución de la inversión en carreteras del estado en Almería (1860-1900). En pesetas constantes, índice de Sardá de 1913.



FUENTE: Elaboración personal a partir de Memorias y Estadísticas de Obras Públicas (1860-1900).

El final de siglo sí presenta unas cifras de menor calado, ya que superaban escasamente las 100.000 pts. /año, inversiones que se nos antojan insuficientes para la conclusión adecuada de la red de tercer orden. Las vías de este tipo presentaban unas liquidaciones próximas a las 25.000 pts/Km, de lo deducimos que poco más de 4 Km podían ser realizados. La entrada del siglo XX presentaba, pues, unas expectativas bastante negras.

Al finalizar el siglo, las carreteras almerienses presentaban unas cifras nada desdeñables en el ámbito regional y nacional, los kilómetros construidos (con las variables de población y superficie), no andaban nada lejos de la media nacional, e incluso superaban la media andaluza, lo cual nos puede llevar a argumentar, que cuantitativamente Almería presentaba una red de carreteras relativamente importante; otra cuestión es si esas carreteras sirvieron para articular el espacio del sureste, y qué función cumplieron en el desarrollo de la economía almeriense. Posiblemente la falta de complementariedad de las vías provinciales minusvaloró la red de ámbito nacional.

En este capítulo es donde deberían haber jugado un papel esencial las carreteras provinciales y caminos vecinales, pero ya vimos en el Cuadro 1 que los resultados fueron casi nulos: en el cambio de siglo la Diputación Provincial de Almería apenas conservaba 43 Km de vías provinciales y ninguno de caminos vecinales. Todo el peso del tejido viario interior correspondía a los ayuntamientos, que se limitaban a adecentar y acondicionar las entradas a las poblaciones, quedando el resto del camino como simple vereda, que en la mayoría de los casos aprovechaba el curso frecuentemente seco de ramblas y avenidas. Es en este punto donde las con-

Cuadro 3: Comparación de Km proyectados y construidos de las carreteras de Almería con el ámbito regional y nacional (Situación en 1898)

	<i>Estado en 1898 sobre Km proyectados</i>		<i>Estado en 1898 sobre Km realizados</i>	
	Km por 10.000 hb.	Km por 1.000 Km ²	Km por 10.000 hb.	Km por 1.000 Km ²
Almería	32,04	129,14	15,01	60,48
Media Andaluza	33,09	132,24	14,77	58,30
Media Española	44,24	157,64	19,47	69,37

FUENTE: Elaboración personal a partir de *Estadística de Obras Públicas de 1898*.

diciones meteorológicas se sumaban negativamente a las dificultades orográficas para aislar poblaciones del interior.

El fracaso de la administración provincial y local, y por ende de las elites políticas y económicas que las dirigían, es manifiesto puesto que las inversiones para el apartado de obras públicas fueron muy escasas e insuficientes, no ya para construir, sino para mantener las vías abiertas al tráfico¹⁶.

CONCLUSIONES

En un espacio como el almeriense, sin tendido ferroviario hasta la década de los noventa, las carreteras y caminos vecinales debían *suplir* las funciones de transporte y accesibilidad que ya desarrollaban en otros puntos del país las vías férreas. Esta desventaja, sin duda, condicionó el desarrollo de los recursos propios y acentuó el aislamiento tradicional de la provincia.

No obstante, las carreteras construidas por el Estado cumplieron mejor ese objetivo que las que había de construir y mantener la provincia. Así, si en el inicio del periodo constructivo, Almería presentaba una densidad de 2,92 Km por cada 1.000 Km² de superficie, en la fecha de 1898 esa densidad se había elevado hasta los 60,48. Es decir, en el plazo de 33 años había multiplicado sus kilómetros de carreteras por 20 y había pasado del último lugar al puesto 32, superando a provincias como Sevilla, Córdoba, Granada, León o Lérida¹⁷.

En el ámbito provincial los resultados no fueron tan interesantes, y las dificultades de financiación o el desinterés de las clases dirigentes postergó el desarrollo de las comunicaciones interiores, aquéllas que habrían de complementar a la red nacional. Esto tiene una importancia decisiva en el caso almeriense, donde el interior provincial a la altura de 1900 aún mantenía la supremacía demográfica sobre los distritos costeros¹⁸.

16 El 25 de marzo de 1891 el Director de Caminos Provinciales, D. Lorenzo Riera, se quejaba en un informe que sólo había presupuestado la cantidad de 5.000 pts. para conservación, y nada para obras nuevas. Archivo Diputación Provincial de Almería (ADPA), Legajo 398, documento n° 6.

17 Los datos referentes a 1865 aparecen anotados en GÓMEZ DÍAZ (1987: 99), los de 1898 pertenecen a elaboración personal a partir de *Estadística de Obras Públicas de 1898*.

Otro rasgo que supuso un serio handicap fue lo costoso de las realizaciones, anteriormente ya hemos apuntado el elevado coste de un punto especialmente dificultoso. Comparado con la media nacional, que se mantuvo en la segunda mitad del siglo XIX en las 29.339 pts/Km¹⁹, las cifras del difícil relieve almeriense se dispararon por encima de las 50.000 (p. Ej. la de Puerto Lumbreras de 2º orden tuvo un coste medio kilométrico de 85.994,60 pts).

Siguiendo a Gómez Mendoza, hemos de coincidir en el cambio de rumbo que supuso para la inversión en obras públicas la administración liberal, cuya “principal aportación consistió en establecer una financiación presupuestaria” para este tipo de obras²⁰, inexistente hasta el momento. El debate subsiguiente no llevaría a preguntarnos si Almería obtuvo la parte de la tarta que le correspondía por lo aportado al Estado debido a su actividad exportadora, generadora de cuantiosos ingresos.

ANEXO 1: PLAN DE CARRETERAS DEL ESTADO DE 1877 E INCORPORACIONES HASTA 1898

	Proyectados	Construidos 1898
Carreteras de 1º orden		
Estación de Vilches a Almería por Úbeda y Guadix	78,705	39,865
Carreteras de 2º orden		
Murcia a Granada por Totana, Lorca, Baza y Guadix	45,268	45,268
Puerto Lumbreras a Almería por Huércal Overa, Vera y Sorbas	120,178	120,178
Málaga a Almería por Vélez Málaga y Motril	62,312	51,732
Carreteras de 3º orden		
Alboloduy a Jergal	22,137	0
Baza a Huércal Overa por Purchena	70,343	70,343
Gádor a Laujar por Canjáyar	37,357	3,431
Laujar a Órgiva por Ugíjar	9,682	9,682
Ugíjar a Adra por Berja	42,268	42,268
Venta del Olivo a Berja por Dalías	17,952	17,952
Águilas a Vera	37,565	24,375
Vera a Garrucha	8,223	8,223
Venta de la Media Legua a Rambla de los Nudos	58,899	36,680
Vélez Rubio a Huércal Overa	30,796	17,031
Callejones de Tabernas a Venta de Sotero, y ramal a Serón	60,522	25,601
Vélez Rubio a María	14,283	13,794
Tabernas a Vélez Rubio	90,000	0

18 En SÁNCHEZ PICÓN (1992: 488) se nos da la cifra de 358.428 habitantes para la provincia de Almería, según el censo del momento, de los que cerca del 60 % se localizan en los partidos judiciales del interior.

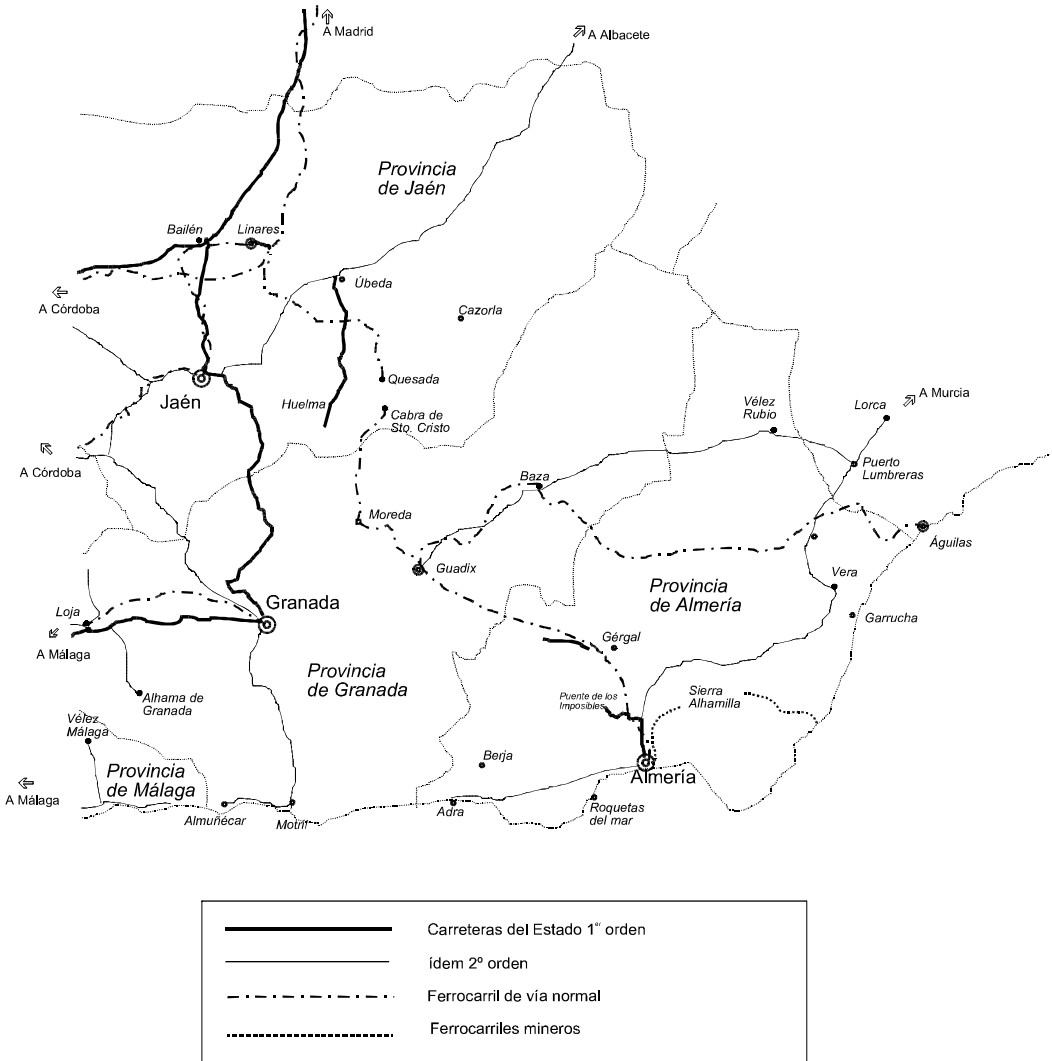
19 Cantidad aportada por URIOL (1992: 67).

20 GÓMEZ MENDOZA (1991: 182).

	Proyectados	Construidos 1898
Alcolea a la carretera de Vilches a Almería, y ramal a Turón	100,000	0
La Ballabona al Barranco del Jaroso	16,577	0
Almería a la Cuesta de los Castaños por Níjar	59,853	0
Uleila a la carretera de Puerto Lumbreras a Almería	38,000	0
Albox a la estación de ferrocarril de Almanzora	6,148	0
Roquetas a Alhama	25,000	0
Chirivel a Cantoria	30,000	0
Turón a Berja, por Benínar	16,000	0
María a la Puebla de Don Fadrique	18,000	0
Níjar a Ventallana, por Lucainena de las Torres	20,000	0
Estación de ferrocarril de D ^a María a carretera de Gádor a Laujar	30,000	0
Totales	1.166,068	526,423

FUENTE: Elaboración personal a partir de Gaceta de 23 de julio 1877 y leyes adicionales al Plan (en cursiva las carreteras contempladas en el plan de 1877). Los cálculos de los kilómetros construidos se han obtenido de las liquidaciones de obras realizadas por los ingenieros (AOPA).

Anexo 2: Mapa de transportes de Andalucía Oriental en 1898.



FUENTE: Elaboración personal.

BIBLIOGRAFÍA

- ALARCÓN, Pedro Antonio (1891). *Últimos escritos. Más viajes por España*. Madrid, Imprenta y fundición de M. Tello.
- FONTANA LÁZARO, Josep (1986). “La dinámica del mercado interior”. En MARTÍNEZ VARA (Ed.) *Mercado y desarrollo económico en la España contemporánea*. Madrid, Siglo XXI de España Editores S.A.-Junta del puerto de Santander; p. 85-96.
- GARCÍA ORTEGA, Pedro (1982). *Historia de la legislación española de caminos y carreteras*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- GÓMEZ ANTÓN, J.M. (1884). “Agricultura, industria y comercio en la provincia de Almería”. *Revista de Almería*, nº 9 (septiembre) pp. 558-568 y 10 (octubre) pp. 624-631.
- GÓMEZ DÍAZ, Donato (1987): “Aportación al estudio de las comunicaciones y su repercusión sobre la formación del mercado interior almeriense en el siglo XIX”. *Boletín del Instituto de Estudios Almerienses*, nº 7, Letras.
- GÓMEZ MENDOZA, Antonio (1991). “Las obras públicas, 1850-1935”, COMÍN, F. Y MARTÍN ACEÑA, P. *Historia de la empresa pública en España*. Madrid, Espasa Calpe; p. 177-204.
- JURADO SÁNCHEZ, José (1988). *Los caminos de Andalucía en la segunda mitad del siglo XVIII (1750-1808)*. Córdoba, Universidad de Córdoba, Ayuntamiento de Córdoba.
- MADRAZO MADRAZO, Santos (1984). *El sistema de transportes en España (1750-1850)*. Madrid, Ed. Turner.
- (1991). *La edad de oro de las diligencias. Madrid y tráfico de viajeros en España antes del ferrocarril*. Madrid, Nerea.
- Memorias y Estadísticas de Obras Públicas, 1856-1902*. Madrid, Ministerio de Fomento.
- RINGROSE, David R. (1972). *Los transportes y el estancamiento económico en España (1750-1850)*. Madrid, Tecnos.
- SÁNCHEZ PICÓN, Andrés (1992). *La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936)*. Almería, Instituto de Estudios Almerienses.
- URIOL SALCEDO, José Ignacio (1982). “Las carreteras en el último tercio del siglo XIX (1869-1896)”, *Boletín de información del MOPU*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.
- (1992). *Historia de los caminos en España*. 2 vol. Colección de Ciencias, Humanidades e Ingeniería, nº 41. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.