



Historia

Miguel Ángel Alonso Mellado

UNA INICIATIVA PARA EL FIN DEL AISLAMIENTO DE CANTORIA A FINALES DEL SIGLO XIX

En esa época de inicio de siglo, se realizaba el tránsito de carros, bajando desde Albox por la rambla del mismo nombre, hasta la carretera de Huércal Overa-Baza, con un kilómetro de distancia con el pueblo; después se continúa 6 km por esta carretera hasta la rambla de Pedro Egea (Conocida como Rambla de las Mateas o la del huerto del Administrador) y bajando por esta unos 4 km hasta Cantoria, recorrido de pésima calidad este último. Todo este trayecto hace un total de 11 km, en las que el recorrido por las ramblas era molesto por los obstáculos del camino y el no poder circular durante diversos períodos por el barrizal, no olvidamos también lo peligroso, por el carácter torrencial de ellas y que más de una vez dejan a los carreros con sus carros en medio de los cauces a expensas de la naturaleza, para poder salvar personas y bestias, de esto sabían bastante los vecinos de Albox, habiendo sufrido dos de las más importantes inundaciones de la comarca en un espacio de tiempo muy corto, hablamos de 1891 y 1900, donde fue destruido el centro de la población y sus comercios, gran motor económico de la zona.

Hasta el último tercio del siglo XIX la precariedad de la economía almeriense era debido a la inexistencia de unas comunicaciones interiores y exteriores con el resto del país de una mínima calidad. Este fue un factor que estancó la economía local, mientras el desarrollo llegaba a otras regiones de España en forma de carreteras y ferrocarriles. En definitiva, el tren del progreso llegó bastante tarde a Almería, porque para poder aumentar su producción de bienes y servicios a un ritmo que represente un crecimiento sensible de las rentas, se necesita un gran capital, encarnado en trabajar en unas buenas comunicaciones. Sin este factor no se da, los recursos más ricos de que disponga una economía pueden permanecer sin explotar, subdesarrollados.

Hasta la construcción del ferrocarril a finales del siglo XIX, el principal problema que retardó la posibilidad de un crecimiento paralelo al de otras zonas de la nación, fue la falta de este capital social. Falta de una infraestructura adecuada en las comunicaciones, que desde el interior relacionara las comarcas entre sí y con otras zonas más alejadas para un desarrollo de modo uniforme en todo el territorio, conduciendo sus producciones mineras, agrícolas, artesanas (artículos voluminosos y pesados) sin que quedaran demasiado gravados sus costes, o sea, potenciar la estructura productiva.

La realización de estas infraestructuras hubiera evitado el desarrollo de los centralismos, permaneciendo las zonas de interior lo mismo que en siglos anteriores, puesto que las aéreas locales eran sobradamente autosuficientes, con un pequeño contacto con el mundo exterior, nuestra zona se encontraría en la periferia de esa semiperiferia española.

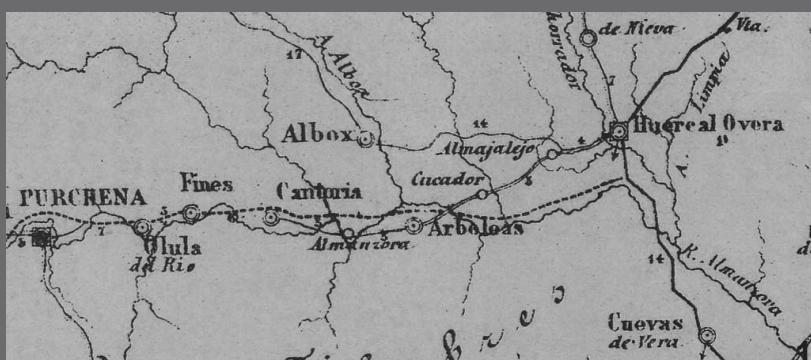
Vías Terrestres

El estado de los caminos, una de las vías de comunicación posible en la Almería de principios de siglo XIX, era

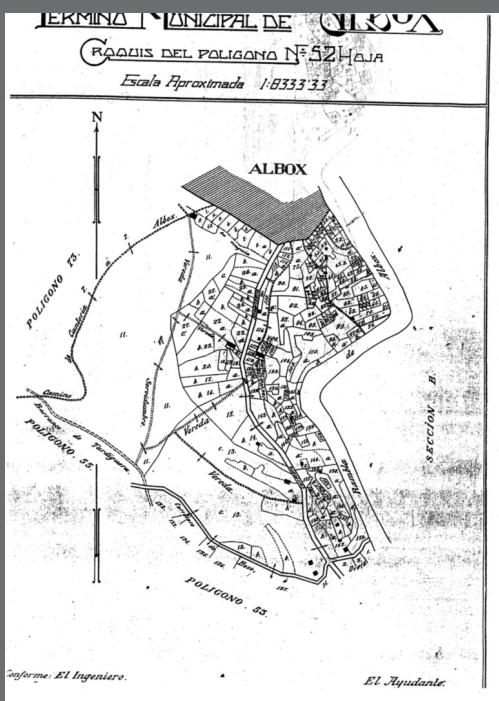
muy malo. Para acceder a cualquier población se hacía por ramblas y ríos, impracticables durante buena parte de los inviernos, haciendo casi nulo el transporte de mercancías o personas entre ellos. Sin duda alguna hubiera ayudado la existencia de puentes y carreteras que evitaran tantas incomodidades, a la vez que la puesta en valor de los productos de la tierra hubiera sido mayor, debido a la cantidad y calidad de lo transportado. La mayoría de los productos transportados eran de lujo y nunca muy voluminosos. Ya entrados en la segunda mitad del siglo XIX, no parece que el problema se corrigiera; la inestabilidad política hace que la monarquía siga sin prestar atención a la cuestión de las comunicaciones terrestres.

La división administrativa establecida por la Ley de Carreteras de 1857 planteaba la existencia de dos tipos de carreteras, del Estado y las provinciales, las primeras financiadas por la Administración Central, y las segundas por las Diputaciones Provinciales y los Ayuntamientos. El sistema no era el más adecuado, pues dejaba la realización del tejido más denso, el sostén del tráfico interior, en manos de las administraciones provinciales y locales, que en la mayoría de los casos se encontraban en la bancarrota (que casualidad), por lo que los resultados para la provincia serían de lo más desastroso.

El geógrafo Pascual Madoz, en su repaso de la provincia entre 1846-50, dice en referencia a los caminos de Albox, que "... son malos en general; el que conduce a la cabeza de Partido Judicial, es de difícil composición y accesible solo a caballerías sueltas; hay otro para carrajes, pero es trabajosísimo y de mucho rodeo; no son mejores los que conducen a la capital de la provincia; el que va a Granada es más cómodo en todo el término de la villa, pero de herradura y muy húmedo, como construido sobre el arroyo que divide la población...". En relación a los de Cantoria nos dice Madoz que "... el que conduce a la cabeza de Partido, es llano y pasa por las arenas del río (ca-



1-Plano del Camino Real. Documento propiedad de Miguel Ángel Alonso
2-“Yendo a un bautizo” Camino Real en Cantoria 1894. El legado Fotográfico de Gustavo Gillman
3-Camino real en Cantoria. Fotografía 1910 de George I. Boag, director del ferrocarril Lorca-Baza. Foto: Miguel Ángel Alonso Mellado



Plano catastro de Albox de 1929 (camino viejo a Cantoria).
Foto: BLOKE ARQUITECTURA ALBOX



Una galera 1905. Foto: Miguel Ángel Alonso Mellado



Una carreta a principioos de siglo XX. Foto: Miguel Ángel Alonso Mellado

mino real); los que van a la capital son muy malos; y el que va a Granada, siendo también sobre el río, no es susceptible de mejoras..."

En 1858 se afirma en un artículo publicado en el periódico el Minero de Almagrera, que por tierra no hay medio alguno de comunicarse con ninguna provincia, sino a caballo o a pie, que es el medio de que nos valemos cuando nos hacemos la ilusión de ir en carruaje.

La llegada de los liberales al poder supuso la puesta en marcha de todo un sistema de legislación, financiación y construcción de carreteras y otras obras públicas, conducentes a mejorar las relaciones comerciales y económicas, en un país que contaba con el factor limitador de la configuración geográfica de su territorio. La necesidad de mejorar la red viaria y dotar a la industria y el comercio de unas infraestructuras adecuadas, supuso un gran esfuerzo inversor que no estuvo exento de desajustes y arbitrariedades, que en el caso de nuestra provincia acrecentaron los aislamientos y los problemas de desarrollo.

En 1862 el viajero Davillier en compañía del dibujante Doré, describe la travesía entre Lorca y Granada en una tartana acelerada que era capaz de rendir viaje en sólo 5 días, la diligencia tradicional lo hacía en 7. Prevenidos estos de que es una de las rutas más difíciles que hay en España, no solo por su trayecto por ramblas secas, sino por la seguridad del camino.

En 1.862, según el Director de Caminos, las estadísticas daban como resumen de los caminos provinciales y vecinales de primer 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, por lo que sin ellos es imposible el desarrollo de los elementos de riqueza, hasta el momento prácticamente vírgenes, que atesora nuestra tierra. La provincia 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 extremo por Murcia y Cartagena.

El resumen general de los km existentes en el partido judicial de Huércal-Overa eran de 153 km, de los cuales 88 km correspondían a primer orden y 64 km a segundo orden, caminos provinciales pasarían algunos años para estrenarlos; también la diferencia si eran para carruajes o de herradura eran claras, con 59 km para los primeros y 93 para los segundos. En cualquier caso, las cifras son ridículas si se pretendía movilizar el mercado interior agilizando las comunicaciones, con el consiguiente atraso y falta de especialización.

Cantoria no cuenta en 1864 con ninguna carretera de primer orden, básicamente tendríamos el Camino Real que desde tiempos inmemoriales sirve como nexo de unión entre territorios y culturas, sigue el curso del río Almanzora entre sus alzabaras y tomilllos, vadeando el río en inevitables ocasiones. Tiene una longitud de 6,5 km desde Rambla honda (límite con Arboleas) hasta Cantoria, y otros 3,5 km hasta el término de Fines, sirve para carroajes. Carretera de tercer orden podríamos considerar la del Camino Vecinal de Cantoria a Albox, con unos 3 km en el término de Cantoria. Otros de tercer orden serían el de Albaláchez, cruzando la Sierra de los Filabres, con 2,5 km en el término (camino a Almería) y el de Partaloa con 6 km.

La construcción de las carreteras del Estado que se había iniciado a partir de 1860 con los proyectos de dos vías provinciales de primer orden, la de Vélez-Almería y la de Murcia-Granada por la comarca de los Vélez, terminada en 1872. Alrededor de 1865 se redactan por los ingenieros de Almería los primeros proyectos de las otras 2 carreteras de segundo orden, la de Málaga y la de Puerto-Lumbrales. Estas 2 carreteras conocerían un rápido desarrollo y, en menos de 15 años, estarían concluidas a falta de los puentes metálicos de Adra y el río Almanzora. En fecha tan avanzada como 1883, el escritor Pedro Antonio de Alarcón gritará “*ninguna hay otra 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 carroajes acelerados. Para ir a Madrid hay que embarcarse, lo mismo ocurriría si Almería fuera una isla como la de Alborán o Cuba!*”.

De las carreteras de tercer orden, de carácter provincial y comarcal, las que más rápidamente fueron finalizadas eran las de mayor concentración urbana y productiva. Ya es sabido el auge económico de la comarca gracias al sector minero, lo que desembocaría en la necesidad de transporte de los productos. Por ello lucharon y consiguieron los hombres influyentes del Almanzora como lo fueron el Marqués de Almanzora y el senador de Serón, Ramírez Carmona. Entre estas vías tendríamos la de Baza a Huércal-Overa (en 1883 estaba construida hasta Albox), la de Vera a Garrucha, todas terminadas antes de fin de siglo. La carretera de Cantoria a Almería por la sierra de los Filabres, vino a sustituir el histórico camino de herradura que por los Morrones subía hasta Albaláchez (ver plano general carretera de la Venta de la Media Legua a la Rambla de los Nudos), esta nueva carretera empezó a construirse a principios de la última década del siglo XIX, y coincidiendo con las expropiaciones de los terrenos del ferrocarril de Lorca a Baza, se le expropió el paso de la carretera Canto-



Río Almanzora a principios de siglo XX. Foto: Miguel Ángel Alonso Mellado



Arrieros a principios de siglo XX. Foto: Miguel Ángel Alonso Mellado



Albox en 1915. El legado Fotográfico de Gustavo Gillman



Salida de Cantoria por el camino viejo. Foto: Andrés Carrillo Miras



Subida del camino viejo al cementerio viejo. Foto: Andrés Carrillo Miras



Puente sobre la rambla de la Jata. Foto: Andrés Carrillo Miras

ria-Almería con la vía férrea, junto al puente de hierro de Cantoria. Otras como la de Chirivel a Cantoria quedarían en el tintero.

Al finalizar la centuria, las carreteras almerienses presentaban unas cifras nada desdeñables en el ámbito regional y nacional, los km construidos no andaban nada lejos de la media nacional, e incluso superaban a la andaluza. Con lo que podemos pensar que teníamos una importante red viaria, lo que sabemos es que lo tardío de la misma, poco ayudó al desarrollo económico de la zona. Por desgracia el papel de los caminos vecinales en estos proyectos fue casi nulo durante el siglo XIX, esas vías aunque modestas, son tan necesarias para que los pueblos vivan unidos entre sí, dando salidas por ellas a sus productos, a fin de que en los años buenos no dañe la abundancia, ni en los malos mate la miseria, por lo que tendríamos que irnos a principios del siglo XX para ver un amplio desarrollo como es el caso que nos ocupa del Camino Vecinal de Cantoria a Albox o como es conocido vulgarmente "el camino viejo de Cantoria". Sólo con la participación del Estado con subvenciones y anticipos se posibilita la mejora de estos caminos históricos, que antes debían ser dota-dos por los ayuntamientos. Se ponen en marcha distintos concursos que tienen como objetivo la construcción de toda una red de caminos vecinales, que complementen a los trazados ferroviarios y a las demás carreteras provinciales. Además, se pretende dar un impulso a los distintos sectores económicos favoreciendo los intercambios comerciales a distintas escalas, así como la relación entre sistemas de comunicación diversos. Se quiere intensificar la agricultura, abrir nuevos mercados a la industria, activar la corriente comercial, complementaria de las otras vías .

En un espacio como el almeriense, sin tendido ferroviario hasta la década de los 90, las carreteras y caminos vecinales debían suplir las funciones del transporte y accesibilidad que ya desarrollaban en otros puntos del país las vías férreas. Esta desventaja, a parte del hándicap del coste más elevado por km, debido a la orografía, condicionó el desarrollo de los recursos propios y acentuó el aislamiento tradicional de la provincia.

El camino vecinal (camino viejo) de Cantoria a Albox.

En los albores del siglo XX, coincidiendo con el desarrollo que la Administración quiso hacer de los caminos vecinales, se afronta mejorar una de las comunicaciones históricas del interior de la comarca del valle del Almanzora, en concreto el camino entre dos localidades que tenían mucho que aportar al comercio de la región, Albox y Cantoria.

Es Albox, dentro de la provincia, uno de los más importantes por su producción agrícola, pecuaria y artesanal, y por verificarce en el mercado de ganados de transcendencia nacional. Por lo que es de vital importancia las comunicaciones con los centros de donde afluyen dichos productos y con aquellos pun-



tos a donde se envían los que se venden en sus mercados, ya sea para su consumo, o por ser paso obligado para llegar a otros centros.

Cantoria es un centro de producción agrícola y pecuaria, en donde además se crían ganados adquiridos en diversas localidades, y sin olvidar que posee una estación de la línea férrea de Lorca a Baza, fundamental a la hora de dar salida a toda esta mercancía. Por estas circunstancias, las comunicaciones entre Albox y Cantoria son de gran interés, y a pesar de existir la carretera de Huércal Overa a Baza, no es del todo la solución para el desarrollo de estos dos pueblos.

En esa época de inicio de siglo, se realizaba el tránsito de carros, bajando desde Albox por la rambla del mismo nombre, hasta la carretera de Huércal Overa-Baza, con un kilómetro de distancia con el pueblo; después se continúa 6 km por esta carretera hasta la rambla de Pedro Egea (Conocida como Rambla de las Mateas o la del huerto del Administrador) y bajando por esta unos 4 km hasta Cantoria, recorrido de pésima calidad este último. Todo este trayecto hace un total de 11 km, en las que el recorrido por las ramblas era molesto por los obstáculos del camino y el no poder circular durante diversos períodos por el barrizal, no olvidamos también lo peligroso, por el carácter torrencial de ellas y que más de una vez dejan a los carreros con sus carros en medio de los cauces a expensas de la naturaleza, para poder salvar personas y bestias, de esto sabían bastante los vecinos de Albox, habiendo sufrido dos de las más importantes inundaciones de la comarca en un espacio de tiempo muy corto, hablamos de 1891 y 1900, donde fue destruido el centro de la población y sus comercios, gran motor económico de la zona.

Con la reforma del Camino Viejo de Cantoria se buscaba el tránsito de caballerías y ganados más corto y menos arriesgado, haciéndose por veredas que en algunos trayectos incluso habían sido ya habilitadas para el tránsito de carros. El trazado que se pretende reformar de este antiguo camino, sería partiendo de Albox, desde la parte norte de la plaza, en la calle Caño San Felipe, siguiendo por el cerro Castillo y salvando fuertes pendientes y las divisorias de varios barrancos afluentes de la Rambla Terdiguera, que corre paralelamente a la citada vía, hasta un punto donde se cortan ambas. Sigue este camino después de cruzar la carretera de Baza a Huércal Overa, por una vereda llamada "Camino de la Tejera", hasta llegar a la Rambla de Jata y tras sobrepasarla, además de varios barrancos de poca importancia, llega por el antiguo cementerio de Cantoria hasta esta villa.

Se presentan para la construcción, en este trazado algunas pendientes fuertes que podrían suavizarse de modo considerable. Las obras de fábrica que se construirán son pocas y sencillas, badenes para el paso de cauces torrenciales y tageas de poca importancia para otras depresiones que no tienen carácter torrencial.

Para estas obras y para el afinado existen materiales calizos buenos que pueden ser utilizados sin grandes transportes en toda la carretera.

El trazado comprende un total de 6,600 km, desde su inicio en el núcleo de Albox hasta la entrada a Cantoria. El presupuesto de esta obra asciende a 33.400 pts, cuya rea-

lización será por la administración. El desglose del mismo sería:

Gasto en movimiento de tierras, 15.600 metros cúbicos de desmonte (9.393 pts) y 10.300 metros cúbicos de terraplén (3.800pts).

103 metros lineales de badén (1.900 pts) y 24 tageas (pontanillas).

6,025 km lineales de firme con un ancho de 3,5m y 0,67 km lineales de firme con ancho de 4,50 metros (10.500 pts).

Obras accesorias por imprevistos 150 pts.

El resultado del Camino Viejo de Cantoria, adaptado a las necesidades del siglo, supuso el acercamiento entre no sólo dos pueblos, sino que desde los pueblos de los Filabres pudieron tener un paso más rápido, con su ya estrenada carretera de Almería, hacia el eje comercial de la comarca. Vistosos serían los días de mercado, donde circulaban todo tipo de mercancías y personas que se daban un respiro de su trabajo para distraerse y coincidir con sus vecinos. Este camino sirvió además para ya pasada la guerra civil, evitar caminos más vigilados por la guardia civil y poder hacer estraperlo, aunque a más de uno lo tirotearan por no pararse.

La actualidad de este recorrido es el olvido, a pesar de lo bonito de su soledad, ninguna construcción reciente entorpece el entorno; tan solo el cortijo del Guarducha guarda silencio entre bojas y espartales. La Rambla de la Jata, se reserva siempre para el que quiera dar una caminata un poco de agua para refrescarse, aún siendo verano de entre sus arenas logra filtrarla.



Cortijo de la Media Legua. Foto: Herminio Lucena Yáñez

Bibliografía:

- Diccionario Geográfico-Estadístico -Histórico de Pascual Madoz 1845-50
- Revista Velezana nº19.Año 2000
- "La Almería Insólita. El Legado Fotográfico de Gustavo Gillman". 2010. Editorial Arráez.
- Wikipedia "los Caminos Rurales de Andalucía"
- "Proyecto de Camino Vecinal de Cantoria a Albox 1903" Archivo Histórico de Almería. Signatura 1853-289