

EL FERROCARRIL EN EL ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE ALMERÍA. DESCRIPCIÓN DOCUMENTAL

María Luisa Andrés Uroz

Archivo Histórico Provincial de Almería

RESUMEN:

El fondo de la Jefatura Provincial de Obras Públicas en Almería, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, en su sección de Ferrocarriles, tiene un importante volumen de documentación referida a la construcción de las distintas líneas férreas en esta provincia. Consta de 508 cajas que albergan 3768 unidades documentales. Su cronología abarca de 1852 a 1983. Dentro de este fondo está la sección de Ferrocarriles con 76 unidades que van de 1887 a 1940. La tipología documental mayoritaria es la de proyectos de construcción y expedientes de expropiación. Estos fueron generados necesariamente para la construcción de las distintas líneas y cables que se construyeron en Almería con el objetivo principal de dar servicio a la exportación de los minerales que se estaban extrayendo de esta tierra.

1. INTRODUCCIÓN

La llegada del ferrocarril a Almería fue un proceso costoso, arduo y tardío en el tiempo. Fue así porque este medio de transporte, ideado fundamentalmente para el movimiento de viajeros, encontró en esta provincia difíciles problemas que salvar a la hora de su establecimiento. Una complicada orografía con abundancia de zonas montañosas y pronunciadas pendientes que obligaba a cuantiosas inversiones, una situación geográfica alejada de los centros comerciales y de poder, una baja densidad de población y un débil tejido productivo hicieron que fuera la última provincia de Andalucía Oriental a la que llegó el ferrocarril. Si la primera línea que se inauguró en España fue la Barcelona-Mataró en 1848, habrá que esperar hasta la década de los 90 de ese siglo para la apertura de los primeros kilómetros de trazado ferroviario almeriense.

Los antecedentes a su llegada hay que buscarlos en la legislación de la época. La Ley General de Caminos de Hierro, de 3 de junio de 1855, la Ley que autoriza la concesión de varios ferrocarriles, de 2 de julio de 1870, y la Ley General de Ferrocarriles, promulgada el 23 de noviembre de 1877, sentaron las bases necesarias para iniciar el proceso de construcción del ferrocarril.

En la de 1855 y en la de 1877 se dividieron los ferrocarriles en líneas de servicio general (las dedicadas a la explotación pública para el transporte de viajeros y tráfico de mercancías) y de servicio particular (las que explotadas por una industria determinada o el uso privado). En la de 1870 se autorizaba al gobierno a otorgar en pública subasta la concesión de la construcción de distintas líneas, entre ellas, la Linares-Almería y la de Murcia –Granada pasando por Lorca y, por tanto, atravesando el valle del Almanzora almeriense. Esta inclusión de Almería en el proyecto ferroviario español hay que agradecerse al empeño personal del Ministro de Fomento del momento José Echegaray, Premio Nóbel de Literatura además, que había sido con anterioridad ingeniero de caminos de esta demarcación y que, por tanto, conocía la necesidad de no dejar a esta zona discriminada y relegada.

A pesar de todo, las obras no se iniciaron entonces y será la Ley de 1877 la que vuelva a retomar el tema. En ella se especificaron las líneas generales que recorrerían la provincia de Almería: dentro de la Red del Este y su enlace con el Nordeste estaba la línea Linares a Almería y la de Murcia a Granada por Lorca.

Un paso más con respecto a la Ley del 70 fue el considerar a estas líneas de utilidad pública y el llevar consigo la expropiación forzosa. La construcción de estas líneas (artº 9) podía hacerse directamente por el Estado o bien concederse a empresas privadas tal y como ocurrió con las líneas que llegarán a esta provincia. La Compañía Caminos de Hierro del Sur de España será la concesionaria de la línea Linares-Almería y la Great Southem of Spain de la de Murcia-Granada en el tramo almeriense.

Para el estudio del ferrocarril en Almería podemos consultar una amplia bibliografía relacionada con el tema pero fundamentalmente hay dos trabajos básicos que nos han

resultado imprescindibles para hacer este estudio: el de Domingo Cuellar¹ y el de José A. Gómez y José V. Coves²

Igualmente imprescindible para cualquiera que quiera investigar sobre este tema, y objeto de esta comunicación, es la consulta de la documentación que tenemos en el Archivo Histórico Provincial de Almería. Bien es cierto que no se puedan ver los grandes proyectos de construcción de las importantes líneas generales y sus modificaciones al no encontrarse aquí (según el Reglamento de 1878 se presentaban en el Ministerio de Fomento). Pero sí consta en este Archivo la documentación que fue generada en el proceso de construcción de estas líneas de ferrocarril y de las otras particulares que se hicieron en esta provincia, así como la que nació al realizar el resto de las obras en las que intervino el gobierno central: carreteras, puertos, embarcaderos, centrales eléctricas, encauzamientos de ríos, etc.

Toda esta documentación se encuentra dentro del fondo de la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Almería. Como veremos más adelante, no son documentos creados por este organismo en su totalidad (fácilmente comprobable al ver la cronología del fondo y ver que existen documentos anteriores al nacimiento de la institución) ya que las competencias se asumieron por distintos organismos a lo largo de los tiempos.

2. LAS LÍNEAS GENERALES DE FERROCARRIL

Como hemos visto, la creencia en la falta de rentabilidad fue la causa que retrasó la llegada del ferrocarril a estas tierras por las razones ya expuestas (dificultosa orografía, baja densidad demográfica...) Ello hizo que en Almería fuera necesario argumentar distintos objetivos que los expuestos en otras provincias para justificar la llegada del tren. Entre esos objetivos, el principal fue dotar a este lugar del levante español de un medio de transporte que permitiera la exportación de los minerales que escondía el subsuelo provincial y con ello conseguir una ansiada prosperidad económica desconocida en esta zona deprimida. Desde hacía algunas décadas se estaba asistiendo a un cambio en la situación económica: un factor económico no explotado desde hacía siglos estaba en producción en estos momentos. La actividad minera en esta provincia y las limítrofes estaba sacando a la luz abundantes riquezas. Los cotos estaban en el interior y el transporte estaba muy limitado al hacerse con caballerías y por unos penosos caminos. Faltaba un medio de transporte que permitiera el movimiento de grandes volúmenes de mineral con unos costes asumibles. Por esto no se planteó un ferrocarril que moviera pasajeros, sino mercancías y en concreto minerales.

Esta es la justificación a que el trazado no pasara por las poblaciones más importantes y pobladas en ese momento. Las ignoró y sólo tuvo por objetivo hacer factible la

¹ Cuéllar Villar, D.: Los transportes en el sureste andaluz (1850-1950): Economía, empresas y territorio .Madrid : Fundación de los Ferrocarriles Españoles, [2003]

² Gómez Martínez, J.A. y Coves Navarro, J.V.: Trenes, cables y minas de Almería. Almería: Instituto de Estudios Almerienses, 1994

comunicación de las tierras interiores con el Mar Mediterráneo para facilitar que los minerales llegaran al mar en tren y así acceder a los mercados exteriores a través del transporte marítimo.

2.1. LÍNEA LINARES-ALMERÍA

El proyecto de este trazado fue encargado por la Diputación Provincial de Almería al ingeniero de caminos José Trías Herraiz en 1873 y su aprobación se realizó en 1875 y 1876 (en el Archivo de esta Institución se puede consultar. Leg. 413 bis-2) . El trazado que diseñó, para asegurar su rentabilidad, respondía fundamentalmente a la necesidad de sacar por el puerto de Almería el plomo que se extraía en Linares.

La construcción de este ferrocarril se concedió a Ivo Bosch el 18 de mayo de 1889. Apenas un mes más tarde Bosch escribió la constitución de la Compañía de Caminos de Hierro del Sur de España que será quien construirá esta línea.

Para su construcción fue necesaria la expropiación de los terrenos de dominio privado por donde iban a pasar las vías o donde se iban a instalar las estaciones y sus infraestructuras. Estas expropiaciones era obligatorio solicitarlas al Gobernador Civil y los expedientes a que daban lugar se generaban en el negociado de Ferrocarriles, dependiente de la Sección de Fomento.

Se han conservado en total 33 unidades documentales de esta línea; de ellos 31 son expedientes de expropiación de terrenos en los municipios de Abrucena, Nacimiento, Gérgal, Huércal de Almería, Gádor, Almería, Benahadux, Abla, Ocaña, Doña Marría, Santa Fe de Mondújar, Escúllar y Fiñana, expedientes que se inician de 1891 a 1984. Pero, una vez hecha esta línea, resultaba necesario realizar otras menores que unieran distintos puntos con el trazado realizado. Así, de 1899 es un proyecto de construcción de un trazado que uniera el municipio de Gérgal con su estación, distantes en varios kilómetros; y otro proyecto de 1900 de una vía apartadero de la vía marítima al Muelle de Poniente.

2.2.- LÍNEA MURCIA-GRANADA

Del trazado de la línea de ferrocarril que uniría las ciudades de Murcia y Granada se concedieron los derechos en 1870 a José Fernández Estrada. Serafín Freart fue el ingeniero que, para 1872, ya tenía terminado el estudio de la línea. De los 318 km que tenía, 77 discurrían por tierras almerienses. Tras un largo periodo de debate sobre el trazado definitivo que debía adoptar esta línea por Almería, en 1880 se optó por su paso por el Valle del Almanzora primando, a la hora de rentabilizarlo, la cercanía de los cotos mineros de la zona norte de la sierra de los Filabres y la necesidad de exportar los minerales allí extraídos.

La concesión de Fernández Estrada pasaría a Edmundo Sikes Hett en 1884 y posteriormente el tramo Lorca-Granada, pasó en 1887 a Jorge Higgins, representante de Great Southern en España. Este concesionario contrató la construcción del ferrocarril a

la sociedad londinense Hett Maylor y Cia que a su vez subcontraría el 50 % de la línea a Jorge Loring Oyarzabal y la otra mitad a pequeños contratistas locales.

De la realización de este trazado se conservan en el AHPA 18 unidades documentales. De ellas, 16 son expedientes de expropiación de terrenos necesarios para el ferrocarril y que se iniciaron de 1888 a 1899. Las expropiaciones se llevaron a cabo en propiedades privadas de los términos de Huércal overa, Armuña, Serón, Olula del Río, Zurgena, Tíjola, Pulpí, Arboleas, Alcontar, Cantoria, Purchena y Fines.

Existe también un proyecto de las obras del cruce de este trazado con la carretera de Cantoria a Almería, de 1889.

2.3. LÍNEAS PARTICULARES

Las líneas particulares eran las que se construían a instancias de un particular para la explotación de una industria o para un servicio privado. Una vez más, y al igual que ocurrió con las líneas generales, en estas tierras almerienses la construcción de líneas particulares vino marcada por la necesidad de mover minerales desde su coto de explotación hasta el lugar de embarque por mar. De nuevo el ferrocarril se hacía imprescindible para hacer rentable una explotación: los costes de transporte se abarataban si se hacían por tren y se permitía así explotar distintos yacimientos. Así desde serrerías de mármol del alto Almanzora a la estación de Fines-Olula para llegar a la Murcia-Granada; desde Almagrera a Villaricos o desde Cóbdar a Almanzora se proyectaron ferrocarriles privados que permitieran la salida de minerales a las empresas extractoras de la época.

Nos detendremos a dar unos datos de las líneas particulares más importantes y de las que más documentación nos ha llegado.

2.3.1. LÍNEA SIERRA ALHAMILLA-ALMERÍA

El neoyorquino William Dexter Marvel era propietario de varias minas en Sierra Alhamilla. Cuando decide ponerlas en explotación, decide también construir un ferrocarril que posibilite poner los minerales extraídos en Almería para su embarque y exportación.

El proyecto se aprobó por Reales Órdenes de 1880 y 1881. En el AHPA se conservan tres unidades documentales de esta línea. Un expediente de expropiación de terrenos para la construcción del trazado, de 1887; un proyecto de un puente sobre el río Andarax para el paso de este ferrocarril, de 1892; y un proyecto de construcción de una vía muerta desde la vía marítima de Almería a los depósitos y embarcaderos que este ferrocarril de Sierra Alhamilla construyó en Almería para su servicio, de 1900.

2.3.2. *LÍNEA LUCAINENA-AGUA AMARGA*

Lucainena es una población situada en la ladera derecha de la rambla de Alías. El mineral de hierro que en sus tierras afloraba necesitaba un medio de transporte adecuado para poder sacarlo del lugar. Fue el ferrocarril el sistema elegido para poner en comunicación el coto minero con el fondeadero de Agua Amarga, en el término de Carboneras. Este ferrocarril fue construido a iniciativa de la sociedad vizcaína Sota y Aznar, propietaria de importantes negocios mineros y navieros y dueña de la Compañía Minera de Sierra Alhamilla, explotadora de las minas de Lucainena y del Ferrocarril minero.

De este trazado tenemos tres unidades documentales: El proyecto de ferrocarril, de 1895; un estudio de las servidumbres que tenía que atravesar el trazado, de 1896; y un expediente de expropiación de terrenos de Níjar, de 1897. Este trazado se había declarado de utilidad pública con una Ley especial de 15 de junio de 1894 y por ello, se podían realizar las expropiaciones.

2.3.3. *LÍNEA HERRERÍAS-VILLARICOS*

Del ferrocarril de Herrerías y Almagrera a Villaricos (en el termino de Cuevas del Almanzora), utilizado para el traslado de los minerales de hierro y plomo que en Sierra Almagrera se extraían y que era preciso exportar por mar, sólo existe en el AHPA un proyecto de un puente sobre la rambla Muleria. Este puente sería de doble vía, más largo y más elevado que los ya existentes para dejar pasar mejor las aguas por abajo y permitir transportar más minerales. Es de 1940.

2.4. LOS FERROCARRILES PORTÁTILES

En 1919, por el Real Decreto de 22 de mayo del Ministerio de Fomento, se abría la posibilidad de instalar ferrocarriles portátiles como vías de acceso desde distintos puntos de la geografía a los ferrocarriles de servicio general o de uso público, a los canales o vías fluviales de navegación, a los puertos y embarcaderos y a las carreteras.

El sistema que se permitió para esta modalidad de ferrocarril era el Decauville u otro análogo. Esta vía portátil Decauville era un tipo de ferrocarril de vía desmontable y muy estrecha (40, 50 ó 60 cm) que se suministraba por tramos totalmente montados y fácilmente manipulables por una o dos personas que se limitaban a acoplarlos.

En la provincia de Almería una vez más esta modalidad de ferrocarril se construye con fines mineros. Se aprovechó la posibilidad que la nueva legislación brindaba para unir cotos mineros alejados de los ferrocarriles ya existentes y, a la vez, no lo suficientemente ricos como para permitir con su explotación un margen de beneficios suficientes como para realizar una gran inversión en medios de transporte costosos. Gracias a este sistema, según especifican las memorias de los proyectos, se podían poner en explotación minas que permanecían cerradas por su falta de rentabilidad ya que, con un coste asumible, se podían transportar los minerales hasta el lugar de destino.

En concreto tenemos tres proyectos de ferrocarril portátil: uno con trazado desde Fondón a Adra, otro desde el municipio de Rágol a Almería, ambos de 1920, y un tercero en Adra para llevar los materiales necesarios desde las canteras para hacer el encauzamiento del río Adra, de 1921.

El expediente de estos ferrocarriles portátiles básicamente consta del proyecto, con la memoria y la planimetría, y la solicitud de la empresa promotora al gobernador civil de la autorización para su realización, tal y como especificaba que era necesario la ley en su artº 3.

Estas obras tenían la consideración de utilidad pública y por tanto no era necesario realizar el trámite de su declaración; por ello no existen estos documentos. Tampoco existen expedientes de expropiación de terrenos para construirlos ya que los terrenos a ocupar eran de dominio público, en concreto carreteras públicas del Estado.

2.5. LOS CABLES AÉREOS

Los cables aéreos (a veces también llamados tranvías aéreos) también se construyen en Almería para el transporte de los minerales que afloraban a lo ancho de la provincia. La abundancia de cotos mineros en el interior de la tierra almeriense unido de manera fundamental a lo irregular de su orografía, con abundancia de zonas montañosas, más la ausencia de una red de carreteras y la existencia de varias líneas de ferrocarril de reciente construcción, auspició el uso de estos cables aéreos para el movimiento de mineral.

Esta situación está muy bien descrita en algunas de las memorias de los proyectos de cables aéreos conservados. En concreto y como ejemplo, tomando los datos del realizado desde los cerros de Enmedio y Soria a la estación de la Cruz de Mayo en Gérgal que hizo el ingeniero Rafael de la Escosura (AHPA. Leg. 1925-564), vemos como nos habla de los importantes criaderos de hierro de esta zona que están sin explotar por carecer de vías de salida por carreteras o caminos y de como exclusivamente serán rentables si se sacan por un cable aéreo.

Por ello, en este caso y en los demás, desde distintos cotos mineros se levantaron cables aéreos que salvaron los grandes desniveles existentes y que permitieron transportar el mineral hasta la línea de ferrocarril más cercana para así llegar al mar o directamente hasta el Mediterráneo.

En total 11 unidades documentales que se iniciaron de 1893 a 1924. 10 de ellas son proyectos de cables y uno es un expediente de expropiación de los terrenos a ocupar por el cable que se hizo de Serón al Cortijuelo de Bacaes en 1903.

3. DESCRIPCIÓN DE LA SECCIÓN DE FERROCARRILES DE LA JEFATURA PROVINCIAL DE OBRAS PÚBLICAS EXISTENTE EN EL ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE ALMERÍA SEGÚN LA NORMA I.S.A.D. (G)³

En este trabajo hemos elegido la norma ISAD (G) para la descripción documental ya que se va imponiendo la idea de usar este sistema de normalización internacional en los archivos. El objetivo es homogeneizar los criterios descriptivos, cumplimentando una serie de campos que darán información a usuarios y archiveros de manera clara y concisa.

(1) ÁREA DE IDENTIFICACIÓN⁴

(1.1) Código de referencia

Municipio: Almería

Nombre del Archivo: Histórico Provincial de Almería

Subsistema del Archivo: Estatal de gestión autonómica

(1.2) Denominación del fondo o colección

Jefatura Provincial de Obras Públicas de Almería. Sección de Ferrocarriles

Tipo de fondo

Público

Instituciones Administrativas

(1.3) Fechas

(1.3.1) Fechas de creación

1887-1940

(1.4) Nivel de descripción

Sección de fondo

(1.5) Volumen y soporte

76 documentos

(2) ÁREA DE CONTEXTO

(2.2) Historia Institucional

El fondo de la Jefatura de Obras Públicas de Almería, dependiente del Ministerio de Obras Públicas, es el que agrupa los documentos de la sección de Ferrocarriles existentes en este Archivo. Lo forman documentos generados por esta institución y por las predecesoras que tenían asumidas las competencias en ferrocarriles y que después le traspasaron.

Desde 1832 la institución encargada de gestionar los temas relacionados con las obras públicas era la Secretaría de Fomento General del Reino, con competencias en Gobierno y Administración Civil del Estado. Con posterioridad, por Decreto de 28 de enero de

³ Norma Internacional General de Descripción Archivística

⁴ Hemos procedido a poner la numeración de los campos entre paréntesis para evitar confusiones con la numeración de los epígrafes que conforman este texto.

1847 se creó el Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, pasando a llamarse por el Decreto de 25 de octubre de 1851 Ministerio de Fomento.

Como nos dice la Guía de los Archivos Históricos Provinciales publicada por la Consejería de cultura de la Junta de Andalucía, en 1859 se creó en cada provincia una sección de Fomento dependiente del Gobernador Civil, en la que se integraron también minas y montes. Esta sección de fomento tenía un negociado de ferrocarriles para los temas al caso. Junto a esta organización administrativa estaba en cada provincia un Ingeniero de Obras Públicas, como principal encargado de cada uno de los ramos en que se dividía el servicio de obras públicas. Así pues, se establece una doble administración: técnica, personalizada en el ingeniero provincial, bajo la denominación de Servicio de Obras Públicas de la Provincia, y política, ubicada en el Gobierno Civil, a través de sus secciones de Fomento. Por Decreto de 14 de agosto de 1893 se suprimirán estas secciones, dejando a partir de entonces los diferentes asuntos en manos de los ingenieros de cada ramo, cuya oficina se convierte así en la Jefatura de Obras Públicas. A nivel Central, perduró el Ministerio de Fomento hasta 1931 –con la salvedad del quinquenio 1900-1905, que desapareció- en que pasa a denominarse definitivamente Ministerio de Obras Públicas. Tras la reforma política democrática, cambia nuevamente su denominación como Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, creado por el Real Decreto 1558/77 de 4 de julio.

A nivel provincial se fueron creando una serie de jefaturas dependientes del Ministerio (carreteras, transportes, aguas, costas, etc.), por lo que se hizo preciso que por Decreto de 2 de junio de 1966 se creara una Delegación Provincial que asumiese la representación del Ministerio en la provincia, de la que pasaron a depender las distintas jefaturas.

Desde la última reforma ministerial, el Decreto 2766/1979, de 16 de noviembre, otorgará nueva estructura y funciones a las Delegaciones Provinciales, especificándose las jefaturas dependientes de las mismas. Estas Delegaciones se convirtieron progresivamente a partir de 1980 en Direcciones Provinciales, hasta el traspaso de sus competencias a la Comunidad Autónoma.

El fondo de Obras Públicas dependiente de la Administración del Estado en Almería y que se conserva en el Archivo Histórico Provincial de Almería está compuesto de 508 cajas que albergan 3768 unidades documentales y que ocupan 74 metros lineales de estanterías. Su cronología va de 1852 a 1983.

Este fondo está compuesto por distintas secciones:

SECCIONES	Nº DE UNIDADES DOCUMENTALES	FECHAS EXTREMAS
Caminos		
- Caminos Vecinales	534	1902-1965
- Carreteras	2.405	1852-1978
Ferrocarriles	76	1887-1940
Aguas	17	1863-1924
Puertos	419	1881-1983
Construcciones Civiles	41	1876-1970
Electricidad	261	1904-1968
Asuntos Generales	16	1952-1976

La documentación referida a ferrocarriles, y que en este trabajo vamos a describir, es una fracción del fondo. En concreto, como vemos, se trata de 76 piezas documentales con unas fechas extremas que van de 1887 a 1940.

Bibliografía: Fuente Cobos, C. de la . Archivo y Biblioteca del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Boletín ANABAD, XXX (1980), nº 4, pp. 571-576. Guía de los Archivos Históricos Provinciales. Sevilla: Junta de Andalucía, 2000.

(2.3) Historia archivística

Al leer la historia institucional precedente se puede comprobar como, siguiendo las instrucciones legislativas, algunos de los documentos objeto de este estudio fueron generados en el Gobierno Civil, en la sección de Fomento y en el negociado de Ferrocarriles, pues aquí se desarrollaban los trámites necesarios para la consecución de los objetivos ferroviarios.

Tal y como marcaba la legislación, a raíz del Decreto de 1893 que crea las Jefaturas de Obras Públicas, será la Jefatura de Almería la que continuará con la apertura de los posteriores expedientes de los que era competente. Por ello, a ella fueron trasladados en algún momento indeterminado los expedientes creados en el Gobierno Civil y referidos a Obras Públicas.

De las instalaciones de esta Jefatura situadas en el Paseo de Almería pasaron a la Delegación Provincial de la Consejería de Política Territorial e Infraestructuras cuando se creó en 1983, en la C/ Hermanos Machado, tras haberse transferido las competencias a la Comunidad Autónoma Andaluza.

En este Archivo, fue la técnico de gestión documental Dolores Ruiz la encargada de darles el tratamiento archivístico considerado adecuado para poder estar disponibles a la consulta por parte de los investigadores. En la actualidad se está revisando la clasificación, la descripción y procediendo a la reenumeración del fondo.

(2.4) Forma de ingreso

Esta documentación de ferrocarriles llegó al AHPA⁵ mediante una transferencia regular que realizó la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía en Almería, en 1997. Estuvo compuesta, de una parte, de los expedientes de Obras Públicas generados por la Administración Central, con un volumen de 300 cajas que contenían, además de los documentos de ferrocarriles, los de aguas, electricidad, construcciones civiles y asuntos generales. La totalidad del fondo que hoy día tenemos se completó con otra transferencia realizada en 1998 que se componía de los documentos referidos a puertos y carreteras.

(3) ÁREA DE CONTENIDO Y ESTRUCTURA

(3.1) Alcance y contenido

La enorme importancia de esta documentación para la investigación se debe, entre otros factores, a la amplia cronología que abarca, al destacado volumen conservado y a la gran variedad de temas que permite abordar. Desde el punto de vista técnico y patrimonial, a través de su planimetría, nos da amplia información sobre las construcciones que en estos años de finales del siglo XIX y primera mitad del XX se hicieron en la provincia. Proyectos de construcciones de puentes o cables, planos de viviendas a expropiar... aportan información sobre los modos, materiales y formas constructivas del momento. Además, podemos percibir otros aspectos desconocidos de algunos de los arquitectos e ingenieros destacados en la arquitectura y en el urbanismo de aquella Almería y que hasta ahora han permanecido ocultos.

Ingenieros o arquitectos conocidos por sus aportaciones a la construcción de la ciudad en este final de siglo, participaron también en el ejercicio de su profesión libre, en el mundo de la construcción del ferrocarril. Así, el arquitecto municipal Trinidad Cuartara o del arquitecto de la Diputación Enrique López Rull, autores de la mejor arquitectura almeriense del último cuarto del siglo XIX, también actuaron en los expedientes relacionados con la construcción del ferrocarril (ej.: AHPA. Obras Públicas. Leg. 1937-617).

Para los estudios de arqueología industrial son fundamentales los proyectos conservados ya que los magníficos planos que contienen ayudan a interpretar muchos de los restos que nos ha quedado y que en ocasiones, su lamentable estado de conservación o la pobreza de restos existentes, pueden hacerlos de difícil interpretación.

Desde el punto de vista económico estos documentos son de gran interés. Aparte de ser testimonio de la etapa minera y ferroviaria, nos permiten también estudiar el valor de los terrenos en ese momento, la valoración de las cosechas, de las viviendas a expropiar, las expectativas de enriquecimiento especulativo que podían tener los dueños de determinados terrenos amparándose en la situación geográfica de los mismos y las expectativas de crecimiento urbanístico (ej: AHPA. Obras Públicas. Leg. 1937-618) .

4 AHPA: Archivo Histórico Provincial de Almería

Desde el punto de vista histórico aportan datos de una provincia periférica con escasas infraestructuras que lucha a nivel político por conseguir un ferrocarril que la ponga en comunicación con el resto del país. Podemos ver la actuación de una institución como el Gobierno Civil, su funcionamiento y operatividad. Podemos estudiar la actitud de los alcaldes de distintos municipios a la hora de colaborar en los procesos de expropiación. Además, nos muestran el comportamiento de unos vecinos apegados a la tierra como modo de vida tradicional y autosuficiente que se ven privados de parte de ella en pro de un ferrocarril alejado de sus intereses.

También hay información valiosa de una toponimia que, en ocasiones, ha caído en desuso y que al verla en los documentos nos ayuda a situar lugares desubicados (norias, balates, fuentes, acequias, eras...); así como las equivalencias entre las medidas de superficie antiguas “usuales del país” y el sistema métrico decimal ya impuesto (AHPA. Obras Públicas. Leg. 1937-620).

En fin, una serie enorme de temas que irán surgiendo con el estudio de la documentación por parte de los investigadores y que aquí no hacemos nada más que apuntar.

(3.2) Identificación. Valoración y selección. Eliminación.

(3.2.5) Volumen y soporte de la unidad de descripción

El soporte en el que se encuentra esta documentación es el papel. Hay planimetría en papel-tela encerado y en ferroprusiato. La consistencia es buena y la claridad de las tintas aceptable. Bien es cierto que en algunos de ellos se aprecian manchas dejadas por el efecto de la humedad que en tiempos pasados sufrieron. Los expedientes y proyectos han mantenido la agrupación documental original y la planimetría se encuentra junto al resto del documento con los dobles necesarios para adaptarse al tamaño del resto del documento. Algunos de ellos conservan las carpetas originales de cartón rígido que se cierran con unas cintas de algodón anudadas; otros, que llegaron sin estas cubiertas, se metieron en este Archivo en camisas y carpetillas.

(3.3) Nuevos ingresos

No se prevé la llegada de nuevos documentos

(3.4) Clasificación.

3. FERROCARRILES

3.1. Líneas Generales

3.1.1. Línea Linares-Almería

- Expedientes de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril. 1891-1911. 31 unidades

- Proyectos. 1899-1900. 2 unidades

3.1.2. Línea Murcia-Granada

- Expedientes de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril. 1888-1899. 16 unidades
- Proyectos. 1899. 1 unidades
- 3.2. Líneas particulares
- 3.2.1. Línea Sierra Alhamilla-Almería
- Expedientes de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril. 1887. 1 unidad
- Proyectos. 1892. 1 unidad
- 3.2.2. Línea Lucainena- Agua Amarga
- Expedientes de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril. 1897. 1 unidad
- Proyectos. 1895-1896. 2 unidades
- 3.2.3. Otras líneas particulares
- Proyectos. 1900-1940. 7 unidades
- 3.2.4. Ferrocarriles portátiles
- Proyectos. 1920-1921. 3 unidades.
- 3.2.5. Cables aéreos
- Expedientes de expropiación de terrenos para la construcción de cable aéreo. 1903. 1 unidad
- Proyectos. 1893-1924. 10 unidades

(4) ÁREA DE CONDICIONES DE ACCESO Y USO

(4.1) Condiciones de acceso

El acceso a esta documentación es libre

(4.2) Condiciones para reproducción

Su reproducción está permitida siempre que el estado de conservación no aconseje lo contrario.

(4.5) Instrumentos de descripción

Inventario y relaciones sumarias de contenido (sin publicar)

(5) ÁREA DE DOCUMENTACIÓN ASOCIADA

(5.3) Unidades de descripción relacionadas

En este Archivo podemos encontrar información complementaria si consultamos otros fondos. Así, entre los Protocolos Notariales de esta época podremos ver escrituras de compra y venta de los terrenos expropiados. En la documentación de Hacienda se pueden consultar los expedientes realizados para el pago del impuesto de Consumos por los aceites y grasas que emplearon las empresas ferroviarias en su funcionamiento, así como por los impuestos pagados en concepto de transportes de viajeros y mercancías. También relacionados con la historia del ferrocarril, aunque de fechas posteriores a la etapa tratada (1965-1974), se puede consultar documentación de la Agrupación Social

de Renfe dentro del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones y de la documentación de la Administración Institucional de Servicios Socioprofesionales.

En archivos de otras diversas instituciones encontraremos documentación relacionada con la que describimos. En la Diputación de Almería, Ministerio de Obras Públicas, Archivo General de la Administración, Fundación de los Ferrocarriles, Senado, Banco de España, Instituto Cartográfico de Andalucía, Archivo General de Palacio, Histórico Ferroviario, Archivo General de Andalucía o archivos de empresas privadas relacionadas con la construcción y explotación del ferrocarril, entre otros.

(7) ÁREA DE CONTROL DE LA DESCRIPCIÓN

(7.1) Autor de la descripción

M^a Luisa Andrés Uroz

(7.2) Fecha de la descripción

25/01/06

4. LOS DOCUMENTOS: TIPOLOGÍAS Y DESCRIPCIÓN

4.1. TIPOLOGÍA DOCUMENTALES

4.1.1. PROYECTOS DE CONSTRUCCIÓN DE FERROCARRILES

Ya dijimos que los grandes proyectos de las líneas generales no se encuentran en este Archivo pues el Reglamento de la Ley General de Ferrocarriles, dictado por el Ministerio de Fomento el 24 de mayo de 1878, especificaba que los ferrocarriles con subvención pública debían remitir su solicitud y proyecto al Ministerio de Fomento para su aprobación (artº 53).

Sí existen otros proyectos que están relacionados con estas líneas generales y que fueron obras ejecutadas por cuenta del Estado. Eran pequeños ramales que unían algún punto geográfico con la línea general, Según el capítulo II del Reglamento, si el Gobierno consideraba necesario realizar un determinado trazado con fondos del Estado y para un servicio general, el Ministerio de Fomento designaba al Ingeniero o Comisión de Ingenieros para hacer los estudios pertinentes y la redacción de los documentos: memoria, planos, pliego de condiciones y presupuesto. Un magnífico ejemplo de esta clase de proyectos es el que hizo el Ingeniero Francisco J. Cervantes para unir el pueblo de Gérgal (Almería) con su estación en la línea Linares-Almería (AHPA: Obras Públicas, Leg: 1859-320). La distancia era de unos 6 kms. y se justificaba por el transporte de mineral de hierro.

Cuando eran los particulares los que pretendían construir una línea de ferrocarril privada, de los que en Almería tenemos 20 proyectos, no tenían más restricciones que las que imponían los reglamentos de seguridad y salubridad pública, siempre que con las obras no se ocupara ni afectase el dominio público, ni que para su construcción se exigiera la expropiación forzosa (artº62).

Los promotores encargaban a los técnicos competentes el proyecto de obras del ferrocarril y, una vez realizado, lo presentaban al Gobernador Civil. Este trámite se realizaba así en cumplimiento del artº 71 del Reglamento. En concreto dice que estos ferrocarriles “podrán realizarse sin otra formalidad que la de dar conocimiento de su construcción a la Autoridad superior civil de la provincia correspondiente”. Aquí podría estar la explicación de por qué estos proyectos no van acompañados de ninguna documentación que testifique el trámite administrativo seguido y sólo se encuentre el proyecto.

Básicamente, la documentación que contienen estos proyectos es la recogida en el artº 72 de ese Reglamento de 1878: memoria, planos y presupuesto.

Cuando la construcción de estos ferrocarriles particulares implicaba ocupar terrenos de dominio público, tal y como indicaba el artículo 72 del Reglamento, el proyecto había de presentarse en el Ministerio. Desde allí se remitía a la institución provincial con el objetivo de que se informara y se volviera a enviar al Ministerio para su aprobación mediante una Real Orden. Un ejemplo puede ser el proyecto para construir un ferrocarril particular desde La Cañada de la Viña (Cóbdar) hasta la estación de Almanzora realizado en 1903 y del que aquí se conserva una copia sin más documentación administrativa que una diligencia que reseña su aprobación. Su memoria nos narra como, para poder explotar unas canteras de mármol de manera rentable, era imprescindible que el transporte se hiciera por medio de un ferrocarril que hubiera tenido bajos costes de construcción. Estos costes se abarataban considerablemente si no era necesario adquirir o expropiar a los dueños de los terrenos por donde debería transcurrir y así su trazado se planeó sobre ramblas, montes y márgenes de río de dominio público (AHPA. Obras Públicas: 1941-640).

4.1.2 EXPEDIENTES DE EXPROPIACIÓN DE TERRENOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL FERROCARRIL

La mayor parte de la documentación de esta sección es la que se produjo en el proceso de expropiación de los terrenos de particulares sobre los que era necesario instalar las vías y sus ensanches. En concreto, de las 76 unidades documentales, 57 son de estos expedientes de expropiación de terrenos. Ello se debe, lógicamente, al cumplimiento de la legislación en vigor en ese momento que especificaba los trámites necesarios a seguir para la construcción del ferrocarril.

Dado que estos expedientes de expropiación son los más abundantes y completos que tenemos entre nuestra documentación, nos detendremos a describir el proceso que llevaba a generarlos y la tramitación del expediente que se seguía.

La ocupación de terrenos privados resultaba ineludible en la práctica totalidad de los trazados por lo que en la mayoría de los casos era necesario recurrir a expropiaciones por interés general. Para ello, en la mayoría de las ocasiones se llegaba a un acuerdo en el precio de venta que ponían los propietarios. Pero en otras ocasiones los dueños de las

tierras no estaban conformes con el precio al que se quería pagar su propiedad y se negaban a aceptar la tasación. En estos casos, no quedaba más remedio que expropiar las tierras.

La expropiación no se podía realizar de cualquier manera pues la propiedad privada es un derecho legítimo de los ciudadanos y su expropiación requiere estar amparada por la ley. Por ello fue necesario que el Ministerio de Fomento promulgara la Ley de Expropiación forzosa de 10 de enero de 1879 y su Reglamento de 23 de junio del mismo año, que vinieron a cumplimentar a la Ley de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877.

También con esta legislación se normalizó el procedimiento a llevar a cabo. Así, las expropiaciones no se podía realizar sin cumplir una serie de requisitos: 1º Debía de hacerse una declaración de utilidad pública de la obra a realizar. 2º Era necesaria una declaración de que la ejecución exigía indispensablemente el todo o parte del inmueble que se pretendía expropiar. 3º Era preciso fijar un justiprecio de lo que se iba a enajenar. 4º No podía obviarse el pago que representaba la indemnización de lo que forzosamente se enajenaba o cedía (artº 2).

Estos requisitos imprescindibles serán los que determinarán los documentos de que constará cada expediente de expropiación.

Bien es cierto que no todos los expedientes tienen la misma documentación. El documento que refleja la declaración de utilidad pública no suele estar al no ser requerido por todas las obras. En concreto, en las reseñadas en las Leyes especiales de Ferrocarriles, y que son de las que más documentación tenemos en el AHPA, no necesitaban esta declaración (artº 11). Ya eran consideradas de utilidad pública porque tenían “por objeto directo proporcionar al Estado, a una o más provincias, a uno o más pueblos, cualesquiera usos o mejoras que cedan en bien general” (artº 2). Por esto, al considerarse estas obras de utilidad pública tenía las puertas abiertas a iniciar directamente el proceso de expropiación (además estaba recogido en la Constitución vigente en esos momentos de finales del siglo XIX, en su artº 10).

Si nos detenemos a describir los expedientes que en este Archivo tenemos, y teniendo en cuenta lógicamente que el procedimiento se adaptaba la legislación vigente, básicamente los expedientes están formados por los mismos documentos. Al ser imprescindible justificar la necesidad de expropiar los inmuebles que iba a ocupar el ferrocarril, la persona o corporación que iba a construir la obra tenía que presentar al Gobierno de la Provincia la relación nominal de los interesados en la expropiación con arreglo al proyecto aprobado para ella. Esta relación nominal hacía constar el número y clase de las fincas de cada propietario que era necesario ocupar, así como los nombres de los colonos o arrendatarios

El Gobernador de la provincia, dentro del tercer día de haber recibido las relaciones de propietarios a expropiar, remitía estas listas al alcalde del municipio que correspondiera para que, hechas las oportunas comprobaciones con el padrón de riqueza y con los datos

del Registro de la Propiedad si fuera necesario, y rectificadas los errores que pudiera haber, remitiera en un plazo no superior a quince días la lista que había de servir a las expropiaciones.

Recibida la lista corregida por el Alcalde pertinente, el Gobernador la enviaba al Boletín Oficial de la Provincia para su inserción señalando un plazo de quince días a un mes para que las personas o corporaciones interesadas pudieran exponer sus alegaciones contra la necesidad de la ocupación. Era costumbre incluir en el expediente un ejemplar del Boletín en el que salía la publicación.

Tras la publicación de las listas, los propietarios disconformes presentaban reclamaciones y el Gobernador decidía, en un plazo máximo de quince días, sobre la necesidad de la ocupación.

Decidida la ocupación, el Gobernador volvía a enviar al Boletín Oficial de la Provincia la lista de propietarios a expropiar para su publicación. Es normal que también de este ejemplar del Boletín se conserve una unidad en el expediente. Además, a los propietarios a expropiar se les notificaba individual y personalmente para que, en el plazo máximo de ocho días se presentaran ante su alcalde para hacer la designación del perito que les iba a representar.

El perito que representaba al Gobierno y el perito del propietario se reunían para la recogida de datos necesarios para realizar el informe que justificaba el justiprecio que pedían. Estos informes conservados en los expedientes son de gran valor para la investigación histórica y económica, sobre todo, ya que incluían la relación detallada de las fincas a expropiar, su situación, estudio geológico, calidad, cabida, linderos, producción, rentas, contribución..., acompañado de una planimetría riquísima por su nivel de detalle.

Una vez que la Administración conocía con detalle las fincas a expropiar, trataba de adquirir por convenio con el propietario el inmueble al precio fijado por su perito. Para ello les comunicaba la cantidad y les daba un plazo de quince días para manifestar su aceptación.

Si el propietario rehusaba el ofrecimiento de la Administración tenía que presentar al Gobernador otro informe con otra tasación realizada por su perito particular. Si entre los informes de los dos peritos había divergencias y estos no se lograban poner de acuerdo, el Gobernador Civil ordenaba al juez del distrito que designara un tercer perito

Mientras el juez nombraba al tercer perito, el Gobernador debía disponer que se uniera al expediente de expropiación la siguiente documentación:

- Los títulos de pertenencia de las fincas que la Administración haya creído conveniente reclamar a los interesados.
- Las reclamaciones dadas por los propietarios a la Hacienda Pública para la imposición de la contribución territorial de los tres años anteriores.

- Certificación de la riqueza imponible graduada a cada finca para la distribución de la contribución territorial y de la cuota que les haya correspondido durante los tres últimos años.
- Certificación del Registrador de la Propiedad sobre el precio de los inmuebles que se trataba de expropiar, si alguno de ellos hubiese sido objeto de algún acto traslativo de dominio en los últimos diez años, y en otro caso el precio a que se hubieran enajenado en los doce meses anteriores otras fincas inmediatas a la que es objeto la expropiación, u otras que por su situación y naturaleza se hallaran en circunstancias análogas.

El Gobernador, en vista de los informes de los peritos, dentro de un plazo de treinta días, y oyendo a la Comisión Provincial, determinaba el importe que finalmente había de entregarse a los propietarios. Esta resolución también se publicaba en el Boletín Oficial de la Provincia cuando estaba consentida por las partes.

El pago se realizaba en metálico y ante el alcalde del término al que pertenecían las fincas. De ello se daba aviso desde el Gobierno Civil. Este alcalde estampaba el sello de la Alcaldía en el Recibí que firmaba el expropiado.

Si los propietarios no estaban conformes, tenían un plazo de treinta días para reclamar ante el Gobierno. El Gobierno, representado por el Ministerio, podía reclamar el expediente de expropiación al Gobernador.

Bien es cierto que cada expediente hace referencia a un caso distinto y que cada caso tiene sus peculiaridades. Dependiendo de estas peculiaridades, el expediente irá acompañado de otra documentación.

En ocasiones el incumplimiento de los plazos por parte de los alcaldes daba lugar a distinta correspondencia reclamando la documentación desde el Gobierno Civil. Otras veces será la compañía constructora la que reclamará al Gobernador ayuda para agilizar los trámites llegándose a apercibimientos de multas por parte del Gobernador a los alcaldes por no remitir las listas rectificadas. También podemos encontrar cartas de los propietarios mostrando su disconformidad con la tasación o con el lugar elegido para ser ocupado por el ferrocarril, o con el lugar para instalar la estación...

Este proceso se dio no sólo para las líneas generales sino también para las particulares ya que si iban a prestar un servicio público con su construcción. Así, podía concederse la ocupación de terrenos del Estado por medio de una ley específica y existía el derecho a la expropiación forzosa (artº 64). A ello se debe el que tengamos tres expedientes de expropiación de terrenos para construir ferrocarriles particulares: para la línea Sierra Alhambilla-Almería, para Lucainena-Agua Amarga y para el cable aéreo desde la estación de Serón hasta el Cortijuelo en Bacares.

4.2 DESCRIPCIÓN DE LOS DOCUMENTOS

<u>SIGNATURA</u>	<u>CONTENIDO</u>	<u>FECHA</u>	<u>CLAS.</u>
	3. FERROCARRILES 3.1. LÍNEAS GENERALES 3.1.1 LÍNEA LINARES-ALMERÍA		
1845-256	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Huércal de Almería.	1891	3.1.1.
1846-261	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Benahadux.	1891	3.1.1.
1849-271	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Gádor.	1891	3.1.1.
1860-325	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Gádor.	1891	3.1.1.
1931-597	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Huércal de Almería.	1891	3.1.1.
1931-598	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Banahadux.	1891	3.1.1.
1845-259	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Gádor.	1891	3.1.1.
1937-620	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril del término municipal de Almería	1891	3.1.1.
1845-254	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Nacimiento.	1892	3.1.1.
1845-257	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Gádor.	1892	3.1.1.
1816-169	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Abrucena.	1892	3.1.1.

1845-258	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Huércal de Almería.	1892	3.1.1.
1846-260	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Almería.	1892	3.1.1.
1847-268	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Doña María.	1892	3.1.1.
1847-269	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Santa Fe de Mondújar.	1892	3.1.1.
1849-272	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Doña María.	1892	3.1.1.
2097-3633	Expediente de expropiación de terrenos de una finca urbana de Rosa Castillo en el término municipal de Almería	1892	3.1.1.
1849-273	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Gérgal. Segundo expediente.	1892	3.1.1.
1930-595	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Gérgal.	1892	3.1.1.
1930-596	Expediente de expropiación de terrenos para el encauzamiento de la rambla de Jilma (Nacimiento).	1892	3.1.1.
1931-599	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Escúllar.	1892	3.1.1.
1937-617	Expediente de expropiación de terrenos de la finca urbana de José Ulibarri en el término municipal de Almería.	1892	3.1.1.
1957-762	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Almería.	1892	3.1.1.
1846-263	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Ablá.	1892-1893	3.1.1.
1846-264	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Ocaña.	1892-1894	3.1.1.
1930-594	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril del término municipal de Almería.	1892-1896	3.1.1.

1937-618	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Almería .	1892-1911	3.1.1.
1946-672	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Fiñana, parcela número 10 y 15.	1893	3.1.1.
1957-756	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Almería, parcela 20 bis.	1893	3.1.1.
1845-255	Expediente de expropiación de terrenos en el término municipal de Almería para construir una vía de enlace desde la estación al puerto.	1893-1895	3.1.1.
1846-262	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Santa Fe de Mondújar	1894	3.1.1.
1859-320	Proyecto de ferrocarril de vía normal desde el pueblo de Gérgal a su estación.	1899	3.1.1.
1947-679	Proyecto de una vía apartadero de la vía marítima en el Muelle de Poniente.	1900	3.1.1.
	3.1.2. LÍNEA MURCIA-GRANADA		
1933-607	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril, en el tramo Lorca-Aguilas, en el término municipal de Pulpí.	1888	3.1.2.
1850-276	Expediente de expropiación de terrenos de los trozos 1º y 3º del término de Huércal Overa para la construcción del ferrocarril.	1889	3.1.2.
1854-298	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Tíjola.	1889	3.1.2.
1854-300	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término de Olula del Río.	1889	3.1.2.
1932-601	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Huércal Overa.	1889	3.1.2.
1933-606	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Armuña.	1889	3.1.2.
1937-619	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Serón.	1889	3.1.2.

1854-299	Expediente de expropiación para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Zurgena.	1889	3.1.2.
1855-301	Expediente de expropiación para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Zurgena.	1889	3.1.2.
1946-671	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término de Alcóntar.	1890	3.1.2.
1932-600	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Cantoria.	1890	3.1.2.
1933-605	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Arboleas.	1890	3.1.2.
1934-608	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Pulpí.	1890	3.1.2.
1932-602	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Purchena.	1894	3.1.2.
1933-604	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Fines.	1894	3.1.2.
1932-603	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril en el término municipal de Purchena.	1899	3.1.2.
1935-612	Proyecto de las obras que afectan al cruce del ferrocarril con la carretera de Cantoria a Almería.	1889	3.1.2.
	3.2. LÍNEAS PARTICULARES 3.2.1 LÍNEA SIERRA ALHAMILLA-ALMERÍA		
1956-752	Expediente de expropiación de terrenos para la construcción del ferrocarril de Sierra Alhamilla al muelle de Almería.	1887	3.2.1.
1946-673	Proyecto de un puente de hierro sobre el río Andarax para el paso del ferrocarril de Sierra Alhamilla al muelle de Almería.	1892	3.2.1.
	3.2.2. LÍNEA LUCAINENA-AGUA AMARGA		
1865-344	Expediente de expropiación de terrenos en término municipal de Níjar para el ferrocarril minero de Lucainena de las Torres a la ensenada de Agua Amarga.	1897	3.2.2.

1938-624	Proyecto de ferrocarril de Lucainena de las Torres a la Ensenada de Agua Amarga, término municipal de Carboneras.	1895	3.2.2.
1925-562	Proyecto sobre las servidumbres que ha de atravesar el ferrocarril minero de Lucainena de las Torres a la ensenada de Agua Amarga.	1896	3.2.2.
	3.2.3. OTRAS LÍNEAS PARTICULARES		
1859-323	Proyecto de vía muerta desde la vía marítima del Puerto de Almería a los depósitos y embarcaderos de la Compañía Sierra Alhamilla.	1900	3.2.3.
1926-569	Proyecto de vía muerta desde la vía marítima del Puerto de Almería al depósito de minerales de la compañía The Soria Mining C ^o 2 ^o .	1900	3.2.3.
2231-2642	Proyecto para la construcción por la Sociedad Anónima de Minas de Beires de una vía muerta para llegar a un depósito de minerales empalmando con la vía marítima del ferrocarril de Linares a Almería.	1901	3.2.3.
1941-640	Proyecto de ferrocarril industrial promovido por Vicente Cuervo Loureyro y en terrenos de dominio público desde la Cañada de la Viña (Cóbdar), hasta la estación de Almazora.	1903	3.2.3.
1941-639	Proyecto de un ramal del ferrocarril desde la estación de Fines-Olula a la fábrica de serrería de mármol de Antonio Ortiz Valdés en la inmediaciones de dicha estación.	1909	3.2.3..
1955-731	Proyecto de ferrocarril de vía estrecha de uso particular, tracción eléctrica y a vapor desde la fábrica San José y Serrería de Mármoles de Macael a la estación de Fines-Olula.	1912	3.2.3.
1942-642	Proyecto de un puente para el ferrocarril de Herrerías a Villaricos y Almagrera.	1940	3.2.3.
	3.2.4. FERROCARRILES PORTÁTILES		
1943-650	Proyecto de ferrocarril portátil de Fondón a Adra.	1920	3.2.4.
1942-649	Proyecto de ferrocarril portátil de Rágol a Almería.	1920	3.2.4.

1948-685	Ferrocarriles. Proyecto de colocación transitoria de una vía portátil para el transporte de materiales necesarios para la obra de encauzamiento del río Adra.	1921	3.2.4.
	3.2.5. CABLES AÉREOS		
1956-750	Expediente de expropiación de los terrenos que han de ocuparse con motivo de la construcción de un cable aéreo de la estación de Serón al Cortijuelo de Bacaes.	1903-1904	3.2.5.
1928-578	Proyecto de un cable aéreo desde el Barranco del Romeral a la Estación del Chorrillo del ferrocarril de Sierra Alhamilla - Almería.	1893	3.2.5.
1859-322	Proyecto de un cable aéreo para embarque de minerales en la playa de las Almadravillas de Almería.	1900	3.2.5.
1925-564	Proyecto de cable aéreo de los cerros de Enmedio y Soria a la estación de la Cruz de Mayo en Gérgal.	1900	3.2.5.
1866-348	Proyecto para la instalación de un cable aéreo por la Sociedad Anónima Minas de Beires para el transporte de minerales desde el cerro de la Virgen de Tices a la Estación de Doña María.	1901	3.2.5.
1922-546	Proyecto de un cable aéreo de la mina "Cuevas Negras" en Tíjola construido por W.H. Müller y Cia.	1905	3.2.5.
1955-732	Proyecto de cable aéreo para el transporte de mineral de hierro entre la mina del Tesorero en la provincia de Granada y el Km. 168.100 de la línea de ferrocarril de Lorca a Baza.	1907	3.2.5.
1942-641	Proyecto de cable aéreo de la mina Tres Pacos a la Cala de las Picotas en Cuevas del Almanzora.	1911	3.2.5.
1942-645	Proyecto de cable aéreo que ha de construir la sociedad W.H. Müller y Compañía en el término de Serón para transporte de minerales de las minas al ferrocarril de Lorca a Baza.	1911	3.2.5.
1948-684	Proyecto de cable aéreo de la Sociedad Anónima Minera Hierros de Olula para sacar mineral de Gérgal y Olula de Castro.	1920	3.2.5.
2265-3050	Proyecto de cable aéreo para transporte de sal en Roquetas de Mar.	1924	3.2.5.