“Las obras públicas en la provincia de Almería”

José Almazán

Revista de Obras Públicas vol.5, nº21, noviembre de 1857, pp. 246-248

LAS OBRAS PUBLICAS
en la provincia de Almería.

No deja de ser estraño ver por epígrafe de un artículo una cosa que reducida á su verdadero valor casi podria decirse que era nula; pero esa misma nulidad ¿no ha de tener el privilegio de llamar hácia sí la atencion para investigar sus causas y ver de removerlas? ¿No es mejor conocer la verdad por dura y triste que sea, que no hacerse ilusiones sobre el estado real de las cosas? El vivir en la ignorancia consagra y perpetúa los errores, el verlos de frente y en toda su desnudez puede tener por resultado corregirlos y hé ahí la idea que promueve estas ligeras líneas.

Las grandes obras que por su inmensa trascendencia llevan consigo el calificativo de *utilidad pública*, son esencialmente las carreteras, los canales, los ferro-carriles y los puertos y faros. ¿Y de todo esto, qué hay en la provincia de Almería? Nada ¿y en qué consiste? ¿es pobre la provincia? ¿está poco habitada? ¿su riscoso y variado suelo es ingrato á los afanes y al trabajo del labriego? ¿son tales las dificultades de su topografía que hagan entrar aquí por millones lo que en otros países entra solo por miles de pesos? nada de esto es tampoco.

La provincia de Almería cuenta en inmuebles con una riqueza líquida imponible de 36 239 400 rs. y con una industria tan floreciente que en el año próximo pasado ha esplotado 1 700 000 quintales de mineral entre plomizo, argentífero, cobrizo y ferruginoso, produciendo los dos primeros 758 000 quintales de plomo y 6 000 marcos de plata que representan un valor de setenta millones de réales. El número de sus habitantes es de 311 025: su ardiente sol y sus altas cordilleras le aseguran una asombrosa fertilidad y las producciones todas de nuestras Andalucías y de los climas frios: y por fin las dificultades de su suelo no son ni mas ni menos de las que presenta la inmensa mayoría de las provincias de España. No siendo pues ninguna de estas la verdadera causa del atraso y marasmo en que yacen aquí las obras públicas, solo á los hombres es á quienes puede atribuirse, no debiendo haber bastado sus esfuerzos y celo (que nos complacemos en reconocer) en la gestion de los intereses de este pais, para vencer los obstáculos que siempre entorpecen y embarazan toda era de regeneracion y de adelanto.

Pero tomando las cosas tal cual están hoy dia ¿qué marcha deberá seguir la provincia en lo sucesivo para revindicarse del letargo en que se halla? Vamos á indicar la que creemos mas adecuada.

Lo primero que necesita son caminos vecinales que pongan en contacto los distritos mineros con los puntos de consumo y una via de comunicacion que una la Capital al interior de la Península. Parece increible que conocida la minería en Sierra de Gador desde tan antiguo, que á ella se debe la pasmosa estension que en Cartagena y Sierra Almagrera tomó posteriormente, no haya un camino carretero desde el Fondon á Almería y hoy se conduzcan á lomo sus ricos minerales para surtir con ellos fábricas establecidas en esta capital. Son pues esta clase de caminos de los mas urgentes; porque abaratarian el precio del mineral ó el del carbon al pié de fábrica y aumentarian la utilidad de la especulacion.

Despues de estos cuyo fin es desarrollar los elementos de industria que atesora la provincia, necesita esta imperiosamente ligar su capital con el interior de España por el medio mas breve posible, si ha de salir alguna vez del completo aislamiento en que hoy se encuentra. Dos son las direcciones que pueden adoptarse, la una á Granada, la otra á Lorca: cual de ellas deba preferirse, es cuestion para nosotros que no admite vacilacion. Marchando la primera por la cuenca del rio Andarax hasta Fiñana, y habiendo de doblar Sierra Nevada, las dificultades, coste y lentitud de las obras son incalculables; y si de un ejemplo necesitásemos á mas del que nos presenta este camino en sí mismo, ahí está el

de Granada á Motril, cuya triste y desastrosa historia nos excusa de todo comentario. En cambio la carretera por el Levante de la provincia tendria las ventajas: 1.° de unir el distrito minero de Sierra Almagrera con Almería; 2.° de ir por el terreno mas llano y menos ondulado que tiene la provincia; 3.° de abocar en un punto como Lorca á donde tiene que venir el ferro-carril que una el Mediodia de España con Levante: y 4.° de poder aprovechar respectivamente desde Lorca, Murcia ó Albacete la via férrea que conduce á Madrid y á todo el interior de España.

En la actualidad, segun nuestras noticias, está ya pedido y hecho el depósito por la Sociedad de Crédito de España del trozo de camino de hierro de Murcia á Cartagena: el resto desde Murcia á Albacete no puede hacerse esperar, y lo mismo el de Murcia á Lorca, cuyos frutos y maderas del Segura le consagran un privilegiado puesto entre los asuntos lucrativos: está pues en el interés de Almería dirigir su primer camino, y este de hierro si es posible, hácia Lorca; porque no siempre lo que en el mapa aparece mas corto, es aquello que se anda mas pronto, con mas baratura y con mayores comodidades.

Llena esta primera y vital necesidad, le es indispensable á Almeria terminar su puerto, rompiendo con las antiguas tradiciones usadas en su construccion y haciendo entrar por algo los adelantos que el siglo y la esperiencia han sancionado.

Respecto de los faros, cuyo caritativo y humanitario objeto, alcanza á todas las naciones, nada tampoco hay hecho y eso que cuenta Almería el triste privilegio de tener uno de los sitios mas peligrosos de toda nuestra costa en el Mediterráneo. La punta de las Sentinas en los llanos de Almería, solo puede compartir su importancia con el cabo de Palos y las Golas del Ebro y la apremiante construccion de su faro creemos no se dilatará estando ya terminados los estudios y el proyecto.

Tocante á canales, poco habremos de decir: ellos necesitan en primer lugar aguas que los alimenten; y mientras la provincia de Almería no pueble sus áridas sierras con abundante arbolado, no podrá contar sino con sequias mas ó menos prolongadas. Pero aun concedida la constancia de las aguas, la época de los canales de navegacion se puede decir que pasó ya, y solo restaria aprovecharlas en riegos y en motores.

Resumiendo esta rápida ojeada, vemos que si se ha de lograr un buen éxito y se ha de subsanar el tiempo perdido, se encuentra hoy la provincia en el caso de formular su plan y echar mano de los medios mas perfectos posibles de locomocion para la via que ha de unirla al interior y para desarrollar completamente sus propias fuerzas. Nada de malbaratar sus fondos y sus recursos, empleándolos acá y allá sin órden ni concierto y con ese aislamiento que los hace de todo punto estériles; al contrario, si el estudio demuestra que se puede construir un ferro-carril en condiciones aceptables desde Almería á Lorca, ese y no otro debe ser su pensamiento y á su realizacion debe concentrar y converger todas sus fuerzas. Si de ese estudio resultase la imposibilidad ó inmenso coste de un ferro-carril ordinario, debe intentar si alguno de los otros sistemas y con especialidad el de Arnoux tiene aquí una feliz aplicacion como mas apropiados á la estructura de su territorio y como mas baratos en su establecimiento y esplotacion, y solo en el último caso de demostrarse que esa posibilidad no existe en manera alguna (lo cual no es probable) es cuando habria de resignarse á ejecutar una carretera ordinaria; porque hacer esta, desde luego, y á vuelta de algunos años sustituirla con un ferro-carril, seria tanto como haber dejado improductivo y muerto el cuantioso capital que aquella representára.

Con dar impulso á esta via de comunicacion y con desarrollar al mismo tiempo los caminos vecinales, desde los focos de mineria á los puntos de fundicion ó de fabricacion y á los de consumo, terminando á la vez su puerto, Almería vendria á ocupar en España el preferente lugar que su misma riqueza, su lozana y briosa agricultura y su hermosísimo clima le reservan.

José Almazan.