

Caminar sobre el balasto. 160 km de historia y paisajes entre Almendricos y Guadix.

¡Honra y gloria al inventor

de la presión del vapor!

Quien está desesperado

Se hace morir aplastado.

En asientos de tercera

va la gente bullanguera.

(Aleluyas de “escenas del ferrocarril”, Madrid 1867)

Hace algún tiempo asistimos en Almería al nacimiento de una nueva compañía aérea (Andalus) y al bautizo de una de sus aeronaves con el nombre de “Macael”. Pues bien, en 1905, la compañía ferroviaria Great Southern of Spain Railway Limited, concesionaria y gestora de la línea Lorca - Baza adquiría una flamante locomotora de vapor marca “North British” de fabricación británica a la cual bautizaba con el mismo nombre, “Macael”. La “Macael” surcaría durante muchos años tierras granadinas, almerienses y murcianas en su trasiego de mercancías y viajeros al igual que otras locomotoras que fueron denominadas con los nombres de pueblos por los que pasaba la línea ferroviaria Guadix – Almendricos. La compañía contaba con una “Guadix”, una “Cantoria”, una “Tíjola” y así con los

pueblos más importantes de la comarca del Almanzora. Esta denominación consistía en una placa metálica que lucía en el lateral de cada ingenio de vapor. Pero ni la locomotora “Macael” ni sus sucesoras en RENFE a partir de 1941 habrían imaginado lo que ocurriría unas décadas más tarde, esto es, el cierre de esta magnífica infraestructura ferroviaria, acaecido en diciembre de 1984.

No cabe duda de que caminar sobre la mullida y compactada tierra que conforma la Vía Verde de Serón resulta muy cómodo. Pero el caminante prefiere pasear pisando la piedra machacada sobre la que descansaban las traviesas y raíles, lo que en términos ferroviarios se conoce como **balasto** (derivado del inglés **ballast**, originariamente del latín “lastre, peso, carga”). Cuando el caminante empezó a caminar sobre él no conocía su nombre técnico; sólo sabía que eran piedras de tamaño más o menos parejo y que identificaban la vía del tren abandonada. Siguiendo la pista del balasto, recorrería sin saltarse un metro los 160 kilómetros que separan Guadix de Almendricos en las tres provincias del sureste español. La caminata sería unas veces rápida, otras lenta, pero casi siempre segura, sin miedo a penetrar en alguna propiedad privada. Esa es una de las ventajas que tiene usar estos caminos, que, salvo encuentro con algún can muy celoso de su territorio, siguiendo la traza de ferrocarril el paso es franco y nada debe interrumpir el avance del caminante o del ciclista cuando la vía está totalmente acondicionada, que no es el caso. Tan larga distancia depara al paseante atento y curioso a multitud de descubrimientos de toda índole, especialmente paisajísticos.



Paraje entre Tíjola y Serón

A veces, cuando la noche se acerca o se atraviesan los (pocos) campos inhóspitos carentes de interés, el caminante escoge el paso ligero para retornar al punto de partida como si de una competición deportiva o una marcha militar se tratara. La mayoría de las veces suele suceder que multitud de elementos llaman su atención y, así, aminora la velocidad para indagar sobre las ruinas, señales, postes, túneles, puentes, pontones y canales que animan el recorrido. Levantar la vista del balasto supondrá contemplar espléndidos paisajes, bajarla nos enfrentará al reto de descubrir, para empezar, qué son esos tornillos incrustados en la tierra o que parecen brotar de entre las piedras: los tirafondos.



Tirafondos incrustados en la traza.

Los tirafondos parecen, a simple vista, una especie de tornillos bastante gruesos. Pero, conforme los observamos, vemos que nos transmiten mucha información. En su cabeza viene grabado el año de fabricación, además de unas claves que varían en función de su uso específico y el nombre de la compañía ferroviaria que lo utiliza. A lo largo de estos 160 km se encuentra uno con tirafondos de casi todos los años previos a 1983. Los marcados con las siglas "RN" de Renfe son los que más abundan, pero también se esconde alguno marcado con la "A" de la compañía Andaluces en el tramo granadino del recorrido u otras *raras avis* como los identificados con las iniciales "SE", de Sur de España o con letra "N", de la Compañía del Norte. El caminante comienza a coleccionar tirafondos, pero pronto el peso de la mochila le hace comprender lo desafortunado de esta idea.

Es curioso el nombre que reciben los maderos (generalmente de madera de pino) sobre los cuales se asentaban los raíles: las “**traviesas**”. Traviesas situadas en su sitio originario quedan muy pocas. Perduran en los puentes que no han sido desmantelados, puesto que ahí siguen cumpliendo su misión al permanecer sobre ellas segmentos de raíles. Gracias a estar hechas de una madera muy resistente y que había sido tratada con una especie de alquitrán llamado creosota, constituían (y siguen haciéndolo en la actualidad) un elemento ferroviario de gran aprovechamiento cuando se procedía a su sustitución, como se puede comprobar a lo largo de todo el recorrido. Al desmantelar la línea y antes de que RENFE recogiera su material en los últimos trenes de 1984, muchas de estas traviesas ya habían sido “recuperadas” para pasar a formar parte de vallas de las fincas colindantes, o cumplían su nuevo cometido como postes, huellas en peldaños de escaleras, en jardines e incluso como repisa en chimeneas de cortijos y casas de los pueblos de la comarca. Los tres orificios de los tirafondos situados cerca de los extremos suelen delatarlas allá por donde caminamos.



Traviesas sirviendo de postes para vallado cerca de Hernán Valle

Los **raíles, rieles o carriles** también atraen la atención del caminante muchísimas veces a lo largo del recorrido, pese a quedar muy pocos sobre la traza. Se fabricaban en acero y llevaban grabada la marca de fábrica en el lateral, así como su año de producción (Bochum 1888, AHV 1925 –Altos Hornos de Vizcaya-, Krupp 1884, Carnegie, USA 1949...). Resulta muy llamativo el variadísimo uso que se le daría años después, cuando los originales raíles que descansaban sobre la vía iban siendo sustituidos, pues, como casi todo, los raíles también se degradaban y rompían. Los primeros raíles empleados en la línea pesaban 30 kg por metro, siendo sustituidos años más tarde por otros más resistentes de 45 kg / metro. A lo largo de todos estos kilómetros, los raíles desechados se pueden ver utilizados como soporte constructivo, sobre todo como viga maestra, en muchísimas construcciones (casas, cortijos, etc.). Pero también resisten enhiestos y pintados de negro como soportes para señales y avisos de “Peligro”

y “Ojo al tren” que jalonan todos los pasos a nivel de la vía. También se utilizaron como hitos kilométricos, etc.



Pie de señal cerca de Serón.

Raíl originario fabricado por la empresa alemana Krupp en 1884

Junto a traviesas, raíles y tirafondos, las **señales** y los **postes de telégrafos** eran inseparables de la vía y también de lo más peculiar. Las señales, que se encontraban en las proximidades de las estaciones, eran también de fabricación extranjera, tenían un cuerpo como de elegante farola y contaban con una escalerilla. En la parte de arriba estaban los discos verdes o rojos o los faroles. Los postes que guiaban los hilos telegráficos en los tiempos del vapor (o telefónicos posteriormente) fueron segados de cuajo en su mayoría cuando la línea entró en desuso, de nuevo para aprovechar su valiosa madera. Junto a ellos cayeron los aisladores de vidrio transparente y verde de RENFE tan reconocibles por toda la geografía española.

El viaje

Imaginemos por un momento que nos encontramos en la estación de tren de cercanías de Almedricos (Murcia), y queremos llegar a la ciudad de Guadix (Granada). Tenemos ante nosotros 160 km llenos de contrastes en los que no dejaríamos de atravesar y divisar sistemas montañosos. La primera sierra que nos sale al paso es la Sierra de Enmedio, que está entre Murcia y Almería. Siempre avanzando en dirección oeste llegaríamos a las romas cumbres de la sierra de Almagro, en Huércal Overa, y continuaríamos remontando el curso del río Almanzora hasta acercarnos a su nacimiento en el escondido pueblo de Alcóntar. A lo largo de estos kilómetros podemos contemplar las altas cumbres de la Sierra de Los Filabres al sur y la Sierra de Las Estancias al norte. La afilada silueta de la Tetica de Bacares (2.080 metros de altura) sirve de

referencia en el horizonte. Su visión nos acompaña durante una gran parte del trayecto. Divisaremos después la Sierra de Lúcar, al norte, para adentrarnos en territorio más llano al llegar a las inmediaciones de Hijate y Caniles. Desde allí volvemos a toparnos con otro sistema montañoso que nos acompañará unos cuantos kilómetros más: la Sierra de Baza. Cerca de Guadix ya columbramos las espectaculares cumbres de Sierra Nevada. Pero para el caminante el viaje acabará aquí, en la ciudad de las cuevas, la capital del altiplano granadino. El paseante habrá atravesado túneles, pasado por multitud de magníficos puentes metálicos y de obra de fábrica, se habrá encajonado en trincheras y habrá surcado terraplenes. Sólo quedaría escoger montura para este viaje
¿Locomotora de vapor o diésel?

Recorrido histórico

En la larga historia de casi cien años de la línea ferroviaria Guadix Almendricos, -hoy una larguísima vía muerta- está claro que el humo proveniente de la combustión del carbón se vio muchos más años que el generado por el del gasoil. La tracción vapor movió desde los primeros trenes que recorrieron estas comarcas allá por 1894 hasta que se impuso la nueva tecnología diésel bien entrados los años 60. Por tanto, la tracción diésel tuvo una vida de apenas unos veinticinco años frente a los más de sesenta de las locomotoras de vapor. Una de las pocas máquinas de este tipo que se salvaron de ser desmanteladas o trasladadas es la que hoy se encuentra en Águilas, sobre un pedestal próximo al paseo marítimo.

El viaje más repetido y sobre el cual se fundamentó la vida del ferrocarril durante

muchos años, fue el del mineral de hierro de las Sierra de los Filabres con destino Águilas, en Murcia, donde se cargaba en vapores a través del embarcadero del El Hornillo. Los puertos de atraque más habituales de estos barcos eran (en las primeras décadas del siglo XX) los británicos de Glasgow, Middlesborough y el holandés de Rotterdam. Más tarde, fruto de la política económica del régimen franquista, los puertos de destino serían fundamentalmente españoles: Bilbao, Gijón o Sagunto, donde el mineral de hierro se transformaría en las industrias siderúrgicas locales. Esos transportes, denominados “minerales”, se mantuvieron hasta que soltó amarras el último barco de El Hornillo allá por el año 1967. De la importancia que tenía para el ferrocarril el transporte de minerales da cuenta el siguiente texto extraído de “**El Boletín**”, la revista interna de los empleados de la compañía Great Southern of Spain Railway: “El tráfico de minerales es la arteria que nutre con mayor intensidad el cuerpo de este ferrocarril y, por tanto, su paralización, si no mata, sí produce raquitismo y falta de vigor para el sostenimiento de todos cuantos miembros forman el cuerpo de esta compañía”. El texto se publicó en el número de julio de 1923 y se refiere a la huelga que los mineros de Serón mantenían por entonces.

Durante los más de ochenta años de vida de este ferrocarril, además de los trenes “minerales”, que no sólo transportaban hierro sino cobre, plomo, cinc, talco y otros, circulaban los clásicos “mercancías”, los “fruteros”, los “mixtos” (combinación de personas y mercancías) y, quizás, los más curiosos denominados directamente “trenes de baños”, cuya denominación popular era la de “trenes botijos”, los cuales

transportaban a familias enteras desde Baza, Serón o Lorca hasta las playas de Águilas durante los meses de verano.

La ruta

Pertrechado con unas botas de gruesa suela, una pequeña mochila y un par de libros sobre la historia de esta línea ferroviaria, el caminante se propuso –y lo logró- recorrer a pie los 160 kilómetros que separan Guadix de Almendricos. Corría el verano de 2007 cuando decidió unir esas estaciones abandonadas a través de la vía original. Y así fue cómo empezó a completar todo este recorrido, en sucesivas y desordenadas etapas, con ánimo mitad deportivo, mitad contemplativo. Después, el caminante ha continuado repasando el trazado, aunque no ya de la misma manera y con (quizá) la falta de la emoción del que se adentra en territorios desconocidos por primera vez. Pero siempre ha encontrado nuevas impresiones a través del paisaje y la luz que lo tiñe en cada estación del año. En todos esos kilómetros, la traza del ferrocarril se reconoce aceptablemente, con más o menos dificultades.

Al caminar por donde trotó el caballo de hierro a lo largo de tantos años, puede uno contemplar los mismos paisajes que contemplarían los viajeros del Omnibus Lorca – Baza, por ejemplo, o del TER Valencia – Granada hasta el último día de 1984. Sin uso alguno desde entonces, es curioso que la traza haya sido salvada o al menos no invadida salvo por las inevitables carreteras. Además, el trazado ha servido para fijar otras importantes infraestructuras, como el canal del trasvase Negratín - Almanzora y ha sido utilizado como guía para la conducción de un cable

de fibra óptica. Al tiempo que uno descubre atractivos paisajes, por desgracia, también se topa con mucha basura, ya que el lecho de la vía ha sido aprovechado en demasiadas ocasiones como vertedero improvisado al encontrarse cerca de los núcleos urbanos. Otras veces, la densa maleza que ha crecido sobre la plataforma oculta y protege la vía, los raíles y las traviesas. Entonces se hace necesario un mínimo de sentido de la orientación para no perderse y continuar por la traza buscando la siguiente estación. Llama la atención que muchas de las estaciones que todavía quedan en pie han sido reconvertidas en corrales de ganado, como ocurre con la aislada estación de Hijate o la de Freila.



Estación de Hijate utilizada como corral de ganado.

Caminar por el balasto implica encontrarse, de repente, con el pasado y moverse por diversos lugares que nos impelen a buscar, a su vez, otros sitios más recónditos. Así ocurre, por ejemplo, en el km 108 con los exiguos restos del cargadero del cable de Minas del Tesorero. Nos entran ganas de adentrarnos en la Sierra de Baza y localizar

estas minas y los restos de esa bella aldea abandonada.



Restos de mineral de hierro en el cargadero de Minas del Tesorero, en el km 108.

Si profundizamos un poco, esta ruta nos llevará a interesarnos por la mineralogía y por la geología y también por la Historia, puesto que la suerte de esta empresa ferroviaria también se vio determinada en gran medida por los acontecimientos históricos por los que atravesó como, por ejemplo, las dos guerras mundiales. Recorrer esta antigua línea ferroviaria abandonada implica también reencontrarnos con la historia de cientos de familias que tuvieron en este ferrocarril su modo de vida directo o indirecto durante casi cien años. Patear estos kilómetros nos inducirá a interesarnos por la ingeniería, empleada en multitud de ocasiones como fue la fabricación de las locomotoras, los cables mineros, los túneles, y los puentes.

Si hoy en día nos impresiona contemplar la construcción de la autovía del Almanzora y de la Alta Velocidad haciendo uso de

gigantescas tuneladoras, del mismo modo o incluso más espectacular debió de resultar asistir a las obras de ejecución y tendido de vías, elaboración de trincheras y terraplenes en esta línea de orografía tan accidentada. Según *El Boletín*, 24.000 peones participaban en las tareas de explanación y preparación de la vía en los años 90 del siglo XIX en estas comarcas. En este sentido, es actual la recuperación de la colección de espléndidas fotografías realizadas por el que fuera ingeniero jefe de esta compañía, Gustave Gillman, durante los años de preparación y ejecución de las obras del ferrocarril y de los primeros años de la compañía GSSR. Parte de estas fotografías han sido dadas a conocer en una exposición donde se refleja cómo era la comarca del Almanzora a principios del siglo XX. La Almería de finales del XIX y comienzos del XX era rural y muy pobre. Sirva de muestra un botón. En una instantánea tomada junto a la estación de Cantoria vemos al propio ingeniero Gillman aseándose junto con otro técnico que se lava los dientes (nada menos que en 1895). Mientras, en otra foto de la misma época, observamos a un grupo de mujeres que lavan la ropa sobre las piedras del río Almanzora.

Si repasamos la historia de la línea Guadix - Almendricos nos encontraremos con cultivos e industrias que fueron entrando y saliendo del ferrocarril conforme a las necesidades de los mercados nacionales e internacionales. Este fue el caso de los minerales de **hierro** fundamentalmente (extraídos de muchos puntos de la geografía almeriense, granadina y murciana), pero también de los **talcos**, el cobre, el plomo, del **mármol**, de los **ocres**... En cuanto a cultivos, el del esparto y la remolacha azucarera tuvieron gran importancia en los primeros años de vida

del ferrocarril. El esparto constituía una materia prima muy apreciada en la fabricación de cestería y de papel (sobre todo por empresas inglesas), mientras que el cultivo de remolacha azucarera gozó de unos años de esplendor en las zonas de Guadix y Caniles en las primeras décadas del siglo XX.

En suma, resulta un gran momento el año 2010 para recordar y recuperar la historia de este trazado ferroviario, el cual pasó por numerosas vicisitudes a lo largo de tanto tiempo y dejó una huella imborrable en varias generaciones de murcianos, almerienses y granadinos. Una historia que debemos al empeño de los emprendedores ingleses creadores de la denominada compañía Great Southern of Spain Railway (GSSR), algo así como “Compañía del Gran Ferrocarril del Sur de España”. Y también a un puñado de personas que creyeron en esos proyectos y los llevaron a cabo, como el mencionado Gustave Gillman y otros ciudadanos británicos y holandeses, principalmente, que colonizaron (en el buen sentido) la ciudad de Águilas y la cuenca del Almanzora a finales del siglo XIX.

La marca de la GSSR

La obsesión por identificar las cosas con siglas parece que ya existía en la segunda mitad del siglo XIX. Fue otro de los legados de la cultura y de la industria anglosajona que perduran hasta nuestros días. Así, encontramos el sello de la GSSR en multitud de elementos ferroviarios de los que nos vamos encontrando por el camino. Desde las bases metálicas de los puentes a los depósitos de agua y bocas de abastecimiento, pasando por los carriles, las columnas de las marquesinas de todas

las estaciones, los cambios de agujas, las básculas... En la mayoría de esos elementos, al lado de la marca GSSR figuraba el nombre de la empresa que lo había fabricado y el año de construcción.



Poste de “Ojo al tren” hecho con un raíl de la GSSR. Olula del Río.



Pieza de la báscula en la estación de Serón



Placa de sujeción de tirafondos, estación de Tíjola.



Base de la báscula en la Estación de Albox - Almanzora



Belgique, 1914”, de la época de la GSSR. A los pocos kilómetros de abandonar la ciudad de las casas cueva el caminante divisa uno de los mayores atractivos de esta solitaria caminata. Se trata del puente del Grao, que alza su estilizada figura sobre la rambla del Agua. Es un puente elegante, de armazón superior, algo inédito en toda la línea. No parece razonable atravesarlo a pie puesto que los apoyos son de madera y aunque aparenta encontrarse en buen estado, una caída desde esa altura sería fatal. Así que el caminante baja a la rambla seca y vuelve a trepar por el cerro para conectar con el otro lado del barranco.

Detalla de la base del puente cerca de Caniles

Realicemos ahora el viaje inverso. Partiendo de la estación de Guadix, llegaremos hasta Almendricos y, como el mineral, hasta el mar en Águilas.

Las comarcas de Guadix y Baza.

Guadix es el reflejo de Almendricos por cuanto es una estación “viva”. En el inmenso recinto donde se enclava, antiguamente denominado “Depósito” (hoy día infrautilizado y con multitud de instalaciones abandonadas), encontramos la vía muerta que nos ocupa. En una cochera duerme una de las pocas locomotoras de vapor que podría seguir funcionando gracias a haber sido restaurada y a haber gozado de algún tipo de mantenimiento. Esta locomotora había participado en el rodaje de varias películas durante los años sesenta y setenta. También encontramos en el mismo lugar un coche de viajeros prácticamente desguazado en cuyas ballestas se ve la placa de la casa fabricante “La Brugeoise,



Puente del Grao cerca de Guadix

Bastantes kilómetros más adelante, el puente sobre el Arroyo de Baúl también impresiona, sobre todo por lo largo. Se trata de un ingente amasijo de hierros perfectamente orquestado por el cual uno camina casi sin dirigir la vista hacia abajo ante la mirada atónita de los paisanos. En este terreno tan particular parece como si, de repente, la tierra se hubiera rajado por efectos de un terremoto y el puente cosiera los extremos recién separados. Un anciano observa al

caminante. No, no tengo intenciones extrañas, no me voy a arrojar al vacío - le diría-, simplemente paseo. Pero antes de llegar a Baúl habremos atravesado Gor y Gorafe y veremos allí que algo no cuadra. El tren hace un requiebro inverosímil en un palmo de terreno para atravesar el arroyo de Gor. Si nos fijamos, descubriremos el porqué de esta extraña curva. El puente original fue desmantelado y de él quedan sólo los estribos, que dan cuenta de la magnitud del puente metálico original.



Arroyo de Gor con los estribos del puente desmantelado a cada lado y el puente de la autovía A92 al fondo.

Un poco más adelante, cerca de la estación de Gorafe se estableció un pequeño núcleo de población llamado así, Estación de Gorafe. Poco tiempo después de cerrarse la línea en 1985, la gente que lo habitaba emigró, dejando tras de sí los recuerdos acumulados en cajas de cartón que nunca salieron de allí. Una de las casas abandonadas albergaba una tienda en la que todavía hoy se encuentra uno con productos del economato de RENFE. “José Albarracín Baraza. Ultramarinos, Panadería, Bebidas y Perfumería. Estación de Gorafe”, reza el membrete de uno de los papeles que revolotean por el suelo. En

los anaqueles, pares de polvorientos zapatos parecen esperar comprador, así como botellas vacías de lociones, de coñacs y de anises de la época. Hay también un frasquito medio lleno del negro y denso “Jarabe del Doctor Manceau”, que recuerda a los que ofrecían los charlatanes en las películas del Oeste. En un pequeño sobre, el tendero guardaba una carta de una muchacha de Instinción que le escribe para pedirle clemencia y paciencia en el cobro de su deuda. El motivo de la demora –le aclara- es que a su familia se le ha dado muy mal la campaña de la uva de ese año, 1952. El caminante curioseaba y encuentra periódicos atados de los años 80 donde se leen noticias del inminente cierre de la línea que provocan inquietud entre los habitantes de las comarcas afectadas... De entre el manojo de “Ideales” y “Países” de los setenta y ochenta, emerge clandestinamente una Interviu de 1978.

Tramos y enclaves ferroviarios de esta parte de la línea también sirvieron como escenario de rodaje para varias películas del oeste. La comarca de Guadix se convirtió en un complemento perfecto donde rodar escenas de los Spaghetti Western. Ahí tampoco faltó el tren, tanto en esta línea como en la hermana de Linares – Almería en cuya estación de La Calahorra plantó Sergio Leone su “Flagstone”, con el pueblo de Charches al fondo para la película *Hasta que llegó su hora*. Algunas escenas de *Agáchate, maldito*, también del mismo director, fueron rodadas sobre las vías del ferrocarril y la estación de Guadix y alrededores. Estas fueron dos de las películas más afamadas de las rodadas por las inmediateces.

Nos vamos acercando a la estación remota de Zújar -Freila, aislada en medio de la llanura. Las instalaciones de lo que parece ser el cargadero de una cantera de piedra

nos salen al paso. Antes hemos atravesado un túnel y una magnífica zona de encinares próxima a las lomas de las montañas del Parque Natural de la Sierra de Baza.



Estación de Zújar - Freila



Cargadero de piedra cercano a Freila

Al poco divisaremos por fin la Hoya de Baza. Baza constituyó un centro neurálgico de la línea al ser fin e inicio de trayecto y al constituir, además, un importante foco comercial y de servicios para todos los pueblos de alrededor, como también lo eran Guadix o Huércal Overa. De ello es señal el gran edificio de la estación y la variedad de elementos ferroviarios, como p la placa giratoria para cambiar el sentido de la marcha de las locomotoras que aún se conserva. El tren llegó a esta estación oficialmente el 11 de diciembre de 1899. De la Sierra de Baza se extrajeron toneladas de minerales (aparte del hierro de las Minas del Tesorero) de cobre y plata especialmente, que también acabarían siendo conducidos hasta los puertos de Águilas y Cartagena.



Recinto de la estación de Baza

Más hacia el este, apenas a cinco kilómetros de distancia, nos encontramos sobre la misma vía con el espléndido conjunto de edificios de la fábrica de azúcar de Caniles, que recibió el nombre de Nuestra Señora de las Mercedes. Esta industria se inauguró en 1901 como se lee en su chimenea y compitió con las fábricas Azucarera San Torcuato, y Nuestra

Señora del Carmen, localizadas en Guadix y Benalúa, respectivamente. La fábrica canileña se ubicó justo al lado de la estación para poder cargar y descargar tanto las remolachas, que constituían la materia prima base, como las sacas del azúcar resultado del proceso de fabricación. Esta magnífica fábrica cesó en su actividad a finales de los años sesenta del siglo pasado, quedando desde entonces como una muestra significativa de la arqueología industrial de la zona. Casualidad o tradición, hoy día, en un paraje cercano se halla una empresa azucarera que fabrica los sobres de azúcar blanquilla con los que endulzamos cafés de bares y cafeterías.



Puente sobre el río próximo a la estación de Caniles. La chimenea de la azucarera Nuestra Señora de las Mercedes se aprecia al fondo.

El Valle del río Almanzora.

La línea penetraba en la provincia de Almería por los llanos que comparten Caniles e Hijate. Ahí se asociaba al río Almanzora para no separarse

prácticamente de él hasta Huércal Overa. El Almanzora nace en Alcóntar, parte de cuyo término municipal es atravesado por la línea. Los dos, el tren y el río descienden por los terrenos de Serón, Tíjola, Purchena, Olula del Río, Fines, Cantoria, Almanzora, Arboleas y Zurgena. Unas veces lo hacen en paralelo, otras un poco más separados. Poco después de llegar a Zurgena toman caminos diferentes en su búsqueda del mar. El tren lo alcanzará dando un rodeo y arribando a Águilas, ya en Murcia, mientras que el río llegará al casi vacío pantano de Cuevas de Almanzora, sufriendo allí una muerte prematura antes de desembocar en las proximidades de Villaricos.

En mitad del campo y rodeada de plantaciones de cereales se encuentra la estación de Hijate, la que está situada a una mayor altitud sobre el nivel del mar de todas las de la línea Guadix – Almendricos, 970 metros. Al menos la estación sirve de cobijo a cabras y ovejas, como vimos anteriormente, puesto que no tiene, de momento, otro uso.

En la zona del Alto Almanzora el caminante se topa con una gran cantidad de los nuevos “molinos de viento”, los aerogeneradores plantados en las zonas de La Jauca y Serón (también los habíamos divisado en la zona de Zújar y Freila, muy cerca de Baza). La primera parte de este tramo, la que va desde las proximidades de Hijate al cargadero de Los Canos (de unos 12 km de longitud), será desarrollada en otra parte de este número especial por una persona tan autorizada como el alcalde de Serón, responsable de que el proyecto de Vía Verde de Serón (o del Hierro) como parte de la Vía Verde del Almanzora sea una realidad. Destacaremos de esta zona la espectacularidad de las altas montañas de La Sierra de Los Filabres, de tanta riqueza minera, así como la próspera vega que se

divisa desde la plataforma de la vía. Por aquí, animosos conejos cruzan la pista y suben veloces por los terraplenes ante la mirada del caminante.

En el tramo que va desde esa gran obra ejecutada por el ingeniero Gillman que fue el cargadero de mineral de Los Canos hasta Zurgena (último pueblo del valle propiamente dicho) también nos encontraremos con innumerables sorpresas. En Tíjola, en el km 95, se instaló otro cargadero de mineral de hierro hoy día apenas reconocible, siendo su uso actual de corral para el ganado. Este cargadero recibía el nombre de Los Porteros y a él iba a parar a través de otro cable, el mineral de hierro extraído del paraje conocido como Cuevas Negras, en Bayarque, durante el breve período comprendido entre 1903 y 1909. Posteriormente sirvió como muelle de carga para el mineral procedente de la mina Gran Coloso, entre los años 1911 y 1916.

En la estación de Tíjola destacan los dos depósitos de agua de planta circular que había, uno de los cuales era de grandes dimensiones y en donde se acumularía el agua de magnífica calidad proveniente del río Bcares. Este agua sería conducida a través de una serie de canalizaciones y tuberías paralelas a los raíles al resto de estaciones de la línea. El hallazgo de este manantial de agua fue algo fundamental en los tiempos del vapor y aún en los del diésel, puesto que evitaría averías de calderas y serviría de improvisada fuente de abastecimiento de agua potable para los habitantes de la comarca. Saliendo de la barriada de La Estación de Tíjola, nos encontramos con una locomotora serie 10300 de Renfe que hoy sólo es pasto de las gamberradas de chiquillos por lo que se encuentra en un deplorable estado. Un poco más adelante descubriremos uno de los usos nunca imaginados para el balasto: el ornamental. Los muros de una finca aledaña a la vía han sido decorados mediante el engastado del balasto que hace tiempo que dejó de servir de sustento para los raíles.



Locomotora "Tíjola" serie 303, antigua 10300

En esta zona del Medio Almanzora, aún en la actualidad, es frecuente encontrar el balasto salpicado de trozos de mineral de hierro provenientes de los cotos mineros de Las Menas y Bacares. Entre Tíjola y Purchena admiramos la fértil vega del río Almanzora donde proliferan los olivos y los naranjos. Los almendros pueblan también los cerros almanzoreños, vistiéndolos de tonos rosáceos y níveos durante el invierno y la primavera.



Paraje de Purchena

Leonor

Poco antes de llegar a la renovada estación de Purchena encontramos un túnel con una inquietante sorpresa que bien merece un alto el camino. En verdad no se trata de un túnel propiamente dicho puesto que no es una perforación de la montaña. Más bien parece una protección entre dos cerros bajos, construida quizás con el fin de evitar que los materiales desprendidos de los cerros alcanzaran la vía, con el consiguiente peligro que ello conllevaría. Allí, dentro del único apartadero que existe, especialmente

profundo (de más de dos metros), se halla una vieja lápida bastante deteriorada. Hay una cruz en la parte de arriba con las siglas "D.O.M." (en latín Deo Optimo Maximo) y unas fechas apenas descifrables. Lo único realmente legible es el nombre de la persona que se supone enterrada allí dentro: "LEONOR PÉREZ (o algo similar), FALLECIÓ EL DÍA (¿?) de 1890 (¿?)."



Parte de la lápida situada dentro del túnel en el km 86.

La historia de la línea Guadix - Almendricos lo es también de varios accidentes y muertos (algunos de ellos suicidios). Recordemos el aleluya del inicio: "quien está desesperado / se hace morir aplastado", pero no sabemos si este fue uno de esos casos. Tras este extraordinario hallazgo, el caminante siempre escruta con detenimiento todas las paredes de los túneles por los que transita, aunque en ninguno se ha encontrado con algo similar. Quién fue Leonor y por qué está enterrada

allí, en medio del túnel, es un misterio que merece la pena investigar.

A los pocos kilómetros llegamos a la estación de Purchena, la cual se situaba bastante lejos del pueblo. Su edificio de viajeros fue restaurado y convertido en un moderno restaurante que ha respetado (aunque sólo parcialmente) la estructura básica del edificio original. El retrete sigue estando en su sitio, aunque, eso sí, el interior tampoco tiene nada que ver con los originales de la época.



Estado de la estación de Purchena, convertida en restaurante.

En el lateral del edificio, a diferencia de la mayoría de las estaciones, falta el letrero de cerámica identificativo de la estación. Estos bellos azulejos fueron fabricados por la casa sevillana Mensaque & Rodríguez en los años 20 y sustituyeron a los originales rótulos que podemos ver en las fotografías de la época y que parecían estar hechos de madera. A esta estación llegó el primer tren, inaugurando el tramo Almanzora – Purchena, el 10 de junio de 1894. Durante muchos años, desde este

puesto se acopiaba y cargaba el mineral de **talco** de las cercanas minas de Somontín y Lúcar.

El edificio que nos encontraremos a continuación, pasados apenas ocho kilómetros, será el de la estación de Fines – Olula. Este es otro de los que piden a gritos ser salvado de su deterioro, junto con el material ferroviario que se encuentra allí, cuyo elemento más significativo es la formidable grúa de hierro con la que se cargaban los bloques de mármol procedentes de las cercanas fábricas de Macael. En Olula del Río y Fines este tramo de vía es utilizado cotidianamente por paseantes, corredores y ciclistas, especialmente con la llegada del buen tiempo. Se echa de menos una conexión entre ambos paseos, puesto que la incorporación a la carretera lo impide. De haber una pasarela o puente, se facilitaría enormemente la comunicación entre ambos pueblos y se conseguiría un magnífico paseo de unos seis kilómetros de longitud.



Estación de Fines - Olula

Entre Fines y Cantoria el caminante puede disfrutar de nuevo de unas magníficas vistas del río Almanzora y de su vega, especialmente en esta primavera de 2010, cuando el caudal es todavía abundante y el agua discurre limpia por el cauce, algo muy poco frecuente por estos pagos. Retamas, chumberas y algún que otro granado salen a nuestro paso.

La estación de Cantoria y sus edificios aledaños, (incluido el depósito de agua de planta circular), han sido restaurados hace bastante tiempo, consiguiendo un entorno muy agradable. En esa estación se cargaba principalmente mármol e incluso, durante un tiempo, importantes cantidades de ataúdes procedentes de varias fábricas enclavadas en el municipio durante la década de los 40 y posteriores. (Se señala que a lo largo de tres décadas Cantoria fue el mayor fabricante de féretros de Andalucía).

el primero han colocado un mirador desde el cual podemos contemplar la espléndida vega renacida gracias a las últimas lluvias invernales. Una vez más, la vía vuelve a transcurrir paralela al mismo cauce del río. Plantaciones de limoneros y naranjos nos salen al paso, así como una espectacular trinchera.



Trinchera cercana a Almanzora



Estación de Cantoria

En el camino hacia la pedanía de Almanzora el caminante atraviesa dos túneles numerados con los nº 3 y 4. Sobre



La vía y el río al pasar Cantoria dirección Almanzora

El viajero ha llegado a Almanzora, donde originariamente se situaba la estación de Albox. El edificio de la estación también ha

sido remodelado y acoge un bar cafetería. En sus mejores años de funcionamiento, esta estación recogía importantes cargas de mercancías, destacando los diversos minerales de la zona como hierro, plomo y cobre. Al salir de Almanzora nos encontramos con otro espléndido y largo puente metálico sobre bases de obra que atraviesa la rambla de Albox. Después llegarán las ramblas de Arboleas y Zurgena.



Puente de Almanzora sobre la rambla de Albox

Zurgena contaba con una importante estación, depósito y talleres, dentro de un gran recinto, hoy rehabilitado. Pero antes de llegar a esta estación, habremos pasado por Arboleas con su diminuto y original apartadero (o apeadero) y nos habremos topado con las obras del segundo tramo de la Autovía del Almanzora, que transcurre aquí paralela a la vía. Hace varios kilómetros que nos vamos encontrando con muchas construcciones más o menos legales propiedad (en su mayor parte) de ciudadanos extranjeros, sobre todo británicos, los descendientes, quizá, de aquellos “colonizadores” que implantaron este ferrocarril a finales del XIX. La vida de

estos ciudadanos transcurre tranquila en el campo, entre limones, acudiendo a los mercadillos donde se vende de todo, recibiendo la visita de sus nietos. Probablemente la mayoría desconocen la historia de la empresa ferroviaria que pusieron en marcha sus compatriotas en tiempos no tan lejanos.



De Huércal Overa a Almedricos

La estación o apartadero de Almajalejo (muy próxima a Huércal Overa) desapareció o, mejor dicho, fue derribada hace varios años, bastante antes de que el caminante iniciara su marcha. Lo que sí se conserva es su imponente puente metálico que cruza la rambla cercana a esta pequeña pedanía huercalense. Según los expertos, esta parte del trazado generó enormes dificultades técnicas y económicas por la pendiente que se debía salvar. Los trenes tenían que hacer un grandísimo esfuerzo para superar las rampas previas a Almajalejo. Con este fin se hacía necesario el empleo de tres locomotoras (dos en la cabeza y una en la cola) para mover los trenes de minerales

que llegaban de Serón. Desde Huércal Overa en adelante, el camino se hacía más llano y tenía una leve pendiente descendente.



Puente de Almajalejo

A Huércal Overa llegaría el primer tren en viaje inaugural, tras una serie de complicaciones y vicisitudes, el 10 de noviembre de 1893. Esta ciudad siempre fue un importante núcleo comercial, y por ese motivo su estación siempre estuvo muy frecuentada. Aquí el terreno ya no tiene dificultades, el perfil es prácticamente llano hasta llegar, tras una larguísima recta de varios kilómetros, a las inmediaciones de la barriada de Las Norias. Por desgracia, esta estación también fue incomprensiblemente demolida y ahora apenas quedan junto a ella los restos de lo que quizá sería el cargadero de mineral de hierro procedente de las minas de las montañas que rodean la barriada, la Sierra de Enmedio.



Estribaciones de Las Norias y de la Sierra de Enmedio

Poco antes de concluir nuestro viaje en Almendricos habremos abandonado la provincia de Almería. En las proximidades de este pueblo murciano, el caminante se topa con una nueva sorpresa: plantaciones de naranjos y limoneros comparten terreno con paneles solares, de ahí su nombre “huerto solar”. Pero esa energía no alimenta ninguna catenaria del ferrocarril, de la misma manera que la energía eólica de los molinos de Freila o la Jauca tampoco lo hacían. Simplemente es una especie de ilusión, un efecto óptico que nos hace creer que las placas solares transmitirían energía al tren.



Vía y huerto solar en las proximidades de Almendricos-

Alcanzamos Almendricos a través de unos raíles oxidados que todavía estaban plantados en su sitio, al menos cuando el caminante llegó allí, a finales de 2007. Pero hay otros raíles relucientes que nos salen al paso y que se dirigen hacia el sur, buscando el mar de Águilas. Son los del ramal Lorca – Águilas, todavía en uso comercial.



A la derecha la Vía Muerta. A la izquierda vía dirección Águilas

Para el viajero lo ideal sería continuar caminando hasta allí, hacia el mar, siguiendo el rastro del mineral de hierro, para acabar en las bodegas de un carguero británico con destino Liverpool. Terminar una ruta en el mar vendría a ser una especie de colofón como lo es para el peregrino llegar a la Catedral de Santiago. El caminante experimentaría una gran satisfacción al ser recibido por las mansas olas de la playa de El Hornillo, junto al Cargadero del mismo nombre. La imponente estación de Águilas sería la “catedral” de este particular camino. Si todo este trayecto cuajara y se convirtiera en un nuevo “Camino Natural”, Almería (y Murcia y Granada) contaría con tres magníficas Vías Verdes que harían diversificar y enriquecer su atractivo turístico. Nos referimos a las Vías Verdes de Lucainena – Aguamarga, Bédar - Garrucha y esta misma cuya historia hemos repasado en este escrito. Así se volverían a vertebrar de otro modo estas tres

provincias y se repararía, en parte, el daño producido hace ahora veinticinco años.



Cargadero de El H Hornillo con la oficina de la compañía minera.

Referencias:

Memorias de la línea férrea Lorca a Baza y Almericos a Águilas. Autor: J. García López. Ed. El Labradorcico, Águilas 2006.

Ferrovianos de la línea Lorca a Baza y Águilas. Autor: Joaquín Gris Martínez. Ed. El Labradorcico, Águilas 2005.

The Great Southern of Spain Railway Company Limited 1887-1936. Autor: Joaquín Gris Martínez. Ed. El Labradorcico, Águilas 2006.

Almería and the Great Southern of Spain Railway (The GSSR), autor Don Gaunt. 2006.

El Boletín, 1917 – 1933. (Revista). Ed. El Labradorcico, Águilas 2009.

El Ribazo Natura. Vía Verde del Almanzora. Autor: José Alejandro Sáez. Ed. Pécora Negra, 2009.

Almería Insólita. El legado fotográfico de Gustavo Gillman 1822 -1922 Aut. Juan Grima y Juan Roberto Gillman. Ed. Arráez