

Las vías del mármol. Desarrollo de la industria marmórea en la Sierra de los Filabres gracias al auge del ferrocarril entre finales del siglo XIX y principios del siglo XX

The marble roads. Development of the marble industry in the Sierra de los Filabres thanks to the rise of the railway between the end of the 19th century and the beginning of the 20th century.

As estradas de mármore. Desenvolvimento da indústria do mármore na Serra de los Filabres graças ao auge do caminho-de-ferro entre o final do século XIX e o início do século XX

JAVIER CARREÑO SOLER

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5216-8265>

Dirección de correo electrónico: jjcarresoler@gmail.com

ALEXIS MALDONADO RUIZ

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6602-9514>

Dirección de correo electrónico: alexis.maldonado@um.es

Recibido/Received: 13/04/2026. Aceptado/Accepted: 11/06/2026.

Cómo citar/How to cite: Carreño Soler, J. y Maldonado Ruiz, A., “La Ilustración en las vías: los primeros textos técnicos ferroviarios españoles del siglo XIX y su relación con la técnica y el progreso social”, *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, 57 (2026): 107-135. DOI: <https://doi.org/10.24197/5ajsya71>

Artículo de acceso abierto distribuido bajo una [Licencia Creative Commons Atribución 4.0 Internacional \(CC-BY 4.0\)](#). / Open access article under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License \(CC-BY 4.0\)](#).

Resumen: El desarrollo del ferrocarril en España durante el siglo XIX fue clave para la ruptura del aislamiento histórico que sufrían numerosas regiones del país. La apertura geográfica de estas zonas supuso el desarrollo de numerosas industrias paralelas que, motivadas por el interés económico que despertaba la construcción de las nuevas líneas de ferrocarril, comenzaron ahora a colocar su producto en el mercado nacional e internacional. El presente estudio aborda cómo la apertura del Valle del Almanzora al tráfico ferroviario a finales del siglo XIX y las negociaciones entre las compañías ferroviarias produjeron un fuerte desarrollo de su industria del mármol.

Palabras clave: Industria; Mármol; Sierra de los Filabres; Almanzora; Ferrocarril.

Abstract: The development of the railway in Spain in the 19th century was the key to breaking the historical isolation of many regions of the country. The geographical opening up of these areas led to the development of numerous parallel industries which, motivated by the economic interest generated by the construction of the new railway lines, began to place their products on the national and international market. This study shows how the opening up of the Almanzora valley to the railways at the end of the 19th century and the negotiations between the railway companies led to a strong development of the marble industry in the valley.

Keywords: Industry; Marble; Sierra de los Filabres; Almanzora; Railway.

Resumo: O desenvolvimento do caminho-de-ferro em Espanha durante o século XIX foi fundamental para quebrar o isolamento histórico que afetava muitas regiões do país. A abertura geográfica dessas áreas levou ao desenvolvimento de várias indústrias paralelas que, motivadas pelo interesse económico suscitado pela construção das novas linhas ferroviárias, começaram a colocar os seus produtos no mercado nacional e internacional. O presente estudo aborda como a abertura do Vale do Almanzora ao tráfego ferroviário no final do século XIX e as negociações entre as companhias ferroviárias produziram um forte desenvolvimento da sua indústria de mármore.

Palavras-chave: Indústria; Mármore; Sierra de los Filabres; Almanzora; Caminho-de-ferro.

INTRODUCCIÓN

La explotación del mármol en el macizo almeriense de la Sierra de Filabres, especialmente en las canteras ubicadas en Macael, cuenta con una larga tradición documentada a lo largo de la historia (Carreño, Maldonado y Rouco, 2024) (Carreño, 2025). Desde el punto de vista geológico, los principales afloramientos de mármol existentes en España se localizan en las provincias de Almería y Huelva (Carretero, 1995:21). El resto de filones se enmarcan en el apartado de rocas carbonatadas, donde se incluyen las calizas marmóreas o las dolomías marmóreas, entre otras. A pesar de sus diferencias petrográficas, todas estas rocas carbonatadas, incluso algunas serpentinas, suelen comercializarse bajo la denominación genérica de mármol cuando presentan cualidades aptas para el pulido, o bien presenten un aspecto similar al mármol geológico.

Tradicionalmente, los estudios historiográficos y arqueológicos sobre la minería almeriense se han centrado casi exclusivamente en las explotaciones metálicas, especialmente en las minas de oro de Rodalquilar

y en los yacimientos de plomo, plata y hierro de Sierra Almagrera, Sierra de Gádor y Sierra de los Filabres. Sin embargo, la explotación de las canteras de mármol, pese a su antigüedad y continuidad, ha recibido una atención mucho menor. Los escasos trabajos existentes, se han orientado principalmente hacia aspectos sociales, como el análisis de las comunidades vinculadas a esta actividad. Asimismo, estos trabajos se han centrado principalmente en Macael, dejando en un segundo plano otras poblaciones de la denominada Comarca del Mármol, cuya economía también estaba y está vinculada estrechamente a la explotación de este valioso recurso.

En cualquier caso, los factores que propiciaron el despegue económico de este sector a finales del siglo XIX no han sido abordados con la suficiente precisión. Esta carencia limita una comprensión más holística y global de esta dinámica histórica.

Para entender la evolución de esta actividad en los inicios del siglo XIX, es necesario remontarse a las políticas de libertad de industria aprobadas en las Cortes de Cádiz de 1812 y promulgadas definitivamente en 1836. Estas medidas favorecieron la aparición de una incipiente industria del mármol en torno a las canteras de Macael.

En este contexto, la instalación en 1837 de una serrería hidráulica en Fines, impulsada por el creciente interés en la explotación y comercialización del mármol almeriense (Madoz, 1988: 143), supuso un primer paso hacia la industrialización del sector. Años después, durante la década 1850, terminaría copiándose dicho modelo y abriéndose nuevas serrerías en Macael, Olula del Río y Purchena (Carreño, 2025). Sin embargo, mientras en otras regiones del país comenzaban a desarrollarse las primeras líneas ferroviarias que conectaban centros económicos clave mediante un sistema radial, la comarca continuaba dependiendo del antiguo camino real como única vía de comunicación. Esta anticuada vía de comunicación, se veía continuamente afectada por las crecidas del río Almanzora, lo que dificultaba el transporte y limitaba seriamente la explotación y comercialización del mármol.

El presente estudio tiene como objetivo analizar el impacto real de la introducción del ferrocarril en el entramado económico de la industria del mármol en el valle del Almanzora. Para ello, se combinan el análisis arqueológico con un exhaustivo estudio de las fuentes históricas y documentales procedentes de diversos archivos locales, regionales y provinciales: el Archivo General de la Región de Murcia, Archivo Histórico Ferroviario, Archivo Municipal de Fines (Almería), Archivo

Municipal de Macael (Almería), Archivo Municipal de Olula del Río (Almería), Archivo Histórico Provincial de Almería y la Biblioteca del Instituto Geológico y Minero de España¹.

1. LA SITUACIÓN DEL SECTOR DEL MÁRMOL DURANTE EL SIGLO XIX

En 1858, el Marqués de Corvera elaboró, por encargo del Estado, un estudio para la creación de un ferrocarril que conectara el interior de Andalucía con la región de Levante a través de Murcia. El proyecto pretendía establecer un corredor que descendería por la costa mediterránea y enlazara con las provincias de Jaén y Granada. Dentro de esta propuesta, se incluía la línea entre Murcia y Mengíbar, cuyo trazado por la provincia de Almería se planteó a través de la comarca de Los Vélez.

Sin embargo, el plan no llegó a materializarse. Tras un nuevo intento de retomarlo en 1870, no fue hasta 1876 cuando el Gobierno autorizó la subasta del tramo Murcia a Baza. Para entonces, el contexto económico de Almería había cambiado. Desde la segunda mitad del siglo XIX, la provincia había experimentado un auge minero impulsado principalmente por compañías extranjeras, sobre todo inglesas y, en menor medida, belgas. Dos de los principales focos de esta actividad se situaban en el valle del Almanzora: Sierra Almagrera en el Bajo Almanzora y Sierra de los Filabres en el Alto Almanzora.

Este dinamismo económico favoreció la aparición de una nueva burguesía cuya riqueza procedía de la explotación minera. Su influencia fue especialmente notable en localidades como Vera, Cuevas del Almanzora, Huércal-Overa, y en menor medida en Albox y Purchena. El creciente interés económico reactivó los proyectos ferroviarios en la zona, aunque en esta ocasión se propuso modificar el trazado previsto para hacerlo discurrir por el valle del Almanzora, en lugar de por Los Vélez.

Este cambio fue promovido por un nuevo “lobby”, encabezado por el Marqués del Almanzora, que elaboró un estudio alternativo al ya aprobado y lo presentó ante el Ministerio de Fomento. Finalmente, la División de Ferrocarriles de Sevilla aceptó esta propuesta y en 1885 se concedió la

¹ Para los fondos municipales nos hemos valido de las series históricas de la Contribución Industrial donde se identifica el número de fábricas operativas durante el periodo tratado. En el caso de los fondos regionales y provinciales se ha trabajado con los expedientes de Obras Públicas y de Industria en relación con el ferrocarril y la actividad extractiva del mármol.

construcción de la línea a la compañía inglesa *The Great Southern of Spain Railway* (GSSR) (Gaunt, 2006).

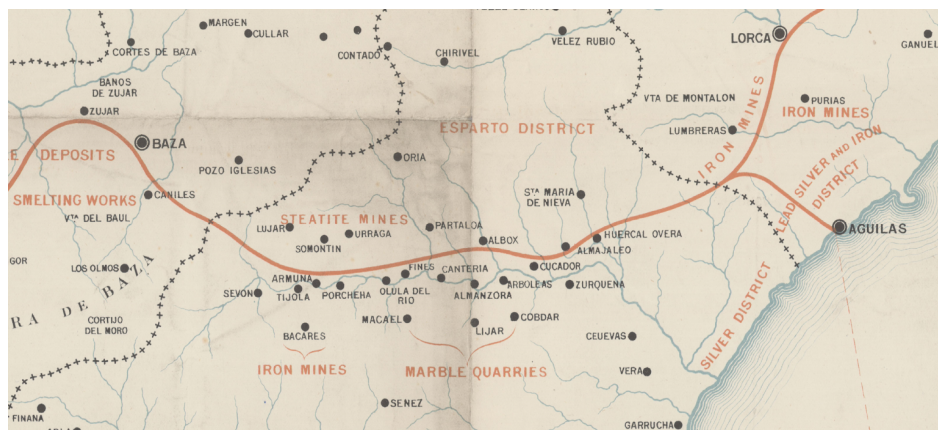
En paralelo a estos procesos, el sector del mármol en torno a las canteras de Macael había experimentado una evolución lenta pero constante durante la segunda mitad del siglo XIX. La proliferación de serrerías hidráulicas y la apertura de caminos carreteros para su abastecimiento permitieron mejorar parcialmente la conexión entre las canteras y los centros de transformación (Carreño, 2025). Aun así, la explotación seguía limitada por las deficientes infraestructuras de transporte.

GSSR era consciente de que, junto a las grandes explotaciones de plomo y hierro de Sierra de los Filabres y Sierra Almagrera, la región contaba con otros recursos económicos relevantes como el esparto, la esteatita y el mármol. Aunque estos se extraían en menor volumen, podían contribuir a complementar el tráfico de mercancías de las grandes compañías mineras (Fig. 1). En este sentido, la construcción de la línea del ferrocarril ofrecía la posibilidad de superar el histórico aislamiento logístico de la zona. Gracias a ello, materias primas como el mármol, podrían ahora acceder con mayor facilidad a los mercados nacionales e internacionales, lo que permitiría impulsar su explotación.

A finales del siglo XIX, la producción anual de mármol en la cuenca se estimaba ya en torno a las 1000 toneladas anuales (Anónimo, 1893:1). Hasta entonces, su principal vía de salida eran los puertos de Garrucha y Águilas, en Levante. El primero de ellos, situado a 60 km de las canteras, concentraba la mayor parte del tráfico que, posteriormente, se exportaba a nivel nacional y, en menor medida, internacional. No obstante, el transporte desde Macael hasta la costa se realizaba mediante carros, lo que incrementaba notablemente los costes. De hecho, a finales de la centuria, el precio total de una tonelada de mármol era de 44 pesetas², del cual hasta el 94% correspondía únicamente a costes del transporte.

² La extracción de una tonelada de mármol costaba 2,41 petas. La diferencia entre este precio de explotación y la cuantía final de 44 pesetas que costaba finalmente exportarlo consistía únicamente en costes de transporte.

Figura 1. Detalle del trazado original de la línea con los principales productos económicos entre los que figura el mármol de Sierra de Filabres.



Fuente: Waterlow & Sons. Ltd. Londres 1887.

Ante esta situación, en 1893 el Foreign Office del Reino Unido encargó a su vicecónsul en Garrucha, Jorge Clifton Pecket, un informe sobre las canteras de Macael y sus perspectivas de desarrollo con la nueva línea. El objetivo era evaluar el posible incremento de la actividad tras la finalización del ferrocarril, entonces en construcción:

las perspectivas de un incremento del trabajo de estas canteras después de terminar el ferrocarril que se haya en proceso de construcción.³

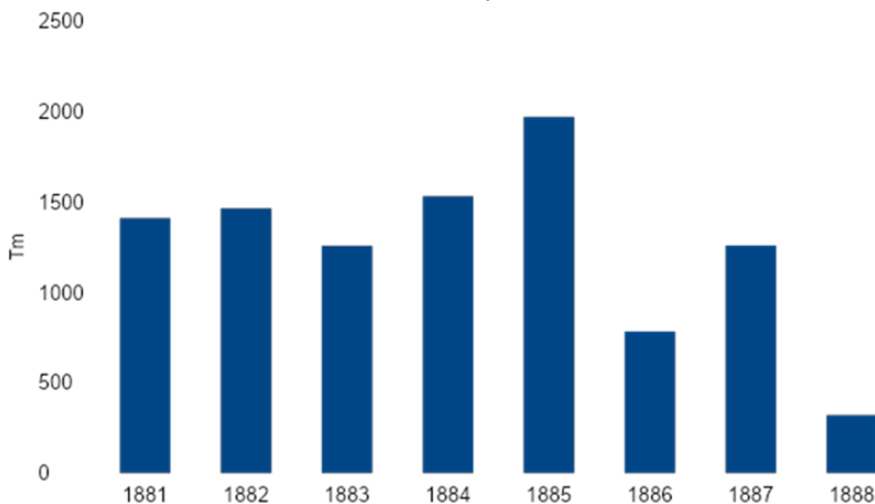
El informe puso de manifiesto tanto la precariedad de las comunicaciones como el atraso tecnológico del sector.

Para cuando el vicecónsul redactó su informe definitivo, la mitad de la línea de Lorca a Baza ya estaba en servicio hasta Almanzora, a unos 15 kilómetros de las canteras de Macael. Además, la estación de Fines-Olula, la más cercana a estas, se encontraba en construcción. En el tramo por entonces abierto, el transporte ferroviario suponía ya una reducción notable de los costes del mármol transportado: el traslado hasta Águilas se cobraba a 0,09 pesetas por kilómetro, lo que equivalía a 7,65 pesetas por tonelada. A pesar de los costes adicionales de traslado desde las canteras

³ Anónimo, 1893: 2-3.

hasta la estación, esta era una cifra muy inferior al anterior transporte por carro hasta Garrucha (Fig.2).

Figura 2. Volumen de exportación de mármol por el puerto de Garrucha entre 1881 y 1888.



Fuente: Elaboración propia en base al *Report on the marble quarries of Macael in the Sierra de los Filabres. Foreign Office. 1893.*

Otro obstáculo importante para la inversión extranjera era el régimen de propiedad de las canteras. Estas pertenecían a la población de Macael, en herencia de su posesión comunal desde la Edad Media. Este sistema dificultaba enormemente una explotación intensiva y rentable de las mismas por parte de las grandes empresas. A pesar de estas limitaciones, el informe de Pecket resultó favorable y subrayó que la mejora de las comunicaciones facilitaría la apertura de nuevos yacimientos en otras localidades de Sierra de los Filabres, ampliando así el potencial productivo de la región:

En conclusión, conviene añadir que, al abordar la cuestión del desarrollo de estas canteras cuando se disponga de medios de transporte mejorados y más económicos, conviene tener en cuenta que estos también provocarán la apertura y la salida de nuevos yacimientos, como los de Lijar, Cóbdar y Purchena. También existen yacimientos mucho más cercanos a la costa de calidad similar a la de Macael, como en Chive, Lubrín, Bédar, etc, que con

el tiempo pueden ser explotados y afectar la producción de las canteras de mármol de Macael.⁴

2. APERTURA DEL TRÁFICO Y NECESIDAD DE UNA TARIFA FERROVIARIA

A comienzos de la década de 1890, el consumo total de mármol en Madrid, el principal mercado nacional, ascendía a 2.408 toneladas anuales. De esta cantidad, aproximadamente el 78% procedía de importaciones extranjeras que llegaban a través del puerto de Alicante, mientras que el mármol de Macael solo representaba el 11%⁵. Esta situación se debía, en gran medida, a las ventajas que ofrecía el transporte ferroviario desde dicho puerto, el cual se integraba en la red de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.). Esta privilegiada conexión reducía considerablemente los costes logísticos.

Dentro del conjunto de mármoles importados, el principal competidor era el italiano, especialmente el procedente de Carrara, cuya calidad, prestigio y larga tradición de uso en la Corte madrileña, le otorgaban una clara ventaja. Otros países como Inglaterra, Francia, Bélgica o Portugal también exportaban mármol a España, aunque en menor volumen.

En 1893, la entrada en vigor de una nueva tarifa arancelaria elevó notablemente los costes de importación del mármol extranjero. El precio de los bloques en bruto pasó de 3,70 a 17,50 pesetas por tonelada, mientras que el de los mármoles elaborados aumentó de 31,10 a 120 pesetas. Esta medida provocó una reducción del 67 % en las importaciones y favoreció el consumo del mármol autóctono. Gracias a ello se duplicó la demanda del mármol procedente de Macael.

Un factor decisivo en la recuperación del sector fue la reorientación de la política comercial española hacia posiciones más proteccionistas, plasmada en el arancel de 1893. Tras los efectos adversos provocados por los tratados comerciales suscritos con Italia en 1888 y 1892, que facilitaron la entrada masiva de mármoles extranjeros en el mercado nacional, la nueva normativa aduanera modificó sustancialmente las condiciones de competencia en favor de los productores españoles. De este modo, el arancel se convirtió en una herramienta de protección del mercado interior

⁴ Anónimo, 1893: 4

⁵ El porcentaje restante correspondía a otros mármoles de origen nacional, extraídos en Alicante, Huelva y otros pequeños afloramientos

y en un estímulo fundamental para el desarrollo de las explotaciones nacionales.

La repercusión de esta medida fue especialmente significativa en la cuenca de Macael, donde la disminución de la competencia ejercida por los mármoles italianos permitió recuperar las expectativas de rentabilidad de unas explotaciones que, durante los anteriores, había experimentado una importante reducción de la demanda. Como consecuencia, la década de 1890 estuvo marcada por la apertura de nuevos frentes de extracción, la reactivación de canteras ya existentes y la realización de inversiones destinadas a incrementar la capacidad productiva y de transformación de la piedra.

Este proceso de crecimiento se sustentó sobre una estructura empresarial todavía muy fragmentada. La explotación de las canteras mantenía numerosos rasgos de un modelo atomizado, formado por pequeños industriales, talleres familiares y explotaciones de reducida dimensión, favorecidos históricamente por el carácter comunal de los recursos y la facilidad de acceso a ellos. No obstante, el aumento de la demanda y las operaciones derivadas de la protección arancelaria impulsaron un progresivo proceso de concentración económica.

Paralelamente, el aumento de la producción generó nuevas exigencias en el ámbito de la logística y el transporte. La puesta en funcionamiento de la línea érrica entre Lorca y Baza proporcionó por primera vez una vía de comunicación eficiente hacia los principales mercados consumidores, aunque también situó a los productores de Macael en un escenario de competencia directa con otras cuencas marmoleras españolas conectadas a la red ferroviaria. Centros productores como Novelda, Huelva o Hospitalet, integrados en el ámbito de influencia de MZA, disputaban los mismos mercados, obligando a los industriales almerienses a prestar una atención cada vez mayor al coste del transporte.

En este contexto, las tarifas ferroviarias adquirieron un carácter estratégico para la competitividad del mármol de Macael. La obtención de condiciones de transporte favorables pasó a formar parte de las principales reivindicaciones de los productores locales, conscientes de que las ventajas obtenidas mediante la protección arancelaria podían verse limitadas o incluso anuladas por unos costes ferroviarios demasiado elevados.

Sin embargo, el encarecimiento general del material también generó una paralización temporal de las obras públicas y privadas, lo que a medio plazo redujo la actividad del sector. Una recuperación más evidente del

consumo de mármol nacional no se produciría hasta la introducción de nuevas tarifas de transporte ferroviario más competitivas.

En junio de 1894 se completó el tramo de ferrocarril entre las estaciones de Almanzora y Purchena (Carretero, 2014), que abarcaba prácticamente la totalidad de las zonas de extracción de mármol en la Sierra de los Filabres. Este avance permitió que las canteras de localidades como Cóbdar, Chercos, Macael y Purchena, quedaran integradas en la red ferroviaria, favoreciendo su conexión con los principales mercados. Todas ellas, a excepción de las de Macael, eran fruto de inversiones privadas surgidas como respuesta al creciente mercado de la construcción en las grandes capitales, principalmente Madrid. Con la apertura de la nueva línea, la estación de Fines-Olula se convertirá en el principal punto de carga de mármoles de la línea (Fig. 3).

Figura 3. Unloading marble, Fines. Gustavo Gillman, aproximadamente en 1894.



Fuente: Archivo General de la Región de Murcia.

Desde este punto, los trenes de mercancías circulaban hasta Lorca y, a través de la Compañía del ferrocarril de Alcantarilla a Lorca (AL), podían enlazar con la importante red de MZA. Asimismo, existía otro ramal construido por GSSR hacia el puerto de Águilas que facilitaba la exportación marítima. Estas nuevas conexiones resolvieron los principales problemas estructurales del sector, vinculados al aislamiento geográfico y a la precariedad de las vías terrestres. A partir de entonces, el mármol pudo transportarse con mayor facilidad tanto a los mercados nacionales como a los puertos mediterráneos, como el de Alicante.

Figura 4. Líneas de ferrocarril del sudeste y su conexión entre las explotaciones de mármol de Sierra de los Filabres y Madrid.



Fuente: Elaboración propia

No obstante, la competitividad del mármol almeriense seguía estando limitada en un mercado cada vez más global. El mármol de Macael podía ser transportado desde la estación de Fines-Olula al puerto de Águilas, utilizando en todo momento el trazado de GSSR. En cambio, si el destino era Madrid, el principal mercado en ese momento, este debía ser enviado hasta Lorca donde era recogido por AL y desde allí hasta la capital por MZA. Esta fragmentación implicaba el pago de tarifas independientes en

cada tramo, lo que incrementaba los costes y alargaba los tiempos de transporte (Fig.4).

Ante esta situación, pocos días después de la apertura del tramo hasta Purchena, 13 de los principales industriales del mármol de la cuenca del Almanzora dirigieron una carta al jefe del tráfico de AL solicitando la creación de una tarifa única y más competitiva para el transporte del mármol labrado y en bruto. La compañía consideró que este tráfico podía resultar rentable y trasladó la propuesta a MZA, sugiriendo la posibilidad de establecer una tarifa combinada entre las distintas compañías ferroviarias.

Como parte de este proceso, MZA solicitó a su agente comercial en Cartagena un informe sobre la capacidad productiva del sector marmóreo en la comarca. Dicho informe subrayó el potencial de las canteras de Macael, destacando la variedad y calidad de sus mármoles, así como su capacidad para competir con los materiales italianos si se reducían los costes de transporte:

Según mis noticias, las canteras de Macael son inagotables con mármoles, blancos, negros, azulados, veteados y de otras varias clases, siendo en general más compactos que los de Italia, con los cuales puede competir ventajosamente en condiciones tanto que, según me dicen, con precios de transporte más reducidos que los vigentes, no vendría de Italia más que mármol blanco para estatuas.⁶

Sin embargo, este interés por la reducción tarifaria no procedía únicamente de los industriales locales. Los empresarios madrileños vinculados a la explotación de canteras en la Sierra de los Filabres también terminarían sumándose a la petición. Entre ellos destacaba el arquitecto Mariano Belmás Estrada, director de la Gaceta de Obras Públicas y futuro senador. Este renombrado empresario era copropietario, junto a Francisco Miras Navarro, de una cantera en la zona. De esta forma, en una carta escrita al directivo de MZA recalcaron el impacto beneficioso que tendría la aplicación de tarifas de transporte más bajas en el mármol almeriense. Gracias a ellas, las canteras del Valle del Almanzora y el valioso material que de ellas se extraía, podría competir con otros materiales nacionales y extranjeros utilizados para la construcción en la capital:

⁶ AHF-MFM, D-040-001.3

Competirían con los demás de Segovia, Burgos, Colmenar, Guadalix, Portugal y aún con las de granito finamente labrado, que se usan por cierto en las obras del Campo del Moro, Palacio, casa inmediata de Equitativa, la de la Calle del Barquillo etc. y otras recientemente hechas como la de Lope, el Banco, la Biblioteca, el palacio de Riera etc.⁷

No obstante, para poder conseguirlo era necesario, que se acordase el pago único de cuatro céntimos de peseta por tonelada y kilómetro, aunque solo se aplicase en aquellos casos en los que se superase el envío de cien vagones. A la petición de Mariano Belmás y Francisco Miras terminarían sumándose, en una petición conjunta, los marmolistas Antonio Hernández, Sr. Estrada, Ramos, Chamadoira, S. Miguel, Nicoli y otros grandes empresarios del sector.

En aquel momento, MZA aplicaba dos tarifas diferenciadas: una para mármoles elaborados, considerablemente más elevada, y otra para piedras destinadas a la construcción. La tarifa nº 10 fijaba un precio de 37,50 pesetas la tonelada para los mármoles aserrados en tablas, pilas, baños, fregaderos, chimeneas, escalones, losas y losetas por cargamento mínimo de 5.000 kg. En segundo lugar, para el caso de las piedras destinadas a la construcción, se aplicaba la tarifa nº 9, según la cual el precio era de 21 pesetas la tonelada por vagón completo.

Dado que la mayor parte del mármol exportado desde la comarca consistía en materiales ya aserrados y labrados, estos quedaban sujetos a la tarifa más alta, lo que encarecía su comercialización. Los industriales solicitaron, por tanto, que se aplicara la tarifa más económica también a este tipo de productos.

Sin embargo, MZA temía que, si se adaptaba este precio al producto aserrado, este acabaría usándose como producto ornamental y no de construcción, que era el motivo principal de la diferencia de precios. Asimismo, al abaratar el transporte de los mármoles de Macael se corría el riesgo de afectar también al transporte que ya se realizaba desde Alicante a Madrid.

La presión ejercida por la compañía AL, principal beneficiaria de la aplicación de la nueva tarifa de transporte, haría mella en la oposición de MZA. Aunque no sirvió para concretar un compromiso entre las explotaciones del Almanzora y Madrid, sí consiguió la negociación de una tarifa especial para mármoles desde la estación de Fines-Olula a la de

⁷ AHF-MFM, D-040-001.3.

Sevilla (Tabla 1). Este arancel tenía como objetivo cerrar el paso a una futura competencia en el transporte ferroviario de mármol hacia Andalucía por la futura línea Linares-Almería.

Tabla 1: Tarifa especial BLM núm. 1 para el transporte de mármoles en bruto o en bloques por vagones completos (1897) Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

PRECIOS POR TONELADA DE 1.000 KILOGRAMOS					
ESTACIÓN DE PROCEDENCIA	ESTACIÓN DE DESTINO	Compañía de Lorca-Baza	Compañía de Alcantarilla-Lorca	Compañía de MZA	TOTAL
Fines-Olula	Sevilla	4,74 ptas.	3,42 ptas.	26,84 ptas.	35,00 ptas.

3. LA TARIFA ESPECIAL BML NÚM. 2 Y SUS MODIFICACIONES

La Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) encargó diversos informes a su agencia comercial para evaluar la conveniencia de aplicar reducciones tarifarias al transporte del mármol procedente del valle del Almanzora. El punto de inflexión en este proceso se produjo en 1897 cuando, a las peticiones de los industriales sobre la rebaja de los precios, se sumó la concesión de varios proyectos empresariales de gran envergadura que prometían materializarse en un flujo constante de mármol almeriense.

Entre estos proyectos destacó el promovido por Juan Pedro Berruezo, miembro de una influyente familia empresarial asentada en Garrucha. Berruezo había adquirido canteras en el municipio de Cóbdar, en el interior de la Sierra de los Filabres, con la intención de explotarlas de forma intensiva y transportar el producto hacia Madrid desde la estación de Almanzora. Para ello solicitó a MZA una tarifa especial por vagón completo, de 325 pesetas, comprometiéndose a garantizar un tráfico anual de mil vagones.

La propuesta implicaba una reducción significativa en los costes de transporte, con precios que variaban según la estación de origen⁸. La Compañía de Alcantarilla a Lorca (AL) apoyó la iniciativa y planteó la posibilidad de establecer tarifas combinadas entre las distintas compañías ferroviarias implicadas. Sin embargo, MZA se mostró inicialmente

⁸ La propuesta suponía para MZA un precio de 32,50 pesetas por vagón de 10.000 kg desde Almanzora, 33,30 pesetas desde Fines-Olula y 35,65 pesetas desde Purchena teniendo en cuenta las diferentes distancias.

prudente y esperó la opinión de GSSR⁹ sobre la viabilidad real de la propuesta de Barruezo.

En este contexto, GSSR elaboró un informe favorable, firmado por su director Gustavo Gillman, sobre las enormes posibilidades del transporte de mármol desde su línea. En él se destacaba la abundancia, calidad y facilidad de extracción de los yacimientos, así como el potencial de crecimiento del tráfico si se establecían tarifas competitivas. La compañía consideraba además que una tarifa abierta al conjunto de explotadores sería más beneficiosa que acuerdos particulares con empresas concretas:

Puedo decirle, que me consta por haberlas visitado personalmente, hay mármol en abundancia, de fácil extracción y de buena calidad para todos los usos menos para la estatuaria. [-] y creo que con una tarifa como la que se propone puede esperarse un tráfico importante, aunque no es dable predecir a cuánto puede ascender por no haberse intentado aún¹⁰.

Desafortunadamente, las negociaciones con Berruezo no prosperaron. Transcurrido un tiempo sin obtener respuesta, el director de GSSR, a través de la compañía de Alcantarilla a Lorca (AL), planteó una nueva alternativa consistente en una reducción del coste del transporte hacia Cartagena, fijada en seis céntimos por tonelada y kilómetro.

Esta propuesta suponía para MZA una percepción de 31,80 pesetas por vagón de 1.000 kg, teniendo en cuenta que desde el tramo de Alcantarilla hasta el destino solo mediaban 55 kilómetros. No obstante, el principal objetivo seguía siendo el mercado madrileño. Ante esta nueva iniciativa, la compañía manifestó que:

Nos hallamos dispuestos a examinar el asunto para llegar a conclusiones que sean igualmente favorables para todos, más para ello necesitamos que la Compañía de Baza, de acuerdo con Vs (AL), formule sus pretensiones, determinando que haya de tener la tarifa aplicable a varios destinos, los precios máximos que podríamos establecer sobre cada punto y cuantos detalles estime pertinentes para el mejor estudio de una cuestión tan importante¹¹.

⁹ AHF-MFM, D-040-001.3

¹⁰ AHF-MFM, D-040-001.3

¹¹ AHF-MFM, D-040-001.3

En 1899, la sociedad La Mandataria de Lorca, la principal empresa consignataria de mármoles del Levante, se sumó a la solicitud para abaratar el transporte con destino Madrid. Como respuesta, MZA encargó estudios estadísticos sobre el volumen de mármol transportado en los años anteriores desde la estación de Fines-Olula (Tablas 2 y 3). Estos informes revelaron que, aunque el tráfico había aumentado, persistían dudas sobre el impacto económico de una reducción tarifaria.

Uno de los principales temores de la compañía era que la aplicación de tarifas más bajas al mármol en bruto incentivara su envío a Madrid para ser trabajado allí, lo que podría perjudicar a los talleres locales y reducir el transporte de productos elaborados, que generaban mayores ingresos. Sin embargo, los informes indicaban que esta posibilidad era poco probable, debido a que los costes de aserrado y labrado eran considerablemente más bajos en Macael que en la capital¹².

Tabla 2: Tarifa de transporte de mármoles en bloques por vagones completos (1897). Los precios se expresan por toneladas. Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

DESTINO	ORIGEN										
	Fines-Olula				Alicante	Cartagena	Espeluy	Córdoba	Barcelona		
	GSSR	Cía. A. a L.	M.Z.A.	Total					Red Catalana	Cía. del Norte	M.Z.A
Madrid	4,7	3,9	36	44,7	36	36	36	36	19,7		18,8
Casetas	4,7	3,9	40	48,7	40	40	40	40	23,8		3,2
Alcázar	4,7	3,9	36	44,7	36	36	26,5	36	6	25,5	13,5
Alicante	4,7	3,9	41	49,7		43,2	37,5	37,5	3,9	16,7	3,4
C. Real	4,7	3,9	45	53,7	45	45	28,7	41	5	21,2	18,8
Andújar	4,7	3,4	26,8	35	37,5	37,5	4,3	11,8	4,5	19	25,5
Córdoba	4,7	3,4	26,8	35	37,5	37,5	14,6		4,5	19	25,5
Sevilla	4,7	3,4	26,8	35	37,5	37,5	25	17,5	3,3	19	23,6
Badajoz	4,7	3,9	50	58,7	50	50	35	35	4,4	18,4	32,3
Cartagena	4,7	3,9	11	19,7	43,2		37,5	37,5	3,3	13,8	10,9

Tabla 3: Tarifa de transporte mármol en tableros entre las tres compañías (1900). Los precios se expresan en pesetas y por toneladas. Fuente: Archivo Histórico Ferroviaria

¹² AHF-MFM, D-040-001.3

DESTINO	ORIGEN										
	Fines-Olula				Alicante	Cartagena	Espeluy	Córdoba	Barcelona		
	GSSR	Cia. A. a L.	M.Z.A.	Total					Red Catalana	Cia. del Norte	M.Z.A
Madrid	6,7	4,76	36	47,4	36	36	36	36	19,6		18,8
Casetas	6,7	4,76	40	51,4	40	40	40	40	23,7		3,2
Alcázar	6,7	4,76	36	44,4	36	36	26,5	36	6,04	25,5	13,5
Alicante	6,7	4,76	41	52,4		43,2	37,5	37,5	3,95	16,7	3,4
C. Real	6,7	4,76	45	56,4	45	45	28,7	41	5,03	21,2	18,8
Andújar	6,7	4,76	26,8	48,9	37,5	37,5	4,3	11,8	4,5	19	25,5
Córdoba	6,7	4,76	26,8	48,9	37,5	37,5	14,6		4,5	19	25,5
Sevilla	6,7	4,76	26,8	48,9	37,5	37,5	25	17,5	3,33	19	23,6
Badajoz	6,7	4,76	50	61,4	50	50	35	35	4,36	18,3	32,3
Cartagena	6,7	4,76	11	22,5	43,2		37,5	37,5	3,28	13,8	10,9

Paralelamente, el consumo de mármol en Madrid comenzaba a recuperarse tras la crisis provocada por la reforma arancelaria de 1893. Inicialmente, tras la subida de los aranceles se había producido una bajada de las importaciones de mármol extranjero. Esta situación supuso, colateralmente, una significativa paralización de las obras públicas y privadas de carácter temporal. Sin embargo, tras unos años de descenso, el consumo de mármoles en Madrid se había ido reponiendo poco a poco gracias a la introducción de mármoles nacionales. Especialmente con aquellos procedentes de Macael (Figs. 5 y 6).

A pesar de que el consumo se había ido recuperando paulatinamente, aún no se alcanzaba el volumen transportado en 1892, previamente a la introducción de la reforma arancelaria, el cual ascendía a 2.400 toneladas¹³.

Ante esta tendencia creciente y las continuas solicitudes de los industriales, MZA aceptó finalmente estudiar una reducción de tarifas como medida experimental para estimular el tráfico:

¹³ Según los informes de la agencia comercial de MZA, en el empalme de Alcantarilla se habían recibido en 1897 un total de 1.580 toneladas y en 1898 1.768 toneladas de las que alrededor del 30% tenían como destino Madrid. Este flujo de transporte a pesar de los precios vigentes correspondía casi en un 90% al mármol de Macael transportado desde la estación de Fines-Olula.

En vista de las continuas peticiones que se nos hacen por los explotadores de las canteras de Macael, apoyados en parte por las líneas de Lorca y Baza, prometiendo aumentar considerablemente el tonelaje, podría hacerse un ensayo abaratando algo el transporte desde dicho punto¹⁴.

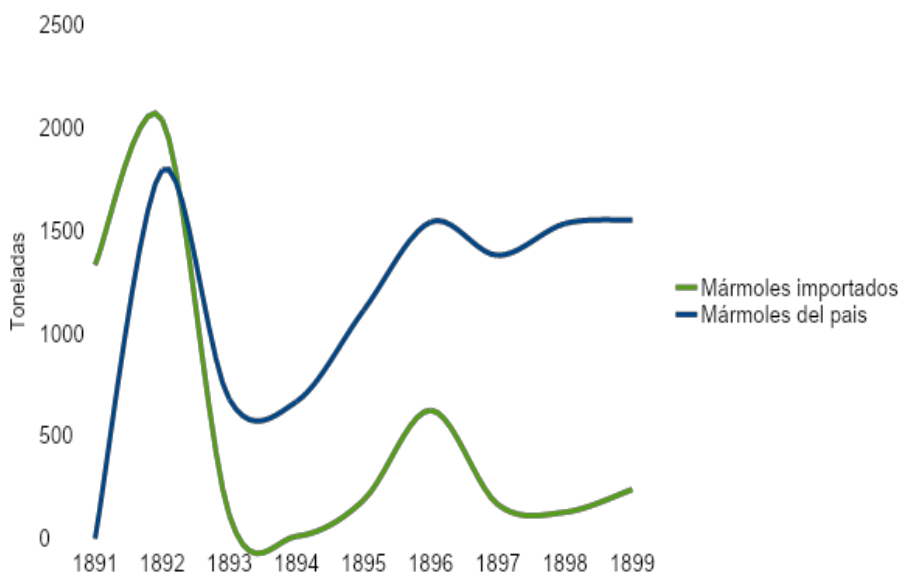


Figura 5. Volumen de mármoles de importación y del país recepcionados en Madrid entre 1891 y 1899. Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

¹⁴ AHF-MFM, D-040-001.3

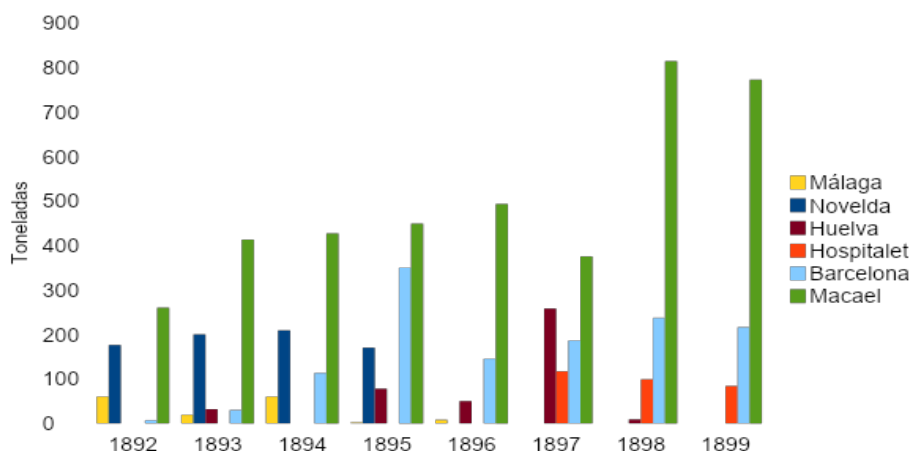


Figura 6. Procedencia de los mármoles del país consumidos en Madrid entre 1892 y 1899. Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

Tras varios años de negociaciones, en 1900 las tres compañías ferroviarias implicadas —GSSR, AL y MZA— alcanzaron un acuerdo para establecer una tarifa combinada para el transporte de mármol desde el valle del Almanzora hasta la capital:

A nuestro entender, crear un tráfico nuevo de piedra de construcción, y con este fin estábamos dispuestos a hacer un sacrificio, pero no puede lo mismo con el de las repisas y escalones que ya se hace desde tiempo.¹⁵

La denominada tarifa especial “BLM núm. 2 de pequeña velocidad para el transporte de bloques de mármol en bruto, y mármol labrado sin pulimento alguno, en repisas, escalones y tablas” fue aprobada por Real Orden el 4 de junio de ese año y entró en vigor un mes después (Tabla 4). Su aprobación suponía, no solo una reducción de casi el 50% en el precio de lo que comerciaba anteriormente en el mismo trayecto, sino también un importante beneficio a nivel estatal:

Si a esto agregamos que con el proyecto en cuestión se trata de favorecer las canteras del país contra la concurrencia de los mármoles italianos, se comprenderá desde luego que su planteamiento puede ser favorable a los intereses nacionales. En esta confianza, ruego a V.S. se digné dispensar

¹⁵ AHF-MFM, D-040-001.3

buena acogida a la tarifa proyectada en combinación con las líneas de Alcantarilla a Lorca y de Lorca a Baza.¹⁶

Poco después de su implantación, nuevas empresas, como la sociedad Riley y Compañía de Madrid, solicitaron también condiciones tarifarias adaptadas a grandes volúmenes de transporte, lo que evidenciaba el creciente dinamismo del sector¹⁷. La tarifa BLM núm. 2 permaneció en vigor hasta 1904, cuando fue sustituida por la nueva tarifa especial “BLM núm. 1 para el transporte de mármol, minerales de plomo y sus carbonatos, carbón mineral y cok, por vagones completos”¹⁸. Esta nueva tarifa no supuso cambios significativos y su única función fue la de simplificar el comercio de mercancías de mármol y minerales entre las distintas compañías ferroviarias.

Tabla 4: Tarifa especial B.L.M. núm. 2 para el transporte de bloques de mármol. (1904). Fuente: Archivo Histórico Ferroviario

			PRECIOS POR TONELADAS DE 1.000 KILOGRAMOS			
DESIGNACIÓN	PROCEDENCIA	DESTINO	GSSR	AL	MZA	TOTAL
Mármol aserrado en tablas, cuyo grueso no exceda de dos centímetros	Almanzora	Madrid-Atocha	4,08	3,52	28,40	36
	Fines-Olula		4,84	3,43	27,73	
	Purchena		5,16	3,40	27,44	
Repisas y escalones y tablas de mármol de un grueso superior a dos centímetros y menor de quince	Almanzora	Madrid-Atocha		4,60	26,07	36
	Fines-Olula			4,60	24,92	
	Purchena			4,60	24,43	
Bloques de mármol en bruto cuyo grueso sea de quince centímetros en adelante	Almanzora	Madrid-Atocha		3,13	25,24	32
	Fines-Olula			3,06	24,65	
	Purchena			3,02	24,39	
Bloques de mármol en bruto cuyo grueso sea de quince centímetros en adelante	Fines-Olula	Sevilla-Plaza de Armas	4,74		26,84	35

¹⁶ AHF-MFM, D-0593-004.2

¹⁷ AHF-MFM, D.-0408-001.3.

¹⁸ AHF-MFM, D-048-001.13

4. CONSOLIDACIÓN INDUSTRIAL Y AUMENTO DE LAS EXPORTACIONES

La puesta en marcha de las tarifas especiales para el transporte de mármoles, fue claramente un impulso decisivo para el desarrollo del sector en el valle del Almanzora. Como consecuencia directa, se produjo un incremento sostenido de la explotación de las canteras de Macael y de otras localidades del macizo de Sierra de los Filabres, lo que favoreció el crecimiento general de la industria marmórea en la región (Fig.7).

Este nuevo contexto económico estimuló, a su vez, la expansión de las infraestructuras de transformación del mármol. En un breve periodo de tiempo se duplicó el número de serrerías hidráulicas destinadas al corte de mármol, un modelo tecnológico que había sido introducido en la zona a comienzos del siglo XIX (Carreño, Maldonado y Rouco, 2024). Así, las seis serrerías mencionadas por Pecket en su informe de 1893 (Anónimo, 1893: 3), terminaron ampliándose a 10 apenas dos años después de la implementación de la BLM núm. 2 (Tabla 5).

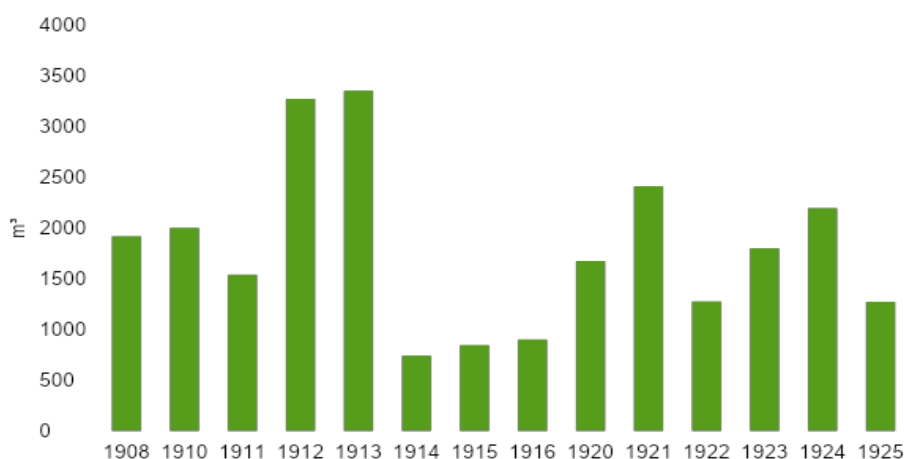


Figura 7. Volumen de extracción de las canteras de Macael entre 1908 a 1925. Fuente: Elaboración propia en base a los datos del Boletín Minero

El incremento del peso económico de la industria en la región supuso, a su vez, la lógica modernización de la misma. Un ejemplo significativo fue la creación en 1908 de la fábrica de mármoles Virgen del Carmen, fundada por el industrial macaelense Antonio Ortiz en las proximidades de la estación de Fines-Olula (Carreño, 2025). La clave de su éxito fue que

este nuevo modelo tecnológico rompía con dos de los problemas hasta entonces endémicos de la industria en el valle del Almanzora.

En primer lugar, la difícil comunicación de las zonas de extracción con los establecimientos de aserrado y la de estos con los puntos de exportación y consumo. Estas comenzaron a alejarse así del lugar de explotación, las canteras, y se establecieron próximas al lugar de exportación, las estaciones.

Tabla 5: Número de serrerías en la comarca en 1902. Fuente: Elaboración propia en base a los libros de contribución industrial municipal

Municipio	Propietario	Lugar
Fines	-Alejandro Meytadier	Barranco del Castillo
Macael	-Juan Ortiz Pastor	Almaguara y Arroyo Laroya
	-Hermenegildo Martínez Campoy	Cogoche
	-Juan López Lorenzo	Cogoche
	-Antonio Ortega Tapia	Pago del Olivar
Olula del Río	-Amador Valdés Martínez	Pago del Cubico
	-Antonio Ortiz Valdés	Arroyo de Macael
	-Julio Tijeras Molina	Flas Alto
	-Maximiliano Ramos Espinosa	Arroyo de Macael
	-José Requena Medina	El Margen

En segundo lugar, introdujo avances tecnológicos que redujeron la dependencia de los recursos hídricos, bastante escasos en la zona. Hasta el momento la maquinaria de corte empleada en el procesado del mármol se accionaba mediante fuerza hidráulica, al estilo de los molinos de cubo tradicionales. Esto suponía adaptarse a la irregularidad hidrológica de gran parte de los ríos de la zona, existiendo épocas y periodos en los que era imposible realizar dicha actividad. El desarrollo económico de la industria del mármol, auspiciado por la mejora en los transportes, permitiría también su modernización. De esta forma, se introducirían los motores de combustión con el primer motor de gas pobre. Esto minimizaría, considerablemente, el impacto de la carencia de agua de la región en el sector y mantendría una producción constante y mucho más amplia.

Además del desarrollo comarcal del sector, apoyado por la regularización de las tarifas de transporte, se produjo también el previsible aumento de las mercancías con destino a Madrid. Del mismo modo comenzaron a constituirse sociedades cuyo interés se centraba en comerciar con los mármoles almerienses a un volumen mayor al que se había producido hasta el momento.

En este contexto, en 1907 aparece en la escena industrial del mármol almeriense una nueva sociedad, la Spanish Marble Limited (en adelante, SML). Esta empresa inglesa domiciliada en Cardiff, la única de capital extranjero que trabajó en la cuenca en la primera mitad del siglo XX, estaba dirigida por Edwin Willie Hiel y su objetivo principal se centró en la explotación de las canteras del paraje del Campillo de Chercos (Carreño, 2022). Para el trabajo de los mármoles construyó una serrería en Albanchez con dos motores de gas pobre, cuatro generadores de aspiración y seis sierras, que ocupaba 88 trabajadores¹⁹. Además, en su cantera contaba con sierras helicoidales para el escuadrado mecánico de los bloques y una máquina de vapor para dar potencia a estas. Gracias a estas innovaciones técnicas, esta fábrica era capaz de obtener masas de mayor volumen que el resto de canteras de la sierra.

Valiéndose de sus contactos políticos, la sociedad fue presentada directamente al director de MZA Nathan Süß por el diputado y senador conservador Antonio Comyn Crooke:

Quieren una tarifa especial para mármoles, de que hace tiempo hablé a V. en vista de la explotación en grande que están desarrollando. Tengo interés directo en el negocio, pero además deseo vivamente ayudar a mis amigos en su gran empresa.²⁰

Como la operación aspiraba a mover un gran volumen de cargas, la sociedad tanteó a las distintas compañías para averiguar los precios que se le marcarían y la posibilidad de obtener una tarifa especial personalizada. Los puntos de destino que estimaba la sociedad eran Madrid, Barcelona, Valencia y el puerto de Águilas para embarcarlos hacia otros, siendo el transporte en bloques o en tablas, tanto en bruto como labrado, pero siempre en vagones completos. La respuesta de MZA fue que los transportes sobre Madrid y Barcelona estaban ya regulados por las tarifas especiales nº1 y nº2 respectivamente, que el tráfico Águilas correspondía exclusivamente a la línea Lorca a Baza y que el destino de Valencia no tenía ninguna tasa negociada.

La BLM núm. 1 contemplaba sus precios para los bloques de mármol hasta 5.000 kg, superado este peso existía un recargo del 20% para las masas que pesaran entre 5.000 kg y 8.000 kg y del 25 % para las que

¹⁹ Estadística Minera de España, 1910. P.100.

²⁰ AHF-MFM, D-040-001.3

pesando más de 8.000 kg no excedieran los 10.000 kg, es decir, un vagón completo de 10 toneladas. A partir de ese peso el precio debía negociarse con la compañía. Este tipo de tasación tenía sentido en un mercado donde las técnicas de extracción del mármol en cantera eran aún limitadas y en la mayoría de los casos todavía tradicionales, limitando la capacidad de los bloques que de media solían pesar 3tn. Pero en 1909, con la SML ya asentada en el mercado del mármol y gracias a sus adelantos tecnológicos, la sociedad era capaz de extraer bloques de mayor tonelaje. En una carta del director de GSSR al jefe de tráfico de MZA, se exponía esta situación:

La Sociedad “Spanish Marble Limited”, uno de los explotadores de canteras de mayor importancia en esta línea, nos escribe preguntándonos qué precio fijaríamos por tonelada en el transporte desde Albox-Almanzora a Madrid a dos bloques de mármol de once a trece toneladas de peso cada uno, y, en su virtud, lo traslado a V. a la vez que a la Compañía de Alcantarilla a Lorca para que me digan el precio a aplicar en sus respectivos recorridos.²¹

Ante este tipo de situaciones, Gillman proponía un recargo del 50%, lo que aceptado por las otras dos compañías y la Compañía del Norte que actuaba como mediadora dentro de la Comisión Mixta. La expedición nº18 desde Albox-Almanzora con destino a Madrid estaba compuesta por un único bloque de mármol en bruto de 11,30 toneladas cuyo coste era el de 569,64 pesetas, sentando el precedente para los bloques de características similares²².

5. EXPANSIÓN DE LAS EXPLOTACIONES Y ANULACIÓN DE LA TARIFA

La implantación del ferrocarril confirmó punto por punto las previsiones realizadas por el vicecónsul Pecket en 1893, quien había señalado que la reducción de los costes de transporte favorecería la apertura de nuevos yacimientos de mármol en la Sierra de los Filabres. En efecto, comenzaron a explotarse canteras en los municipios de Lijar, Cóbda y Chercos²³. Estas nuevas áreas de extracción impulsaron también la instalación de pequeñas serrerías en los arroyos del interior de la sierra, cuyo punto de embarque era la estación de Almanzora (Carreño, 2022). El aprovechamiento de nuevos filones de mármol no sólo se produjo en torno

²¹ AHF-MFM, D-0593-004.2.

²² AHF-MFM, D-0593-004.2.

²³ Estadística Minera de España, 1910. P. 100.

a los ya conocidos en la parte central del macizo. Entre 1910 y 1914 se abrirían las canteras de El Chive y El Tranco en Lubrín, ya conocidas desde finales del siglo XIX, pero que eran poco rentables por entonces. Algo similar ocurrió con las canteras del barranco de Lisibona de Antas²⁴.

Este crecimiento del sector despertó el interés de otras compañías ferroviarias presentes en la provincia. La compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España (SUR), que operaba la línea Linares-Baeza-Almería, quiso sumarse al transporte de mármoles por ferrocarril. Su idea era establecer una tarifa reducida con destino a Madrid utilizando la línea desde Almería hasta el empalme de Baeza, donde se conectaba con la línea de MZA.

Aprovechando la reciente construcción de una fábrica para aserrar mármoles en las cercanías de la estación de Almería, los propietarios habían solicitado a la SUR una tarifa especial en combinación con MZA para vender su producto en Madrid. Esta fábrica se abastecía de los mármoles procedentes de la zona de Macael a través de la estación de Fines-Olula y las canteras de travertinos de Alhama y Santa Cruz de Marchena en Sierra de Gádor. La compañía madrileña se opuso a esta operación indicando que sería perjudicial para los intereses que ya tenía establecidos con las líneas de Lorca a Baza y de Alcantarilla a Lorca. Además, alegó, una reducción de las tarifas en esa vía podía suponer un intento de reducción de las tarifas por parte de los industriales alicantinos. La CCHSE por su parte, argumentaría que este nuevo corredor no amenazaba las exportaciones procedentes de las estaciones de la línea del Almanzora, dado que el aumento de la demanda que se esperaba requeriría no solo mármoles de otros puntos del país, sino también extranjeros.²⁵

No obstante, el desarrollo del sector se vio afectado por el estallido de la Primera Guerra Mundial. Aunque España mantuvo una posición neutral durante la contienda, su economía y exportaciones se orientaron prioritariamente hacia el suministro de mercancías a los países beligerantes, y no precisamente de mármol. Al mismo tiempo, disminuyó la importación de carbón, un recurso esencial para el funcionamiento de las compañías ferroviarias.

La escasez de carbón hizo que fuese necesaria una revisión de las tarifas entre las compañías para poder adaptarlo a esta nueva situación de carestía. Con la unificación de las tarifas en 1904, las tasas sobre el

²⁴ Estadística Minera de España, 1910-1914.

²⁵ AHF-MFM, D-048-001.13

transporte de mármol se unieron en una sola junto al carbón mineral, al cok y carbonatos. Debido a la grave crisis que atravesaba el ferrocarril en ese momento, MZA propuso en 1917 a las compañías de LA y de GSSR que:

Es indispensable la modificación de la tarifa B.LM. nº 1 por el doble motivo de tener que ajustar a una nueva distribución el precio de 36 pesetas para los mármoles destinados a Madrid y de elevar la percepción actual en los carbones minerales destinados a la línea de Lorca a Baza, nos obligaba a manifestar a V. que la expresada tarifa quedará denunciada ante la División de ferrocarriles para el 25 de Agosto próximo, sin perjuicio de que mientras tanto vayamos preparando la combinación sustitutivo.²⁶

Ambas compañías se mostraron de acuerdo con la comunicación, manifestando GSSR que en cuanto a implantar más adelante nueva tarifa especial para tales transportes no era de su interés mientras continuase la situación actual²⁷. Finalmente, el 5 de julio el Consejo de Obras Públicas aprobó la propuesta de anulación de la tarifa, pasando a la Comisión Mixta, comunicando el 8 del mismo mes el Ingeniero Jefe de la 3ª División Técnica y Administrativa de Ferrocarriles al Director General de Obras Públicas su anulación para el 25 de agosto de ese mismo año.

Conclusiones

El objetivo de este artículo ha sido tomar como punto de partida las tarifas combinadas de transporte de mármol establecidas por las principales compañías que formaban parte del entramado comercial de este producto, analizando la importancia de estas en el desarrollo de las poblaciones de la conocida como Comarca del Mármol. El análisis realizado ha permitido encontrar una relación directa entre el ferrocarril y el incremento de un entramado empresarial dedicado a la extracción y comercialización del mármol.

La mejora de las condiciones de transporte favoreció un aumento progresivo de la explotación de las canteras, lo que a su vez impulsó la aparición de un nuevo y amplio grupo social vinculado al sector. Este grupo de trabajadores se trasladará, progresivamente, desde el campo hacia

²⁶ AHF-MFM, D-0408-0001.14.

²⁷ Para GSSR como compañía de capital inglés, uno de los beligerantes de la contienda mundial, sus medios de apoyo como los buques serían destinados al esfuerzo de guerra y sus empleados y directivos de nacionalidad británica movilizados.

las canteras, fábricas y talleres, consolidando una industria hasta entonces estacional y convirtiéndola en el principal motor económico de la zona.

El análisis de las fuentes procedentes de los servicios comerciales de las principales compañías ferroviarias conservadas en el Archivo Histórico Ferroviario, ha permitido comprobar el crecimiento del peso económico que tuvo la industria del mármol de Sierra de los Filabres ya a principios del siglo XX. Se trata de una industria aún vigente, con una larga tradición histórica, pero cuyos primeros pasos hacia una industrialización real no se darían hasta mediados del s. XIX.

En este sentido la introducción de una red de transporte moderna como el ferrocarril a comienzos del siglo XX, supuso el punto de inflexión hacia la consolidación del sector del mármol en el Valle del Almanzora como un campo estable y alternativo al agropecuario.

Desde el punto de vista historiográfico, el análisis de las explotaciones mineras en Almería se ha centrado casi exclusivamente en las extracciones auríferas de Rodalquilar o las de plomo, plata y hierro de Sierra Almagrera, Sierra de Gádor y Sierra de los Filabres. Sin embargo, la explotación de las canteras de mármol en esta última, a pesar de ser de las más antiguas y constantes en el tiempo, ha quedado relegada a un segundo plano. Los pocos estudios existentes, solo abordan esta realidad desde un punto de vista social, a través de las comunidades que vivían en torno a esta industria, o económico. Asimismo, estos estudios, se han centrado principalmente en Macael, excluyendo en gran medida el resto de poblaciones adyacentes, cuya vida económica también está vinculada estrechamente a la explotación y transformación del mármol estas canteras.

Sea como fuere, en ningún caso se ha abordado la totalidad de los complejos condicionantes que propiciaron, desde finales del siglo XIX, el despegue económico del sector. Con este breve ensayo, se ha pretendido dar voz a una realidad profundamente olvidada, haciendo especial hincapié a la multicausalidad de un fenómeno histórico que merece conocerse, pero del que aún queda mucho por estudiar.

BIBLIOGRAFÍA

Anónimo (1893), “Report on the marble quarries of Macael in the Sierra de los Filabres” en *Reports on subjects of general and commercial interest*. Londres, Foreign Office.

- Anónimo (2009), “La conexión ferroviaria Andalucía-Levante: Las líneas de Lorca a Baza y Águilas y de Baza a Guadix”, en *Cuadernos del Archivo Histórico Ferroviario: El segundo impulso ferroviario en Andalucía (1880-1940): documentos e historia*, 4, pp. 20-23
- Carreño Soler, José Javier (2022), “La explotación del mármol de Sierra de los Filabres (Almería): los ferrocarriles de vía estrecha de Macael y Cóbdar a principios del s. XX”, en *Actas del Duodécimo Congreso Nacional y Cuarto Congreso Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción*, pp. 201-210.
- Carreño Soler, José Javier; Maldonado Ruíz, Alexis y Rouco Collazo, Jorge (2024), “El “arte” del mármol: una aproximación arqueológica y digital a las serrerías hidráulicas del siglo XIX en el valle del Almanzora (Almería, España)”, en *Virtual Archaeology Review*, Nº15(31): 132-152
- Carreño Soler, José Javier (2025) *Estudio arqueo-antropológico de las serrerías marmóreas en el Alto Almanzora (Almería)*[Tesis doctoral inédita]. Universidad de Granada.
- Carretero Gómez, Anselmo (2014) “El mármol de Macael. Evolución de los medios de transporte” en *Transportes, servicios y telecomunicaciones*, 27, pp. 250-261.
- Carretero Gómez, Ans (1995), *La industria del mármol en Almería*, Almería, Universidad de Almería.
- Gaunt, Don (2006), *Almería and the Great Southern of Spain Railway (The GSSR)*, Gloucestershire, Zeta Printing Services.
- Gris Martínez, Juan (2000), *The Great Southern of Spain Railway Company Limited*. Águilas, Asociación Cultural de Amigos del Ferrocarril “El Labradorcico”.
- Gris Martínez, Juan (2009), *El Boletín, 1917-1933. Revista de los empleados del Ferrocarril de Lorca a Baza y Águilas*, Águilas, Asociación Cultural de Amigos del Ferrocarril “El Labradorcico”.

Madoz e Ibáñez, Pascual. (1988), *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar. Madrid, 1845-1850* (ed. Facsímil), Valladolid, Ámbito Ediciones.