

La vía verde de Lucainena de las Torres, un proyecto de desarrollo comarcal

Jesús Ventura Fernández | Universidad de Sevilla

Antonio Gavira Narváez | Universidad Isabel I

URL de la contribución <www.iaph.es/revistaph/index.php/revistaph/article/view/4086>

RESUMEN

La vía verde de Lucainena de las Torres (Almería) tiene su origen en la rehabilitación de una parte de la plataforma del trazado ferroviario en desuso correspondiente al antiguo tren minero entre sierra Alhamilla y Agua Amarga. El itinerario acondicionado, de 5 km de longitud, discurre entre la propia localidad de Lucainena y el Puente del Saltador, en Rambla Honda, existiendo la posibilidad de ampliar la ruta unos 8 km más a lo largo de esta rambla hasta la carretera de la barriada de Polopos, todo ello dentro del mismo término municipal. Estamos ante una vía verde apta en todo su recorrido para cualquier perfil de usuarios, que combina en su firme tanto el asfalto como la zahorra compactada. También se pretende implicar a los municipios de Carboneras y Níjar para prolongar la misma hasta su destino histórico, en la costa levantina almeriense.

Se trata, por tanto, de un proyecto de desarrollo territorial, aún inconcluso, que promueve la incorporación de un espacio, en ocasiones difuso por su adscripción a distintas entidades administrativas y comarcales (Levante almeriense, Campo de Tabernas, comarca de Almería), a través de este eje vertebrador –el trazado de este antiguo tren minero–, a nuevos modelos de promoción socioeconómica basados en actividades emergentes, como el turismo rural y, en especial, el cicloturismo sobre itinerarios no motorizados de medio y largo recorrido, que cuentan con gran atractivo paisajístico y clima benigno durante gran parte del año, así como con buenas comunicaciones para satisfacer su creciente demanda exterior.

Palabras clave

Almería | Campo de Níjar | Desarrollo comarcal | Lucainena de las Torres | Rutas e itinerarios | Transporte ferroviario | Vías Verdes |



Detalle del trazado de la vía verde | foto Fundación de los Ferrocarriles Españoles-Vías Verdes, fuente de todas las imágenes que ilustran el texto, excepto cuando se indique lo contrario

PRESENTACIÓN

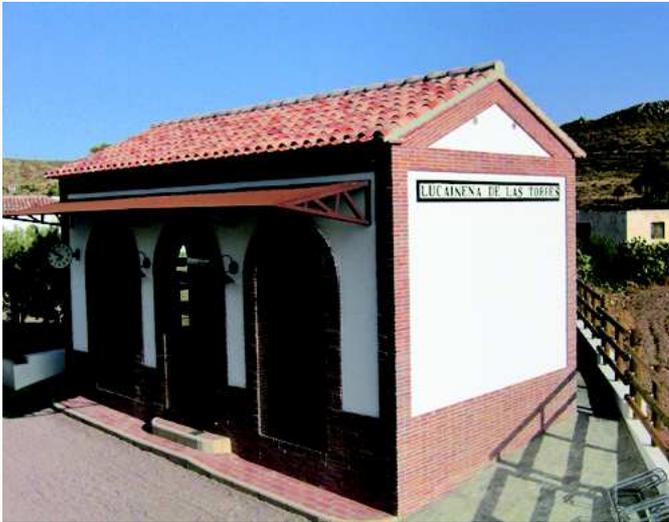
La vía verde de Lucainena de las Torres (Almería) tiene su origen en la rehabilitación de una parte de la plataforma, de unos 4 m de ancho, del trazado ferroviario en desuso correspondiente al antiguo tren minero entre sierra Alhamilla y Agua Amarga. El itinerario acondicionado, de 5 km de longitud, discurre entre la propia localidad de Lucainena y el Puente del Saltador, en Rambla Honda, existiendo la posibilidad de ampliar la ruta unos 8 km más a lo largo de esta rambla hasta la carretera de la barriada de Polopos, todo ello dentro del mismo término municipal. Estamos ante una vía verde apta en todo su recorrido para cualquier perfil de usuarios, que combina en su firme tanto el asfalto como la zahorra compactada.

Así pues, del antiguo tren minero entre Lucainena de las Torres y Agua Amarga heredamos uno de los itinerarios más auténticos por el interior almeriense, en la demarcación paisajística de Campo de Níjar, de manera que, a la sombra de la sierra de Alhamilla y serpenteando la rambla de Lucainena, recorreremos tierras soleadas entre cortijadas, sequedad, montañas y barrancos, destacando en este trayecto cualquier punto de vegetación que nos sale al paso.

A la sombra de un colosal farallón rocoso, Lucainena de las Torres domina un amplio y seco espacio desde su privilegiada posición al pie del Paraje Natural de Sierra Alhamilla, destacando su blanco caserío salpicado por floreadas macetas, con geranios de todos los colores. La esencia morisca impregna, de este modo, cada poro de la población, invitando a perderse en su laberinto interior y a descubrir rincones llenos de encanto, por lo que no es de extrañar que esté considerada como uno de los pueblos más bonitos de la provincia de Almería, cuyas calles típicas llevaron a concederle el “Premio de Embellecimiento de los Pueblos” por parte del Patronato Provincial de Turismo en el año 1998.

HISTORIA FERROVIARIA

La historia de cualquier ferrocarril minero es la historia de una mina. En este caso nos situamos en el año 1893. La sierra Alhamilla, situada al noreste de la capital almeriense, era asiento de varias explotaciones mineras férricas. La Compañía Minera Sierra Alhamilla (CMSA) comenzó a explotar entonces unos criaderos situados sobre el casco urbano de la localidad de Lucainena de las Torres. A pesar de que en un primer momento se había contemplado enlazar con el ferrocarril minero que bajaba desde Baños hasta Almería, la ruptura de acuerdos con el propietario de aquellas minas hizo que la CMSA abordara la construcción de su propio ferrocarril. Éste se tendería desde la base de las minas hasta un cargadero marítimo situado a 36 km, en Agua Amarga (Níjar).



Entre los dueños de esta mina estaba Ramón de la Sota, empresario vasco con vasta experiencia minera en Cantabria y Vizcaya. Las obras se concluyeron en apenas dos años, y desde 1896 el ferrocarril y las minas se explotaron con una estrategia perfecta, dando unos rendimientos excelentes. Esta bonanza acabó con el final de la I Guerra Mundial. La crisis siderúrgica europea arrastra en su caída algunas explotaciones mineras, entre ellas ésta. La actividad se mantuvo no obstante de manera lánguida hasta la Guerra Civil. Tras la contienda, el ferrocarril es sometido a una intensa reforma, pero se constata finalmente que las minas estaban agotadas. De esta manera, en el año 1942, se abandona la explotación de manera definitiva. En 2009 nació esta vía verde, con vocación de prolongarse hasta su destino natural: Agua Amarga, en el levante almeriense.

Estación rehabilitada de Lucainena de las Torres

Área de descanso en la vía verde

Área de descanso y vivienda en cueva

Pasarela en el recorrido de la vía verde

CARACTERIZACIÓN DEL ITINERARIO

La vía verde de Lucainena de las Torres (Almería) se asienta por tanto sobre el ferrocarril de origen minero entre Lucainena y Agua Amarga, contando con un tramo habilitado de 5,10 km, que discurre íntegramente por el municipio de Lucainena de las Torres (569 habitantes en 2016). El acondicionamiento de esta vía verde se desarrolló entre 2008 y 2009 a cargo de la Mancomunidad para el Desarrollo de los Pueblos de Interior con un presupuesto de 493.269 €.

Cabe destacar que, a pesar de su escasa longitud y desarrollo en un único término municipal, existe cierto dinamismo en torno a la vía verde de Lucainena de las Torres, pues es el marco de numerosas actividades, como marchas BTT (bicicletas todo terreno o de montaña) o programas de senderismo para los habitantes del entorno, así como diversas acciones de promoción: páginas de Internet, redes sociales, folletos, impulsadas por su ente gestor, el

Vía verde y ferrocarril en desuso Lucainena-Agua Amarga | mapa elaboración propia a partir de www.euroferroviarios.net



Ayuntamiento de Lucainena de las Torres. Por otro lado, es destacable el hecho de que el objetivo de los responsables de esta vía verde es la recuperación íntegra del trazado hasta Agua Amarga, lo que significaría contar con 36 km de longitud que llegaría hasta el Parque Natural Cabo de Gata-Níjar, posicionándose de este modo como un recurso de primer nivel a escala comarcal-regional y con gran importancia a nivel nacional e internacional.

También es mencionable que la infraestructura se encuentra en perfecto estado de conservación, siendo accesible para personas con discapacidad en todo su recorrido. El proyecto incluyó la recreación de una antigua estación con dotación de área de descanso y alquiler de bicicletas. Esta actuación, del año 2010, corrió a cargo del ayuntamiento, la Mancomunidad de Pueblos del Interior, la Diputación de Almería y la Junta de Andalucía, con una inversión de 70.000 €. Igualmente, el ayuntamiento de Lucainena de las Torres ha rehabilitado uno de los hornos de calcinación que aún se conservaban –infraestructura vinculada directamente al ferrocarril y a la identidad del municipio– y realizó una actuación de mejora sobre los 7 restantes para evitar que se siguieran deteriorando.

El patrimonio ferroviario de esta vía verde está constituido por la referida estación y 5 pasarelas, contando también con 3 áreas de descanso y un mirador. En cuanto al patrimonio de carácter histórico-artístico mencionar la iglesia parroquial, del siglo XVIII, y los referidos hornos mineros de calcinación. Asimismo, cuenta con un interesante patrimonio cultural, como la Feria de San Sebastián, el 20 de enero; el día de las flores (primer fin de semana de mayo); la Feria de la Virgen de Monte Sión, la tercera semana de septiembre; o San Juan, en junio, en la barriada de Polopos. Sus alojamientos turísticos también comienzan a ser importantes, tratándose normalmente de cortijos rehabilitados. En cuanto a su patrimonio ambiental cabe destacar el Paraje Natural de Sierra Alhamilla y la rambla de Lucainena, así como su cercanía, dista sólo 12 km, al sugerente Paraje Natural del Karst en Yesos de Sorbas.

PROYECTOS DE FUTURO

En cuanto a los proyectos de actuación debemos decir que, además de los 5,10 km operativos del tramo I y de los 5,60 km ya previstos de conexión hasta la carretera de Polopos, en 2010 se redactó el proyecto constructivo, elaborado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, de un tercer tramo entre El Molinillo y el límite municipal de Lucainena de Las Torres, de 4,60 km más de longitud, y que dará mayor continuidad a la vía verde con un total de más de 15 km. Además, se está intentando involucrar a los ayuntamientos de Níjar y Carboneras para conseguir restaurar el trazado completo del ferrocarril a través de estos municipios, lo que añadiría 21 km al

recorrido, y que permitiría alcanzar el total del antiguo ferrocarril minero con 36,60 km.

Por otra parte, indicar que en su versión actual participa ya de los ejes regionales del Plan Andaluz de la Bicicleta (2014-2020), en concreto del número 8 de la red de escala autonómica, denominado de las Sierras Orientales o Cazorla-Carboneras, encontrándose esta vía verde unida a su vez, en ambos extremos, a caminos y vías pecuarias y, por tanto, en ningún caso, a vías asfaltadas, con lo cual sus potencialidades como itinerario no motorizado para promoción del cicloturismo son aún mayores.

Se trata, en definitiva, de un proyecto de desarrollo territorial, aún inconcluso, que promueve la incorporación de un espacio, en ocasiones difuso por su adscripción a distintas entidades administrativas y comarcales (Levante almeriense, Campo de Tabernas, comarca de Almería), a través de este eje vertebrador –el trazado de este antiguo tren minero–, a nuevos modelos de promoción socioeconómica basados en actividades emergentes, como el turismo rural, y, en especial, el cicloturismo sobre itinerarios no motorizados de medio y largo recorrido, que cuentan con gran atractivo paisajístico y clima benigno durante gran parte del año, así como con buenas comunicaciones para satisfacer su creciente demanda exterior, según acontece en este caso a través del aeropuerto de Almería capital y de las conexiones por carretera que facilitan la N-3401, A-92 y A-7 (itinerario europeo E-15).

BIBLIOGRAFÍA Y OTRAS FUENTES

- ASOCIACIÓN DE AMIGOS DEL FERROCARRIL DE ALMERÍA (ASAFAL) <<http://asafal.es/actualidad-del-antiguo-fc-de-lucainena-de-las-torres-a-aguamarga>> [Consulta: 10/10/2017]
- AYCART LUENGO, C. (2007) El programa Vías Verdes. En POLO MURIEL, F. (coord.) Jornadas de Historia Ferroviaria: 150 años de ferrocarril en Albacete (1855-2005). Albacete: Ayuntamiento de Albacete, 2007, pp. 197-212
- AYUNTAMIENTO DE LUCAINENA DE LAS TORRES <www.lucainenadelastorres.es> [Consulta: 10/10/2017]
- CANO GARCÍA, G. (dir.) (2002) *Las comarcas andaluzas*. Sevilla: Ed. Tartessos, 2002
- FERNÁNDEZ CACHO, S.; FERNÁNDEZ SALINAS, V.; HERNÁNDEZ LEÓN, E.; LÓPEZ MARTÍN, E.; QUINTERO MORÓN, V.; RODRIGO CÁMARA, J. M.; ZARZA BALLUGUERA, D. (2010) Campo de Níjar. En *Paisajes y patrimonio cultural en Andalucía. Tiempo, usos e imágenes* (2 vol.). Sevilla: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 2010, pp. 210-229 (PH Cuadernos, 27)
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (2010) Vía Verde de Lucainena. En *Guía de Vías Verdes*. Volumen III. Madrid: Anaya, 2010, pp. 282-289
- GAVIRA, A.; VENTURA, J. (2013) Procesos actuales y perspectivas para el transporte ferroviario de viajeros en Andalucía. *Investigaciones Geográficas*, n.º 59, 2013, pp. 25-41
- GAVIRA, A.; VENTURA, J. (2017) Evolución y panorama actual de la red ferroviaria de Andalucía. *Cuadernos Geográficos*, vol. 56, 2017, n.º 2, pp. 283-305
- GRUPO DE DESARROLLO RURAL FILABRES-ALHAMILLA <www.filabresalhamilla.com> [Consulta: 10/10/2017]
- *INVENTARIO y diagnóstico sobre infraestructuras no motorizadas en España* (2007) Fundación Biodiversidad y Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007. Informe inédito
- *INVENTARIO de Líneas de Ferrocarril en desuso* (1993) Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 1993. Informe inédito
- MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS PARA EL DESARROLLO DE LOS PUEBLOS DE INTERIOR <www.mancomunidadpueblosdelinterior.es> [Consulta: 10/10/2017]
- *PLAN Andaluz de la Bicicleta 2014-2020* (2014) PAB <<http://www.aopandalucia.es/planandaluzdelabicicleta>>. Sevilla: Consejería de Fomento y Vivienda, 2014 [Consulta: 5/10/2017]
- TURISMO DE LA PROVINCIA DE ALMERÍA <www.turismoalmeria.com> [Consulta: 10/10/2017]
- VÍAS VERDES DE ANDALUCÍA <www.viasverdesandalucia.es> [Consulta: 5/10/2017]
- VÍAS VERDES ESPAÑOLAS <www.viasverdes.com> [Consulta: 10/10/2017]
- VÍA VERDE DE LUCAINENA DE LAS TORRES <www.viaverdelucainenadelastorres.org> [Consulta: 5/10/2017]