



## LOS JARDINES DEL PALACIO DE ALMANZORA, UN OASIS EN EL CORAZÓN DEL VALLE

HISTORIA DEL VIEJO CAUCE QUE LOS ALIMENTABA

BERBEL FERNÁNDEZ, ANTONIO

Mucho se ha hablado en los últimos tiempos de la figura de los marqueses de Almanzora, de la importancia e influencia de esta familia, de sus negocios, conjuras políticas, y otros asuntos que tuvieron lugar en los salones del Palacio de Almanzora, el ejemplo neoclásico civil más importante de Almería. Todo gran edificio y más si es residencia de vacaciones y de recreo, tiene que tener unos jardines acordes y este los tenía, vaya si los tenía, hasta un estanque con barcas donde la marquesa gustaba mitigar el calor de las tardes veraniegas. Pero de este tema poco hay escrito, sólo lo que la memoria colectiva de los descendientes de los trabajadores del marquesado nos han transmitido.

La gran finca de Almanzora, propiedad de los herederos de doña María Tomasa Álvarez de Toledo, marquesa de la Romana deciden venderla en 1872 al diputado a Cortes y rico minero de Cuevas del Almanzora don Antonio Abellán Peñuela. Dentro de esta propiedad se encontraba un gran caserón con capilla, almazara y otras dependencias que fueron reformados, reestructurados para darle una armonía al conjunto según gustos de la época, hasta convertirlo en un verdadero Palacio, y alrededor, unas diez o doce viviendas para los trabajadores de una sola planta.

En la parte sur dirección al río, donde se encontraban unos terrenos destinados al cultivo, se proyecta un precioso jardín de grandes extensiones, con largos paseos cercados por vallas de romero y otras plantas ornamentales; escaleras, bancos y surtidores en mármol blanco de Macael, similar al empleado en el arco de entrada al patio de armas y la escalera de acceso a las dependencias principales, plantaciones de árboles frutales de todo tipo, etc. El diseño giraba en torno al gran estanque que hemos comentado al principio (80 x 40 m aproximadamente y una profundidad de 3 m), en su parte central y a gran altura, un gran entramado metálico cubierto por rosales trepadores. Ignoramos el sistema de depuración que se empleaba para mantener en buen estado el agua, aunque testimonios de los antiguos jardineros afirmaban que siempre estaba limpia y cristalina, aunque desconocían como lo hacían.

Una obra de estas características presentaba grandes problemas:

El primero, era asegurar un caudal constante de agua. No olvidemos que nos encontramos en una zona semiárida, donde el agua es un preciado tesoro y este vergel necesitaba ingentes cantidades del líquido elemento. La solución la encontró el señor marqués en traer el agua desde la fuente del Prao, situada frente al pueblo de Cantoria con caudal suficiente y de la que tenía en propiedad algunas horas en determinados días.

El segundo problema es que estas horas no bastaban, ya que se precisaba un caudal permanente 24 horas al día. Se solucionó con la construcción de un gran embalse ubicado en la parte final de la calle Palacio, próximo a la entrada de la fachada a sol saliente. En la actualidad podemos ver uno de sus muros en perfecto estado de conservación.

## IMÁGENES DE LAS GALERÍAS JUNTO



El tercer problema es la presión que tenía que tener el agua para hacer funcionar a los surtidores. Para ello se necesitaba de un complejo sistema de canalización desde el nacimiento. Necesitando construir un nuevo cauce que, partiendo desde el mismo punto que tiempo después sería la entrada del túnel de la Línea férrea Lorca-Baza-Águilas, llegaba hasta Almanzora en su punto más alto consiguiendo, no solamente resolver las necesidades de Palacio y zonas adyacentes, sino el aumento del número de hectáreas de regadío de sus propiedades. Pero, ¿Cómo se conducía el agua desde el cauce de regadío hasta este

## AL TÚNEL Nº3 DEL FERROCARRIL



embalse? A través de una red de tubos de cerámica de un diámetro de treinta centímetros ensamblados todos ellos, partiendo desde el cauce o acequia que transcurría paralela a la vía de ferrocarril pasando por la calle Abellán, Plaza de la Iglesia y calle Palacio hasta su destino.

El cuarto problema vino con la construcción del ferrocarril. A finales del siglo XIX los marqueses ceden todos los terrenos que se precisaban para la construcción del ferrocarril a la compañía inglesa The Great Southern of Spain Railway propietaria que sería de esta línea hasta la llegada de Ferrocarriles Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) en el año

1932. Una vez que se decide el trazado definitivo, este coincide exactamente por donde trascurría el cauce que se había realizado poco tiempo antes; ante tan grave problema, don Antonio exige a la compañía inglesa que le construya otro que le sustituya al anterior. Llegan a un acuerdo y comienzan los trabajos por el margen derecho de la vía, con un complejo sistema de galerías excavadas sobre el corte que se había realizado en el monte para las vías. Esta solución conllevaba un gran coste de limpieza y mantenimiento, circunstancia que el marqués captó de momento y para no asumir futuras responsabilidades y grandes gastos económicos, exige a la compañía Inglesa que se haga cargo del futuro mantenimiento de este cauce, teniendo que limpiarlo por lo menos una vez al año o cuando surgiera algún imprevisto. Así se hizo hasta 1932 en que la línea cambia de titularidad a favor de los ferrocarriles MZA en que empezaron a dejar de limpiar con tanta regularidad el cauce, dejando pasar dos y tres años en algunos casos.

En plena Guerra Civil a este cauce se le añaden ramificaciones, la más importante es la que partiendo desde la *pará de la Morera*, cruza toda la parte alta de Almanzora, hasta su salida a sol visto, una vez travesado todo el cerro de La Santa Cruz, continuando paralelo a la Carretera dirección a Albox hasta la altura del Barrio de Las Zorras, donde cruzando la Rambla de Albox entra en la zona conocida como Pago de las Casicas, aumentando así las tierras de regadío del ya antiguo marquesado.

Una vez que esta zona alta de Almanzora se edifica durante los años 1970-75, el cauce queda por el centro de una de sus calles con el peligro e incomodidad que esto ocasionaba para la vecindad. En 1993 se entuba todo el cauce hasta su conexión con la mina del Cerro de la Santa Cruz, convirtiendo a esta calle en una gran avenida conocida como Calle San Francisco.

En 1941 todas las líneas se nacionalizan bajo la gestión de la empresa pública RENFE que abandona el mantenimiento del cauces, comenzando así su emblemático deterioro, con grandes pérdidas de agua en distintos puntos y resultando antieconómico su uso.

No sería hasta 1994 cuando los propietarios que regaban sus tierras con este cauce, realizan un nuevo trazado subterráneo con un sifón de entrada junto al túnel del Marchal y con salida en la conocida como *pará de la Morera*, ya a sol visto. El coste de este trabajo se sufragó pagando todo el material la Junta de Andalucía y la mano de obra los agricultores beneficiarios.

Actualmente su deterioro es lamentable, sirviendo de madriguera a alimañas y otros animales.

### Bibliografía:

El Autor

Miguel Ángel Alonso Mellado

Antonio Jiménez Martos