

120º ANIVERSARIO DEL FERROCARRIL EN ALMERIA

De Lucainena de las Torres a Agua Amarga por la línea del ferrocarril minero

Durante la última década del siglo XIX, la excepcional abundancia de mineral de hierro en nuestra provincia de Almería propició la construcción de pequeñas líneas mineras que facilitarían el transporte del mineral desde los centros de extracción a diversos puntos de la costa para su embarque. Se construyeron así, entre otras, las líneas de Herrerías a Palomares, de Lucainena a Agua Amarga, de Bédar a Garrucha, de Sierra Alhamilla a las Almadrabillas, la importantísima de Lorca a Baza y Águilas de la Great Southern, seguidas de otras realizadas en la primera década del siglo XX.

En 1895 se inauguraba el tramo Guadix-Almería de la línea Linares-Almería, celebrándose este año 2015 su 120º aniversario. Aunque la línea no se inauguró en su totalidad hasta 1899 en que se terminó el viaducto de El Salado.

Proyectada en principio esta línea para transportar los plomos de Linares hasta el puerto de Almería, pronto se desistió de este objetivo por la influencia de Jorge Loring y Heredia, que, siendo miembro del Consejo de Administración de Sur de España, compañía explotadora de la línea, desvió los tráficos de Linares al puerto de Málaga.

La explotación de las minas de hierro de Alquife en Granada, resolvió, en parte, el deficitario funcionamiento de la línea, que, ni con el transporte de viajeros y mercancías conseguía ser rentable.

Pero aun así, el ferrocarril fue el único cordón umbilical que unió a Almería con el resto de España. La revista Blanco y Negro, en el número que dedicó a la inauguración de la línea, decía que, “por fin Almería ha ingresado en el concierto de los países civilizados”.

Pero paralelamente a Linares-Almería se construyó una pequeña línea minera para transportar los carbonatos de hierro que se extraían en las entrañas del extremo nordeste de Sierra Alhamilla en Lucainena de las Torres, hasta la ensenada de Agua Amarga en la costa de Níjar.

Constituida en 1893, la Compañía Minera de Sierra Alhamilla por Ramón de la Sota, Otto Kreizner y Herman Borner, en 1895 quedó controlada por el primero y su primo Eduardo Aznar tras la retirada de los otros dos.

Comenzada la construcción de la línea en Septiembre de 1894 y concluido el embarcadero de Agua Amarga en 1895, se inauguró en Mayo de 1896 con el envío del primer cargamento con el vapor Albia.

La línea tiene su origen en Lucainena, en la estación de clasificación y carga, en donde estaban los talleres y oficinas de la Compañía, al pie de la sierra, sobre la que se extendía una amplia red de vías secundarias para recoger el mineral del laberinto de bocaminas pozos y galerías, el gran plano inclinado del Burrucho que acercaba el mineral a la batería de hornos de calcinación para procesar los carbonatos y una central eléctrica que primero fue a vapor y, posteriormente a fuel.

Su recorrido seguía el curso de la rambla de Alías cambiando un par de veces de margen por los puentes de la Rafaela y del Molinillo. Había tres estaciones intermedias: Peralejos, Camarillas y la Palmerosa que servían para el cruce o aprovisionamiento de agua de los convoyes. Entre Peralejos y el puente del Molinillo hay un pequeño túnel de unos 100m. que hoy sirve para la carretera de Polopos.

Pasada la Venta del Pobre, la estación de Camarillas (de la que aún emerge semienterrada la aguada de mampostería) y el Collado del Charco de los Lobos, se sube una suave pendiente hasta la divisoria de Carboneras y Agua Amarga y, con la vista de Mesa Roldán al fondo, enfilamos el barranco de Calarena en cuya desembocadura se extendían las instalaciones de los depósitos y embarcadero sobre un muelle Cantilever invertido, apoyado sobre tierra firme y una enorme roca emergente sobre el agua

A lo largo de la línea había 17 pasos a nivel, 10 pasos inferiores y 11 superiores, 14 cuevas para acopio de materiales y enseres de vías y obras, cada una con su nombre propio. Las locomotoras de vapor Lucainena, Níjar, Agua Amarga, Carboneras y Peralejos remolcaban los convoyes cargados de bajada y vacíos de subida.

En 1931, después de 36 años de productiva explotación, aunque con algunos altibajos, y ante el estancamiento de la exportación, se suspendieron los trabajos. Los años siguientes con el paréntesis de la Guerra Civil fueron de una actividad esporádica. Finalmente, incautadas las minas y el ferrocarril por el Estado, en 1942 cesó completamente la explotación y la línea y demás instalaciones fueron desmanteladas. El último embarque de mineral lo hizo el vapor Bartolo.

Lo que queda de las instalaciones de Lucainena y Agua Amarga son unos de los vestigios de la arqueología industrial-minera almeriense más importantes. El Ayuntamiento de Lucainena ha recuperado los hornos de calcinación y el primer tramo de cinco kilómetros del trazado ferroviario como vía verde.

Jesús Martínez Capel

Asociación de Amigos del Ferrocarril de Almería (ASAFAL)