

APORTACION AL ESTUDIO DE LAS COMUNICACIONES Y SU REPERCUSION SOBRE LA FORMACION DEL MERCADO INTERIOR ALMERIENSE EN EL SIGLO XIX

Por

Donato Gómez Díaz

INTRODUCCION

El objetivo del presente estudio, es plantear las incidencias que las deficientes comunicaciones ejercieron sobre la formación del mercado interior regional; una de las causas del endeble crecimiento de la economía de la provincia en el pasado siglo. De otro lado, si pretendemos utilizar las salidas de los frutos, anotadas en los libros de Aduana del puerto de Almería durante la primera mitad del XIX, como índice de la producción regional (única posibilidad de construir un inicial modelo económico), hemos de plantearnos la importancia de éste como centro aglutinador del tránsito provincial; lo que enlaza con el primer objeto del estudio.

Afirma Phyllis DEANE sobre el desarrollo y el capital necesario de que debe disponer un país subdesarrollado, antes de poder aumentar su producción de bienes y servicios a un ritmo que represente un crecimiento sensible de las rentas «per cápita», que «si empezamos definiendo este capital social en términos concretos, veremos que la mayor parte de él consiste en capital encarnado en facilidades básicas de transporte —puertos, carreteras, puentes, canales y hoy día ferrocarriles—. Sin este tipo de capital, los recursos naturales más ricos de que disponga una economía pueden permanecer sin explotar, subdesarrollados» (2).

En la provincia de Almería el principal problema que retardó la posibilidad de un crecimiento paralelo al de otras zonas de la nación, hasta finales del siglo XIX, época de la construcción del ferrocarril, fue la falta de este capital social. Falta de una infraestructura adecuada en las comunicaciones, que desde el interior relacionará las comarcas entre sí y con la costa, y pudiera desarrollar de modo uniforme todo el territorio, conduciendo sus producciones mineras y agrícolas al exterior (artículos voluminosos y pesados) sin que quedaran demasiado gravados sus costes. Es decir, potenciación del desarrollo de una estructura productiva, que menguara las tremendas fluctuaciones en precios y demanda anual de sólo un par de productos dependientes de mercados y condiciones exteriores a la localidad, y de los demás peligros que suponen una alta concentración de las exportaciones.

La realización de la infraestructura hubiera evitado mantener una dualidad de desarrollo que incrementó las posibilidades de la costa y de la ciudad, permaneciendo el interior lo mismo que en los siglos anteriores. Una estructura típica de países subdesarrollados que se prolongó y reprodujo con más fuerza según avanzaba el siglo; conduciendo a una profundización de los esquemas de dependencia en la segunda mitad, en un modelo de desarrollo económico «periférico» respecto a otras zonas del país, y ahogando el crecimiento de sus habitantes y de la productividad, bien por expulsión, bien por envejecimiento de su población activa.

En este sentido, entendamos que «la característica de la sociedad preindustrial era su inmovilidad (...), las áreas locales eran sobradamente autosuficientes, con un pequeño contacto con el mundo exterior» (3). En esa dirección, si aplicamos la idea base de Gunnar MYRDAL, lo que denomina «la causación circular acumulativa», a la que aplica el concepto del multiplicador, advertimos que si un factor se agrava (o se alivia) el conjunto tenderá a agravarse (o a aliviarse), y que el efecto de uno además de amplificarse tenderá a acumularse en el otro (4), entenderemos mejor las interferencias que la cuestión «comunicaciones» efectuaba sobre la economía provincial.

Afirma FERNANDEZ DE PINEDO, que «el retraso entre la semiperiferia, representada por la península Ibérica, y el centro, empezó a acentuarse y la presión del capital exterior y en especial de los exportadores británicos, se hizo más fuerte, con lo cual la imposibilidad del desarrollo autocentrado se hizo cada vez más fuerte» (5); Almería se encontraba en la periferia de esa semiperiferia española, lo que nos hace entrever mejor el atraso en que vivía.

Para comprender el porqué de la evolución económica de la provincia y la importancia de sus puertos que autocentraron el desarrollo, analizaremos las comunicaciones como índice de la producción y del crecimiento del mercado interior.

VIAS TERRESTRES

El estado de los caminos, una de las vías de comunicación posible en la Almería de principios del siglo XIX, era muy malo. En Interrogatorio de principios de siglo se afirmará: «como para venir a este pueblo por la parte del norte, los caminos son ramblas y ríos, no hay duda que construyendo puentes en ellos y principalmente en este nombrado de Almería, donde se juntan aguas de 18 ó 20 leguas al contorno con detención a los caminantes en los inviernos, y abriendo caminos desde dicho puente hasta esta ciudad se verificaría el surtido de las fábricas con más seguridad, economía y comodidad; lo mismo sucede con el levante (...) que priva de todo comercio con los reinos de Murcia» (6). A la pregunta so-

bre los obstáculos en los caminos, y si son transitables, se responderá que se encuentran intransitables «por los barros y ríos en los inviernos y por la natural fragosidad o el terreno» (7). Así en conjunto, las posibilidades de comunicar por tierra productos de peso eran reducidas al valor de lo transportado, siempre objetos de lujo y nunca demasiado voluminosos. Esta situación en los inicios de la centuria no debió modificarse mucho en los siguientes treinta años.

Saltando a los años centrales del siglo XIX, no parece que el problema se corrigiera; los condicionamientos históricos de toda esta primera parte del siglo hicieron imposible que la Monarquía prestara atención a la cuestión «comunicaciones terrestres». Por lo tanto, los resultados de tal política se recogieron en la segunda mitad del siglo. MADDOZ nos cuenta, respecto a los caminos que salen de Almería, de la existencia de varios: uno en buen estado que va hacia Murcia y otro regular, que va a Granada. En cualquier caso, económicamente no se podían considerar suficientes para los intercambios comarcales. Era el entrelazado viario lo que significaba algo en caso de incrementos en el mercado y ésto precisamente lo que más faltaba.

En 1858 se afirmará en artículo publicado en el periódico «El Minero de Almería», que «por tierra no hay medio de comunicarse con ninguna otra provincia sino a caballo o a pie, que es el medio de que nos valemos cuando nos hacemos la ilusión de ir en carruaje» (8).

En total, según el Director de Caminos, en el año 1862 las estadísticas daban como resumen de los caminos provinciales y vecinales de primero y segundo orden en toda la provincia: 2.173 Km, de los que servían sólo para herradura 1.729 Km, y el resto para carruajes. Todos divididos a su vez en caminos provinciales con 149 Km, vecinales de primer orden 674 Km y de segundo 150 Km, el resto queda sin clasificación. En consecuencia, «demostrada ya hasta la evidencia que la provincia de Almería no tiene caminos ni provinciales, ni vecinales de primero y segundo orden y convencidos todos que sin ellos es imposible el desarrollo de los elementos de riqueza, que bien pueden decirse hoy vírgenes, que atesora nuestro suelo» (9), deberá hacerse un esfuerzo para sustituir el profundo letargo que tantos años ha dominado la provincia. Algunos años después, Casimir DELAMARRE diría que la provincia de Almería se encontraba como perdida en el extremo de España, de tal forma que los contactos personales tenían que realizarse en vapor a través de Granada y de Málaga y por el otro lado de Murcia y Cartagena (10).

El resumen general de los kilómetros existentes en caminos provinciales y vecinales de primero y segundo orden por partidos judiciales en 1862, con indicación de los que sirven para carruajes y herradura, los tenemos en el cuadro siguiente:

CUADRO I

<i>Partidos judiciales</i>	<i>Caminos provinciales km</i>	<i>De primer orden km</i>	<i>Segundo orden km</i>	<i>Carruajes Km</i>	<i>Sólo de herradura km</i>	<i>Total de kilómetros</i>
Almería	55	35,500	86,683	68,683	108,500	177.183
Berja	—	80,000	44,000	—	124,000	124,000
Canjáyar	42	48,000	139,000	54,300	174,700	220,000
Gérgal	—	93,000	260,200	27,500	325,700	353,200
Sorbás	39	82,500	193,200	60,500	254,200	314,700
Vera	13	74,500	154,700	63,500	178,700	242,200
H. Overa	—	88,700	64,300	59,200	93,800	153,000
V. Rubio	—	71,000	130,000	50,500	150,500	201,000
Purchena	—	100,800	278,700	60,200	319,300	379,500
Totales	149	674,000	150,783	444,383	1.729,400	2.173,783

Fuente: Gómez, José María; Memoria y Plan General de los Caminos Vecinales de la Provincia. Almería, Imprenta de la Crónica Meridional, 1862.

Sin embargo, el estado de las comunicaciones por tierra se vería poco claro si no le comparamos con otras provincias de España. En la «Revista General de Estadística» de Septiembre de 1865, aparece incluida una relación comparativa sobre las medias kilométricas de carretera construida/por 1.000 km². Los datos obviamente deben contener para la provincia de Almería algún error, si tenemos en cuenta los totales dados varios años antes por el Director de los Caminos provinciales; pero si éste es general a todas las provincias incluidas, y se refieren al mejor firme construido, habrá que reconocer que las proporciones son descorazonadoras. El Cuadro II lo indica.

Ahora bien, si aplicamos el número de kilómetros de caminos provinciales construidos hasta 1862, o sea, 149, la media da 17,7 Km carretera/1.000 Km², lo que se aproxima a los 14,74 de Granada; aunque tampoco podamos darlos por válidos pues el desarrollo almeriense siempre fue inferior.

En cualquier caso, las cifras son ridículas si se pretendía movilizar el mercado interior agilizando las comunicaciones, y es esencial para comprender el atraso interior y su falta de participación en la especialización almeriense.

En 1879 las carreteras principales no habían mejorado su situación y era de común conocimiento que para salir de la capital no había más que dos carreteras, de las que sólo se podía recorrer un trozo de 23 Km en una dirección y 4 Km en otra, «el Correo general viene diariamente en un carro de Violín marchando por el cauce de ríos y ramblas y quedándose detenido en el momento que la más ligera avenida impide el paso. Para ir a Granada que dista 24 leguas, el único

medio de transporte es una galera de las que ya son legendarias en el resto de España, se hace una expedición cada ocho días, tardando tres en el camino» (11).

Finalmente en el sentido de infraestructura comarcal, a últimos de siglo y más exactamenté en 1884, se afirmará que tampoco hay caminos vecinales, «esas vías que aunque modestas son tan necesarias para que los pueblos vivan unidos entre sí, dando salida por ellas a sus productos, a fin de que en los años buenos no dañe la abundancia, ni en los años malos mate la miseria» (12). Los costes son pues el problema básico, sobre todo en la medida en que las carreteras eran inadecuadas para el transporte de grandes volúmenes y productos pesados: «los espartos de Guadix y Fiñana distantes 16 y 11 leguas respectivamente, tardan dos días y medio en llegar a puerto» (13).

CUADRO II

Kilómetros de carretera / 1.000 Km² de superficie

LOGROÑO	118,98	OVIEDO	27,69
MADRID	76,35	ZAMORA	25,16
VALLADOLID	76,09	SEVILLA	23,95
PONTEVEDRA	69,71	SALAMANCA	23,00
SANTANDER	68,51	CUENCA	22,62
TARRAGONA	66,18	TOLEDO	19,45
BARCELONA	53,63	TERUEL	19,35
CASTELLON	46,81	HUELVA	19,06
CORUÑA	41,84	LEON	19,00
SORIA	40,36	MALAGA	18,67
ALICANTE	38,96	CORDOBA	18,56
BURGOS	36,15	LERIDA	17,20
GERONA	35,78	GRANADA	14,74
VALENCIA	32,92	AVILA	14,28
ORENSE	32,86	HUESCA	14,14
PALENCIA	32,70	CACERES	13,76
SEGOVIA	32,20	ALBACETE	13,45
GUADALAJARA	31,76	CANARIAS	11,30
JAEN	31,02	BADAJOS	11,04
BALEARES	30,23	CIUDAD REAL	10,45
ZARAGOZA	29,75	P. VASCAS	
CADIZ	29,53	Y NAVARRA	4,05
LUGO	28,83	ALMERIA	2,92
MURCIA	28,81		

Fuente: «Revista General de Estadística». Septiembre. Madrid 1865, pág. 18.

Del otro medio de transporte por tierra que durante el siglo XIX actuó, el ferrocarril, no podemos decir mucho, sino hablar de una intensa pugna entre las posibilidades de los recorridos a efectuar. La disputa, que se produjo como mínimo desde 1865 se relacionaba con ¿por dónde debería atravesar esta nueva vía hasta llegar al puerto de Almería?, ya que era patente la revalorización económica de las comarcas por las que atravesaría el nuevo medio de locomoción.

Según Memoria presentada en 1865, existían dos posibilidades, la primera se desarrollaría por las cuencas de los ríos Fondón y Fiñana que iban a enlazarse en Guadix con la que se proyectaba desde Murcia a Granada, y la otra, marchando por el campo de Tabernas, estribaciones orientales de Sierra Filabres, cuenca del Almanzora y Rambla de Albox, llegaba a los campos de Chirivel a buscar el mismo ferrocarril de Murcia y Granada (14). Las posibilidades de ampliación del mercado, tanto en oferta como en consumo, a que daría lugar, incluiría las siguientes salidas en el año 1865:

CUADRO III

	<u>PROCEDENCIA</u>			<u>DESTINO</u>	<u>TOTAL Tm</u>
	<i>Almería</i> <i>(provincia)</i>	<i>Granada</i> <i>(provincia)</i>	<i>Jaén</i> <i>(provincia)</i>		
Esparto	61.847	48.116	12.236	Puerto Almería	122.199
Plomos	2.300	3.036	3.220	Puerto Almería	8.556
Semillas	1.935	2.327		Almería	4.262
Caldos	2.105	4.829		Puerto Almería	6.934
Frutos	4.018	—		Almería-Guadix	4.018
Agrios	1.059	—		Guadix	1.059
Mármoles	2.760	—	3.680	Almería	6.440
Cañaño	437	5.911		Almería	6.348
Carbón mineral (Puerto)	49.388	—	—	Granada-Jaén	49.388
Carbón vegetal		9.500		Almería	9.500
Efectos coloniales (Puerto)	4.800	—	—	Granada-Jaén	4.800
Cereales	13.984	27.827		Puerto Almería	41.821
Minerales	81.282	79.930		Almería	161.212
Ganados variados	170.000 cabezas		—
Viajeros	360.000 viajeros		—

Fuente: Gómez, José María: Memoria sobre la importancia del camino de Hierro en proyecto de Almería a Guadix. Almería 1865. Establecimiento Tipográfico de D. M. Alvarez.

La ampliación del mercado era netamente superior al existente antes de la posible construcción del ferrocarril, pues en este nuevo espacio se incluirían grandes zonas de Granada y Jaén hasta posibilitar un área unificada que satisfaría a 259.805 personas, que pagaban en concepto de Contribución Territorial 7.981.464 reales de vellón, por Subsidio Industrial y Comercial 1.653.324 y, finalmente, por Consumos 3.141.915 reales de vellón, o sea, en total 12.776.703 reales en 1865 (15).

El problema y polémica de la construcción continuó hasta fechas muy posteriores. En 1884 se aseverará: «la provincia de Almería, lo decimos con sentimiento se encuentra por tierra aislada del resto del mundo. El silbido de la locomotora, ese grito de la civilización moderna llamando a los pueblos a la vida del trabajo, todavía no se ha oído en sus valles, ni sierras, pues no existe ni un kilómetro de ferrocarril, y aún cuando hay un proyecto para enlazar Almería con el interior de España, son tantas las dificultades y obstáculos que se presentan en ciertas regiones por razones de todos conocidas, que es muy común la creencia de que tampoco se verá esta importante línea realizada en muchos años» (16).

Varios años después, en 1887, se atestiguará como respuesta a una pregunta sobre comunicaciones que «la red en España no está terminada y en la provincia de Almería ni aún empezada. Aisladamente considerados es tan deficiente el sistema de ferrocarriles ordinarios, como el de ferrocarriles económicos o el de carreteras» (17); era lógico porque ninguno de los tres prácticamente existía. El ferrocarril tuvo que esperar en Almería para su puesta en funcionamiento hasta principios del siglo XX (Linares-Almería, 1904). Aunque ya se aprovechó desde 1895.

Así, los problemas de comunicaciones terrestres en la provincia eran consecuencia del enlace de varios elementos independientes que conducían a lo mismo: 1) la dejadez de la Monarquía; 2) la morfología física y el alejamiento geográfico del centro de la península, y 3) el subdesarrollo económico, que no era causa exacta de la falta de comunicaciones sino de la pobreza de la región. En cualquier caso, las carreteras y caminos o el ferrocarril, necesarios para la ampliación de los mercados y la expansión de las oportunidades y beneficios, no fueron la base del desarrollo regional durante el siglo XIX.

COMUNICACIONES MARITIMAS

Del otro medio de transporte aquí cuestionado, el marítimo, hemos de comenzar afirmando que el transporte acuático rebaja considerablemente los costos y aventaja al terrestre en la circulación de mercancías de gran volumen y peso, del tipo de las que en el siglo XIX se sacaron de la región. He aquí la importancia del Puerto para el desarrollo comercial y la incapacidad de encontrar otra vía con su bajo coste, con capacidad para resolver los problemas planteados a la economía regional. Pero veamos su evolución.

El puerto de Almería que se venía utilizando desde la fundación de la ciudad, allá sobre el siglo X, se arruinó con el terremoto de 1522, no quedando posteriormente casi vestigios de sus muelles. Por esta razón la ciudad, que en época anterior había actuado como puerto fondeadero de la marina de Al Andalus, vio reducidas sus posibilidades de continuar la prosperidad al perderse su medio de salida, amén de que también comenzaba a decaer su puesto de puerto comercial cara al Mediterráneo oriental por circunstancias ajenas a ella. El paso en el siglo XVI, de la época Mediterránea a la Atlántica, truncó las esperanzas de revivir y en el siguiente —como dice HOBSBAWNS— las empeoró aún más, «por primera vez en la historia, el Mediterráneo cesó de ser el más importante centro de influencia económica y política y eventualmente cultural y se transformó en un pantano empobrecido» (18). Dice Texeira en 1630 que «de Almería a Levante se extiende una legua, una larga y desabrigada playa de arena, y en toda ella se puede desembarcar y dar fondo, como lo hacen algunos navíos que vienen a cargar vinos y pasas» (19); lo que nos indica la inexistencia de cualquier infraestructura. Posiblemente en estos tiempos la falta de importancia económico-social y política de la región, centrada más en la Andalucía Occidental, y el movimiento de piratas que acosaban sus playas de manera regular, impidieron un movimiento poblacional y económico ascendente y mantuvo la zona fuera de sus lógicas posibilidades. Ya hasta mediados del siglo XIX Almería carecerá de instalaciones portuarias.

En el primer cuarto del siglo XIX dirá MIÑANO sobre Almería que «tiene buenos paseos, pero el puerto carece de muelle y es habilitado para la importación y exportación al extranjero y cabotaje» (20). Efectivamente, en 1778 y dentro de la política borbónica de modificar el modelo mercantilista de monopolio y protección por uno mucho más liberal, iniciado en 1765 con la apertura de nueve puertos, se permitirá la libertad de comercio de los Alfaques para Tortosa y del puerto de Almería (21). Pero mientras los primeros nueve puertos abiertos obedecían a un hecho indiscutible, la importancia de su tráfico de cabotaje e internacional con Europa, en el segundo de los casos no parecía así, y sí más bien un intento premeditado de desarrollar algunas zonas del país. El caso de los Alfaques se nos presenta con una lógica histórica superior, pues al situarse en la desembocadura del Ebro, daba lugar inmediatamente a la salida de los excedentes agrícolas de las tierras que recorre el río.

La situación almeriense no parecía ser el mismo caso. Almería desde hacía relativamente poco, comenzaba a recuperarse del apagón en el que durante varios siglos había permanecido, primero por la destrucción de su puerto, después por la salida, consecuencia de la rebelión de los moriscos de las Alpujarras, de más de la mitad de su población. Las cifras nos lo dicen:

<i>Año</i>	<i>1561</i>	<i>1591</i>	<i>1760</i>
Vecinos (22)	3.968	1.496	9.114

Como se expresa, la población aumenta a mediados del siglo XVIII «como fenómeno de recuperación tardío» (23). El aumento de 1760, se deberá en gran parte a la propia ciudad de Almería, la cual acapara la mayoría del excedente demográfico; mientras la inmensa parte del campo que depende de ella se estanca. Respecto a este aumento de la población, prolongado durante el siglo XIX «varios autores han puesto en claro la influencia del factor económico sobre la evolución demográfica en las sociedades no industrializadas» (24), lo que manifiesta su crecimiento, aunque éste no se proyectara en un comercio floreciente que es nuestro índice.

Retomando la medida de comercio libre decretada por Carlos III en 1778, la pregunta es ¿la concesión partió de la actividad productiva de la región? o ¿fue simplemente un acicate para ella?, o sea, un intento de acelerar el crecimiento de la periferia mediante la habilitación de una serie de puertos, salidas naturales de sus regiones, para el comercio internacional.

Parece que por la capacidad productiva de la región almeriense en los primeros tiempos habría que darle más sentido a la segunda suposición, a pesar de que ya entonces las exportaciones de esparto, barrilla, etc... eran importantes y habían establecido vínculos exteriores que más tarde se estrecharán y ampliarán.

Los primeros intentos conocidos de construcción de un muelle en la ciudad parte de principios del XIX, lo que es significativa muestra del crecimiento económico y de las necesidades de su expansión. En 1805 se proyectó la construcción del puerto y se solicitó el amurallamiento del río Andarax, petición que fue aprobada por Real Orden de 13 de Mayo de 1808; proyecto e interés que ya venía de un par de años antes. En 1803 se afirma respecto a la construcción del muelle «la naturaleza está manifestando el remedio, pues a la misma orilla del mar hay abundantes montes de piedra proporcionada para verificar la construcción de un muelle con auxilio de su número de desterrados que se emplearán en tan útil trabajo» (25); lo que hace valer las necesidades y dificultades del transporte.

Estaba claro que la vida de la ciudad se volcaba hacia su salida natural, salida de una región alejada de todo el resto del país e incluso —paradójicamente— de sus propias cercanías.

Las expectativas físicas de acercarse a la rada almeriense no eran muy optimistas; a principios de siglo se dirá «últimamente como el principal bien de esta ciudad es su comercio marítimo, este padece grave perjuicio por la inseguridad del puerto, apenas hay año que no zozobren algunas embarcaciones estrelladas en la playa mediante a que ningún abrigo hay por la parte del sur, de aquí es que sólo llegan las naves forzadas de su viento contrario en su crucero» (26).

La posibilidad de esta construcción sin embargo, se verá postergada por la guerra de la Independencia y por el continuado período de incertidumbre política que le siguió.

Conviene señalar que, las inversiones en infraestructura tienen las siguientes características: «1.º— requieren gastos de capital muy superiores a los que puede permitirse normalmente el empresario individual; 2.º— su construcción dura mucho tiempo y más tiempo todavía se requiere para que den beneficios sustanciales; 3.º— los principales beneficios de la inversión van a parar indirectamente a la comunidad, más que de manera directa a los empresarios iniciadores. La consecuencia es, que el capital de uso social se ha de suministrar en general por vía colectiva, consiguiéndose la movilización de los grandes bloques de capital a través de la imposición fiscal o por préstamos en el extranjero» (27). Es pues, por todas estas causas, por lo que los intentos de construcción y potenciación de las comunicaciones almerienses mantuvieron puestas sus esperanzas en el Estado. El gran Estado benefactor al estilo del paternalismo ilustrado que, a través de la imposición, canalizase un bloque de capital lo suficientemente amplio como para promover la construcción del muelle o cualquier otra infraestructura costosa. Antecedentes cercanos al tema, los tenemos en el impuesto de dos reales que gravaba el esparto y barrilla embarcados entre Alicante y Granada hacia el extranjero, y que servía a la construcción del camino de Lorca a Aguilas.

En una segunda etapa de promoción portuaria, ante la inactividad del Estado, se iniciará la construcción del puerto a principios de 1837 a partir de capitales privados, que por la coyuntura histórica de plena guerra carlista, eran los únicos disponibles. Así, el puerto va a ser iniciado como consecuencia de intereses particulares; la justificación de la necesidad de su construcción vendrá por los embarques metalíferos y los beneficios que con una rápida carga y descarga de efectos produciría, partiendo del principio de que «esperarlo todo del Gobierno es una preocupación desfavorable que influye poderosamente en el estado cadavérico en que yace nuestra industria» (28). En efecto, la primera fase de la construcción se inicia en 1838 con la aprobación de un proyecto de embarcadero en la rada de Almería que fue ejecutado por administración durante un período de veintinueve años a partir del 23 de Mayo de 1847. En esta fase no se llegó a construir un verdadero puerto sino sólo un muelle parcialmente abrigado, realizándose las obras lentamente y sin orden (29).

MADOZ nos comenta ante el problema del puerto almeriense en 1845, que «carece absolutamente de muelle y embarcadero (...) que con los tiempos más bonancibles del 3.º cuadrante, que son los que reinan generalmente, sólo puede aprovecharse para las faenas de carga y descarga las primeras horas de la mañana sufriendo por esta causa gastos excesivos» (30), y comenta irónicamente el hecho de que en una provincia y su capital, puerto habilitado, «tengan los muchos ex-

tranjeros que lo frecuentan que aguardar a bordo de sus buques que amanezca o anochezca para saltar a tierra sin exponerse a mojar» (31).

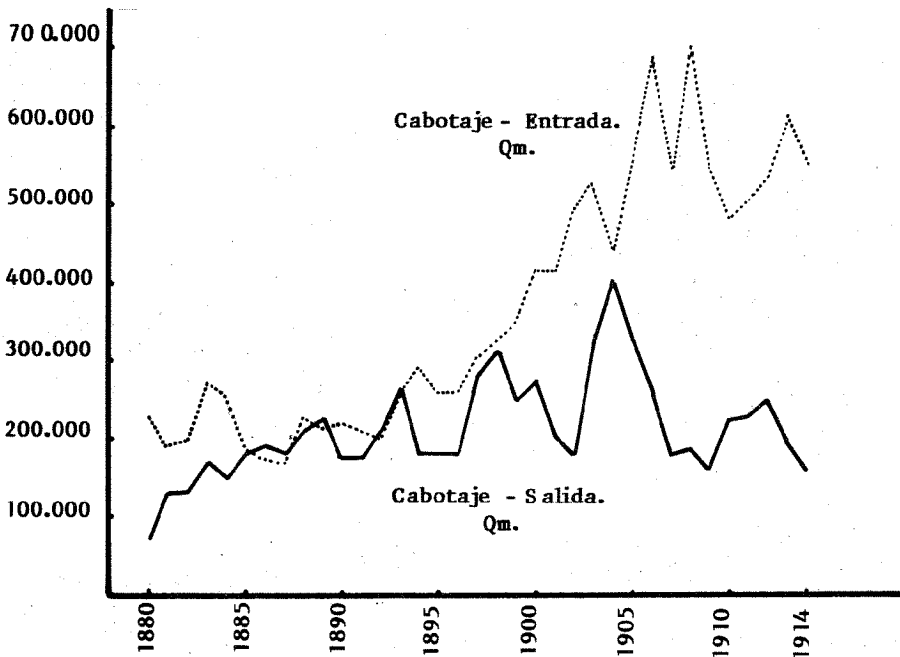
Como ejemplo de las dificultades, podemos hablar no ya de mercancías sino de personas, en este caso, se dirá en 1858 que la incomunicación es completa y la esperanza se pierde si el remedio ha de venir de otra parte «por lo que creemos que el país debe volver en sí y por sí, no sólo por conveniencia sino también por decoro; deseamos ver surgir en estas aguas un vapor almeritano» (32). en el mismo año GOMEZ DE SALAZAR, Ingeniero Jefe del Distrito Minero refiriéndose a Almería afirmará que «sólo este intermedio entre Alicante y Málaga queda entregado a sí mismo y proscrito de ese ventajoso y nuevo estado de cosas que se establecerá bien pronto. Extraño a todas las combinaciones de fuera, se convertirá este país en roca inaccesible y estéril, testigo únicamente de la desgracia del naufrago por cuyo conducto llegará a saberse una vez el año lo que pasa en el mundo (33).

En fecha tan avanzada como 1883, el escritor Pedro Antonio de Alarcón gritará: «¡Ninguna otra hay en España a la hora presente, en el año de gracia de 1883 en que se desconozcan todavía, no ya los caminos de hierro, pero hasta los coches diligencia! Proyectos no han faltado nunca, ni faltan hoy... pero la situación actual es la que digo: ¡Almería está incomunicada por tierra con las adyacentes capitales de la provincia y con la capital del Reino, si hemos de entender por comunicación cualquiera vía directa por donde puedan marchar carruajes acelerados. En una palabra, ¡Para venir de Almería a Madrid hay que principiar por embarcarse, el raro día que algún vapor tiene la bondad de tocar en aquel puerto de paso para otra costa de España! Lo mismo, mismísimo ocurriría si Almería fuese una isla como la de Alborán o la de Cuba» (34).

Consecuentemente a esta falta de comunicaciones, y, a la vez, esta comunicación tan clara al exterior, sus producciones serán la siguientes: en primer lugar, productos elaborados en los que la falta de otros posibles oferentes eliminaba la competencia, ejemplo, el esparto obrado, que juntaba posibilidades de mano de obra barata, un producto regional y natural sin competencia en otros países y la facilidad del transporte, en segundo término, materias primas de índole local, como minerales, frutos y esparto en rama, cuya competitividad será inversamente proporcional a la distancia que les separe del mar, del embarque y del puerto.

Sin embargo a finales de siglo ya comenzaba a vislumbrarse alguna posibilidad, a pesar del atraso respecto al resto de las regiones españolas. El gráfico expresa elocuentemente, aún tratándose de comercio de cabotaje, cómo la progresiva construcción del ferrocarril desde la ciudad de Almería, y su apertura al espacio interior desde el año 1895, incrementó las entradas y asimismo las salidas por el puerto, estas últimas un tanto más fluctuantes.

GRAFICO I



Fuente: Frax Rosales, Esperanza; Puertos y Comercio de Cabotaje en España, 1857-1934. Madrid 1981, pág. 77.

La progresión en la explotación de la línea ferroviaria es la siguiente: «Guadix-Almería, Baeza-Quesada en 1895; Moreda-Guadix en 1896; Alamedilla-Moreda en 1897; Huesa y Alicún-Alamedilla, Larva-Huesa y Alicún, Quesada-Larva en 1898; Linares-Baeza en 1904» (35).

CONCLUSIONES

Las funciones que ROSTOW confiere a la aparición del ferrocarril como creadores de impulsos iniciales, o sea, reducir los costes del transporte interior haciendo concurrir nuevas regiones y productos a los mercados comerciales, y su función como requisito previo para el desarrollo del sector exportador, que crearía capital para el desarrollo interior (36), no se dieron en Almería porque éste apareció sólo a últimos de siglo. Así la formación del mercado interior se enfrentaba con extraordinarias dificultades, avanzando muy lentamente desde media-

dos del XIX, mientras se diluían las características de la sociedad autosuficiente del período anterior.

Asimismo, como hemos visto, la única posibilidad de comunicación al exterior era el puerto de Almería (o puertos); a través de su comercio encontramos un índice de la producción y del consumo regional que podríamos calificar de total. De otro lado, la progresión a lo largo del siglo identificó ciudad con puerto y puerto con ciudad hasta el punto de que la una sin la otra no hubiera podido existir y ambas eran el resultado de una interacción recíproca.

En los decenios finales del siglo seguían vigentes las palabras escritas por DE-LAMARRE en 1867, sobre la ausencia de toda vía de comunicación como la causa principal del atraso de la agricultura y de la industria, así como de la apatía del comercio: continuando la provincia aislada del mundo aun siendo una de las que por la naturaleza de sus producciones sufría la más imperiosa necesidad de medios económicos de transportes, y —continúa— «Il résulte de cette situation que la mer, qui heureusement l'enveloppe sur deux faces, donne seule la vie au commerce et à l'industrie et que tout ce que n'est pas à proximité des ser flots est frappé de stérilité et de mort» (37).

NOTAS

- (1) Todos ellos en «Archivo Histórico Provincial de Almería». Vid. Cabrilla Ciesar, Nicolás, «La sección de Hacienda del Archivo Provincial de Almería. El siglo XIX», págs. 41-48, artículo incluido en Actas I Congreso Historia de Andalucía, Diciembre 1976. «Andalucía Contemporánea (ss. XIX-XX)», tomo II. Caja de Ahorros de Córdoba. Córdoba 1979.
 - (2) DEANE, Phyllis: «La Primera Revolución Industrial». Barcelona 1977. Págs. 81-82.
 - (3) KEMP, Tom: «Modelos históricos de industrialización». Barcelona 1981. Pág. 79.
 - (4) OLMEDA, Raúl: Introducción a las teorías sobre el subdesarrollo, incluido en V.V.A.A.: «Feudalismo, Capitalismo, y subdesarrollo». Madrid 1977. Págs. 146-149.
 - (5) FERNANDEZ DE PINEDO, Emiliano: Coyuntura y política económica 1715-1833, incluido en «Historia de España», dirigida por M. Tuñón de Lara. Barcelona 1980. Volumen VII, pág. 166.
 - (6) Archivo Municipal de Almería (A.M.A.), Legajo 1.027, Expediente I, respuesta 26. Almería 1803.
 - (7) Ibidem. Respuesta 24.
 - (8) «El Minero de Almería. Boletín Administrativo-Industrial». N° 16, viernes 5, Febrero 1858.
 - (9) GOMEZ, José María: Memoria y plan general de los caminos vecinales de la provincia, dedicada a la Excma. Diputación de la misma, por el Director de ellos D. Almería, Imprenta de la Crónica Meridional 1862. Pág. 111.
-

- (10) DELAMARRE, Casimir: La province d'Almeria économique et social. Págs. 530-531, incluida en «Bulletin de la Societé de Géographie de Paris». Junio 1867.
- (11) Junta del Puerto de Almería: «100 años de la Junta de Obras del Puerto de Almería». Editorial Cajal-Ateneo. Almería 1978. Pág. 17.
- (12) GOMEZ ANTON, José María: Agricultura, Industria y Comercio. Pág. 564, incluido en «Revista de Almería». 9-10-IV, Septiembre-Octubre 1884.
- (13) 100 años de la Junta... Op. cit. pág. 17.
- (14) GOMEZ, José María: «Memoria sobre la importancia del camino de hierro en proyecto de Almería a Guadix, por el Director de Caminos de la Provincia D.», Almería 1865. Establecimiento Tipográfico de D.M. Alvarez, pág. 7.
- (15) Ibidem, pág. 36.
- (16) GOMEZ, José María: Agricultura, Industria y Comercio, op. cit. págs. 563 y 569.
- (17) DIEFFE BRUNO, Antonio: Constestación de D. Jefe de la Sección de Fomento del Gobierno Civil de Almería, pág. 471, incluido en «La crisis agrícola y pecuaria. Información escrita por la comisión creada por Real Decreto de 7 de Julio de 1887, para estudiar la crisis por la que atraviesa la agricultura y ganadería». Volumen III, Madrid 1887. Establecimiento Tipográfico de sucesores de Rivadeneyra.
- (18) HOBBSAWN, Eric: En torno a los orígenes de la revolución industrial. Barcelona 1978. Pág. 9.
- (19) 100 años de la Junta del Puerto de Almería. Op. cit. pág. 48.
- (20) MIÑANO, Sebastián de: Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal. Volumen I, pág. 162, Madrid 1826.
- (21) IZARD, Miguel: Comercio libre, guerras y mercado americano. Pág. 298, incluido en «Agricultura, comercio colonial y crecimiento económico den la España Contemporánea». Jordi Nadal y Gabriel Tortella, ed. Barcelona 1974.
- (22) DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio: «Los inicios del Capitalismo 1621-1778», incluido en «Historia de Andalucía», dirigido por D. Barcelona 1981. Volumen VI, pág. 373.
- (23) Idem.
- (24) NIVEAU, Maurice: «Historia de los hechos económicos contemporáneos». Barcelona 1979. Pág. 31.
- (25) A.M.A. Leg. 1.027, Expe. 1, respuesta 94. Almería 1803.
- (26) Ibidem, respuesta 92.
- (27) DEANE, Phyllis: op. cit. págs. 81-82.
- (28) A.M.A. Leg. 653, Expe. 3.
- (29) 100 años de la Junta, op. cit. pág. 13.
- (30) MADDOZ, Pascual: «Diccionario Histórico-Geográfico-Estadístico de España y sus posesiones de Ultramar». Volumen II, pág. 140. Madrid 1846.
- (31) Idem.
- (32) «El Minero de Almería. Boletín Administrativo-Industrial». N.º 16, 5 de Febrero de 1858.
- (33) Idem.
- (34) OCHOTORENA, Fernando: «La vida de una ciudad. Almería 1850-1899». Edit. Cajal. Almería 1977. Pág. 20.
- (35) NAVARRO OÑA, Constanza: «El Ferrocarril Linares-Almería 1870-1934». Edit. Cajal. Almería 1984. Pág. 118.
- (36) ROSTOW, W.W.: «Las etapas del crecimiento económico». México 1974. Pág. 81.
- (37) DELAMARRE, Casimir: Op. cit. págs. 532-533.