

El nacimiento de la Almería moderna

Itinerario por la ciudad del siglo XIX



SEMINARIO PERMANENTE
ALMEDINA

Cuaderno del Profesor



JUNTA DE ANDALUCÍA
Consejería de Educación y Ciencia
Consejería de Cultura



EL NACIMIENTO DE LA ALMERÍA MODERNA

ITINERARIO POR LA CIUDAD DEL SIGLO XIX

CUADERNO DEL PROFESOR

AUTORES:

Pilar Granados Romero
María Teresa Pérez Sánchez
Alfonso Ruiz García
Marina Zúñiga Ripa
SEMINARIO PERMANENTE «ALMEDINA»

COLABORADORAS:

Concepción Alarcón Candela
Beatriz Bravo Garzolini
Carmen Serrano Blanes

DISEÑO DIDÁCTICO, MONTAJE Y COMPOSICIÓN:

Gabinete Pedagógico de Bellas Artes de Almería.

Edita e Imprime:

GABINETE PEDAGÓGICO DE BELLAS ARTES, C/ Hnos Machado, 4 - 7ª 04071 Almería - Telf. 23 50 10
1ª edición (2.000 ejemplares)
I.S.B.N. 84-920099-3-4 Depósito legal: AI-164-1996

PRESENTACIÓN

El material didáctico que teneis en vuestras manos es el segundo trabajo realizado por el Seminario Permanente «Almedina» del Centro de Profesores de Almería.

En el primer trabajo realizado por el Seminario, «Imagen urbana de Almería en el siglo XX», se planteaban las enormes posibilidades educativas de los itinerarios didácticos como forma de acercamiento al Patrimonio Histórico más cercano al entorno escolar almeriense, tanto en el espacio como en el tiempo. Ahora se trata de dar un paso más: convertir el itinerario y el patrimonio en la pieza central de una aproximación global a la realidad histórica del siglo XIX, y de hacerlo a través del diseño de una unidad didáctica.

Con la edición de este trabajo, el Gabinete Pedagógico de Bellas Artes y el Centro de Profesores de Almería continúan una línea de publicaciones para dar cabida a los trabajos sobre el Patrimonio Histórico realizados por el profesorado constituido en Seminarios Permanentes y en Grupos de Trabajo. Así pretendemos favorecer el protagonismo del profesorado en la creación de materiales didácticos acordes con su realidad escolar, permitiendo que el esfuerzo realizado revierta en el conjunto de la comunidad educativa.

Con todo ello no pretendemos sino colaborar en la tarea de formar ciudadanos más críticos y comprometidos con la conservación y mejora de nuestro Patrimonio Histórico y con esta realidad social que nos ha tocado vivir.

Centro de Profesores de Almería.
Gabinete Pedagógico de Bellas Artes.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	5
2. ORIENTACIONES DIDÁCTICAS	6
2.1. El Patrimonio Histórico en el currículum escolar	6
2.2. «El nacimiento de la Almería moderna. Un itinerario por la ciudad del siglo XIX». La unidad didáctica en el desarrollo curricular	7
2.3. Diseño general de la unidad didáctica para Segundo Ciclo de ESO	13
3. ITINERARIO DIDÁCTICO POR LA ALMERÍA DEL SIGLO XIX ..	22
3.1. El itinerario	22
3.2. De la ciudad conventual a la Almería moderna	23
El lugar. A la sombra de la catedral: La Plaza de Bendicho	23
Permanencias y cambios de la ciudad en la primera mitad del s. XIX.	24
La arquitectura de la plaza. La casa de los Puche	27
3.3- Absolutismo y constitucionalismo. La Plaza Vieja	28
El lugar	28
Símbolo de cambios: El Pingurucho de los coloraos	29
La transformación urbanística y artística de la Plaza	31
3.4. La desamortización y el derribo de las murallas medievales	33
El lugar. La Plaza de San Pedro	33
La desamortización y sus consecuencias urbanísticas	34
La arquitectura neoclásica: La iglesia de San Pedro	35
Un último obstáculo: La muralla	36
3.5. Transformaciones sociales y urbanas: El ensanche burgués y obrero ...	37
El lugar. La Puerta de Purchena	37
El ensanche burgués de Levante	37
El ensanche obrero: La imagen de una ciudad	40
3.6. La apertura al exterior de una ciudad incomunicada	43
El lugar. El puerto	43
Déficit de infraestructuras y economía especulativa	43
Al fin llega el ferrocarril	44
El Puerto	48
3.7. Una sociedad nueva: El ocio y la cultura	49
El lugar. La Escuela de Artes	49
La necesidad cultural y de ocio	49
Los centros de enseñanza	52
La Escuela de Artes y el primitivo Instituto de Segunda Enseñanza ...	52
3.8. Los límites del crecimiento	52
El lugar. La Rambla	52
El Cable Inglés	55
La crisis de un esplendor efímero	57
Una ciudad en transición	58
4. ANEXOS	59
4.1. Textos	59
4.2. Vocabulario	63
4.3. Bibliografía	64

INTRODUCCIÓN

Si hace dos cursos editábamos el itinerario didáctico Imagen urbana de Almería en el siglo XX, este Seminario Permanente ha decidido continuar con su apuesta de acercar la ciudad a los almerienses y a los escolares en particular, de ayudarles a identificarse con su pasado en un período cercano en el tiempo pero algo ya lejano en nuestra memoria: el siglo XIX.

Almería tuvo durante este siglo una oportunidad histórica excepcional de desarrollo económico gracias a la riqueza aportada por el comercio exportador de la uva y los minerales. La ciudad cambió de imagen; de recinto cerrado y conventual típico del Antiguo Régimen, pasó a ser una ciudad moderna y burguesa que crece, diseña calles perfectamente alineadas en los ensanches, y construye viviendas para la rica burguesía y casas más sencillas para los obreros.

La ciudad despierta del letargo de una crisis secular que se remonta a comienzos de la Edad Moderna con la expulsión morisca. La trama urbana se prolonga hasta el borde de la rambla, convertida prácticamente en barrera natural de la ciudad hasta los años 40 del presente siglo. Nuestra ciudad verá surgir las primeras infraestructuras y servicios urbanos: abastecimiento de agua, iluminación ... Va convirtiéndose, en suma, en la ciudad que conocemos hoy, en la Almería moderna.

El Cuaderno del Profesor que tenéis en vuestras manos, junto con el Cuaderno del Alumno, forman una unidad didáctica en la que pretendemos que el Patrimonio Histórico de nuestra capital a lo largo del siglo XIX se convierta en el hilo conductor que facilite el aprendizaje por parte del alumno de ese complejo mundo que constituye el inicio de nuestra Edad Contemporánea.

Los almerienses conocemos mal nuestra ciudad. A este desconocimiento contribuye la despersonalización que sufre la imagen urbana al irse destruyendo el casco antiguo y aparecer nuevas zonas de crecimiento informes y sin atractivo visual. Este proceso ha sido especialmente intenso en nuestra ciudad. Almería entera, y en especial su casco histórico, ha sufrido un proceso de degradación intensísimo en apenas veinte años. La ciudad se ha transformado radicalmente, y hemos pasado de manera brusca de la «Almería horizontal», una ciudad humana y agradable para vivir, a la «capital de los bloques de pisos», la escasez de servicios y espacios verdes...

Por ello queremos romper esta terrible inercia y llamar la atención sobre un patrimonio arquitectónico y urbanístico muy poco conocido, resaltando su enorme valor educativo. De ahí nuestra insistencia en reivindicar el paseo, el recorrido, el itinerario como medio más idóneo para conocer y comprender la realidad que toda ciudad constituye y sus transformaciones a lo largo del tiempo.

Para conseguir estos objetivos, hemos integrado nuestra propuesta de itinerario urbano en el marco más amplio del diseño de una ciudad didáctica que aproxima a alumnos y alumnas al conocimiento del siglo XIX a través de las peculiaridades del desarrollo almeriense en este período. Pretendemos con este trabajo colaborar con los compañeros y compañeras en el reto que significa la puerta en marcha del nuevo sistema educativo, sobre todo en la difícil tarea de convertir en realidad los objetivos de la ESO.

2.- ORIENTACIONES DIDÁCTICAS

2.1.- EL PATRIMONIO HISTÓRICO EN EL CURRÍCULUM ESCOLAR.

El Patrimonio Histórico andaluz es una de las manifestaciones fundamentales de la Cultura Andaluza y como tal debe de ser incluido en las enseñanzas de los distintos niveles educativos, no como asignatura ni tema aparte, sino como uno de sus ejes vertebradores, como uno de los ejes transversales que articulan el currículum escolar, tanto en la enseñanza primaria como secundaria.

Hablar de temas transversales supone hacerlo de educación en valores, de aquellos valores que se consideran importantes en la búsqueda de una sociedad más humana, justa y solidaria. La valoración de nuestro patrimonio natural y cultural y el compromiso personal en su defensa, conservación y mejora, es una realidad viva en el momento en que vivimos, y como tal aparece recogida entre los objetivos básicos de la Enseñanza Secundaria: *«Conocer las creencias, actitudes y valores de nuestra tradición y patrimonio cultural, valorarlos críticamente y elegir aquellas opciones que mejor favorezcan su desarrollo integral como personas».*

El reconocimiento de la importancia del Patrimonio Histórico ha llevado también a convertirlo en el protagonista de dos nuevas asignaturas: «Patrimonio Cultural de Andalucía», optativa para 4º curso de E.S.O. y «Patrimonio Artístico de Andalucía», optativa de 2º curso de los Bachilleratos de Artes, y Humanidades y Ciencias Sociales.

Pero además el Patrimonio puede, y en nuestra opinión debe, convertirse en un conjunto de objetos de estudio a partir del cual pueden articularse multitud de unidades didácticas en todos los niveles y ciclos de enseñanza, prioritaria, aunque no exclusivamente, en las Areas de Conocimiento del Medio en Educación Primaria, Ciencias Sociales en E.S.O. y Geografía, Historia y Arte en Bachillerato. El Patrimonio Histórico reúne la doble perspectiva: científica en cuanto a su entidad y psicológica en cuanto a su cercanía y capacidad de motivación para el alumno. De ahí se derivan sus grandes posibilidades didácticas como objeto de estudio.

El diseño de una unidad didáctica a partir de estos planteamientos constituye el objeto de este trabajo.

2.2.- «EL NACIMIENTO DE LA ALMERÍA MODERNA. UN ITINERARIO POR LA CIUDAD DEL SIGLO XIX». LA UNIDAD DIDÁCTICA EN EL DESARROLLO CURRICULAR.

2.2.1.- LA RELEVANCIA DEL TEMA.

La ciudad que conocemos comenzó su configuración definitiva a partir del derribo de las murallas en 1855. En la primera mitad del siglo la «ciudad conventual» del Antiguo Régimen se resistía a desaparecer, encontrando la pujante realidad urbana del crecimiento demográfico, las nuevas actividades económicas, las necesidades de vivienda e infraestructura de la ascendente burguesía y el naciente proletariado urbano. En la segunda mitad del siglo estas nuevas realidades triunfan. La ciudad crece, se transforma y se abre al exterior, todo ello al compás de un dinamismo histórico sólo equiparable al que Almería había vivido en la época musulmana: El auge minero, el comercio de la uva, la actividad exportadora en general serán las bases de este período de expansión.

El modelo económico se basaba en unas contradicciones que lo harán entrar en crisis. El desarrollo urbano se paralizará. La ciudad se quedará en la margen derecha de la Rambla hasta bien avanzado el siglo XX.

En el transcurso de este proceso histórico, se ha ido generando un patrimonio urbano: edificios, calles, costumbres y tradiciones de trabajo, de ocio, de relación, presentes en nuestra vida cotidiana actual y que en buena parte nos singularizan como ciudad y ciudadanía.

La historia se materializa en la ciudad. La ciudad nos confirma como ciudadanos. Las complejas realidades sociales que constituyen la base de la Edad Contemporánea que estudiamos en los libros: crisis del Antiguo Régimen, industrialización, nacimiento de la burguesía y el proletariado, liberalismo y constitucionalismo, economía exportadora y dependiente... tienen una plasmación material en la ciudad en la que vivimos.

2.2.2.- LA UNIDAD DIDÁCTICA EN EL SEGUNDO CICLO DE E.S.O. OBJETIVOS Y CONTENIDOS

Planteamos esta unidad didáctica como ejemplificación de un «Proceso de cambio en el tiempo», en concreto el paso de una sociedad tradicional a una moderna. Tendría su ubicación en el 3º curso de ESO dedicado al estudio de «Sociedades distintas y procesos diversos» según la propuesta de secuenciación de contenidos de los actuales diseños curriculares de Andalucía.

El objetivo general que pretendemos con el desarrollo de esta unidad es aproximar al alumno a los grandes procesos de cambio experimentados en la sociedad española y en las sociedades occidentales en general durante el siglo XIX: triunfo de la burguesía, industrialización y urbanización, a través de las transformaciones de la ciudad de Almería a lo largo de este siglo.

Los **OBJETIVOS GENERALES** del ciclo y los específicos de la unidad, son los siguientes:

<p>1.- Analizar el legado cultural e histórico de Andalucía para conocer los elementos y rasgos básicos que identifican su comunidad en el conjunto de comunidades a que pertenecen.</p>	<p>a - Conocer los rasgos fundamentales de la evolución histórica de Almería a lo largo del s. XIX. b - Relacionar y comparar el proceso histórico almeriense con el español. c - Conocer las características de los bienes patrimoniales generados durante este proceso. d - Relacionar arte y sociedad en la Almería del s. XIX.</p>
<p>2.- Valorar y respetar el patrimonio natural y cultural como legado de la humanidad, fuente de disfrute y recurso para el desarrollo individual y colectivo, contribuyendo así activamente a su conservación y mejora para las generaciones futuras.</p>	<p>a - Reconocer y valorar las peculiaridades del patrimonio almeriense del s. XIX. b - Tomar conciencia de su necesidad de protección asumiendo una postura personal al respecto. c - Reconocer y valorar los elementos culturales actuales que tienen su raíz en el pasado próximo. d - Potenciar el disfrute y la ocupación del ocio en actividades relacionadas con el patrimonio. e - Comportarse de forma respetuosa hacia el entorno.</p>
<p>3.- Identificar y analizar a diferentes escalas las interacciones que las distintas sociedades establecen con su medio en la ocupación del espacio y el aprovechamiento de los recursos naturales, valorando las consecuencias económicas, sociales políticas y medioambientales de esa intervención.</p>	<p>a - Reconocer los factores ambientales que han condicionado la evolución de Almería y estudiar su incidencia en la evolución de la ciudad. b - Analizar algunas de las soluciones adoptadas para solventar los problemas derivados del medio físico y el impacto derivado de ello.</p>
<p>4.- Analizar los procesos de cambio que experimentan las sociedades históricas en su trayectoria, asumiendo que los elementos básicos de las sociedades contemporáneas y los problemas que les afectan son, en gran parte, el resultado de esos procesos.</p>	<p>a - Analizar los procesos de cambio sufridos por la ciudad de Almería a lo largo del s. XIX. b - Relacionar esos procesos de cambio con las transformaciones económicas, sociales y políticas que los originan. c - Enmarcar esas transformaciones en los procesos históricos generales característicos del s. XIX. d - Enmarcar la evolución artística en la evolución histórica general.</p>
<p>5.- Utilizar los instrumentos conceptuales y las técnicas y procedimientos básicos de las Ciencias Sociales para llevar a cabo investigaciones de forma cooperativa.</p>	<p>a - Dominar la terminología básica propia del periodo. b - Avanzar en el manejo correcto de la cronología y la compensación del tiempo histórico. c - Utilizar y comentar: textos, planos, plantas y alzados...</p>
<p>6.- Obtener, procesar y transmitir, de manera crítica y autónoma, informaciones diversas a partir de la utilización de las fuentes específicas de la Geografía, la Historia y las Ciencias Sociales y los medios de comunicación.</p>	<p>a - Utilizar e integrar informaciones procedentes de distintas fuentes: observación directa, textos, fotos... b - Reconocer en la ciudad las huellas del pasado y saber interpretarlas.</p>

CONTENIDOS

La ciudad se relaciona con distintos núcleos conceptuales del ciclo que pueden trabajarse a través de ella. Este es el caso del núcleo 3: «Asentamientos humanos». El concepto a estudiar sería el proceso de urbanización, a través de la información proporcionada por la expansión urbana de Almería en el s. XIX.

El núcleo 8: «Manifestaciones artísticas», guarda también una gran relación. El estudio de la relación entre arte y sociedad en el s. XIX permite comprender la aparición y el significado de los distintos movimientos artísticos y corrientes artísticas en Almería: neoclasicismo, historicismo, arquitectura del hierro.

Por supuesto esta ciudad puede incluirse en el bloque 10, «Sociedades históricas» como ejemplo concreto y cercano a la realidad del alumno de una sociedad del siglo XIX que constituye la base y el precedente inmediato de la realidad contemporánea.

2.2.3.- CONEXIÓN DE LA UNIDAD DIDÁCTICA CON CICLOS ANTERIORES Y POSTERIORES

PRIMER CICLO DE LA ESO

El estudio de la arquitectura y el urbanismo, y en general el Patrimonio Histórico, se incluyen en la ESO en el área de conocimiento de Ciencias Sociales. Pero la delimitación de los objetivos - contenidos de Primer y Segundo Ciclo obliga a una secuenciación con diferentes niveles de formulación y complejidad, cuya virtualidad y efectividad deberá ser comprobada en el aula. Los puntos de partida deberán de ser los principios de recurrencia (derivado de la concepción del aprendizaje como un proceso de construcción de nuevos significados a partir de los que ya se poseen) y complejidad.

En ese sentido en Primer Ciclo, siguiendo los diseños curriculares para Andalucía, podríamos centrarnos en los siguientes apartados:

- a) Procedimientos relacionados con el planteamiento de interrogantes sobre la realidad social. Se trabajará con interrogantes sencillos y caracterizaciones elementales: ¿qué, cómo, cuándo? pero sin entrar en intencionalidades o causalidades complejas y abstractas
- b) Procedimientos relacionados con el tratamiento de la información. Se utilizarán fuentes de información generadas en contextos próximos a los alumnos y y básicamente informaciones «objetivas» que aporten datos más que puntos de vista. En este caso la lectura de planos, edificios... suponen una excelente oportunidad

- c) Procedimientos relacionados con el uso de la información en orden a obtener conclusiones, expresarlas y comunicarlas. Se trabajará más bien con la exposición de informaciones, pero sin entrar en el contraste o integración

Teniendo en cuenta todos estos criterios de enseñanza - aprendizaje los contenidos sobre los que podía incidir la unidad didáctica y el itinerario propuesto serían, en cuanto a este Primer Ciclo de la ESO:

1. La población humana: el crecimiento de la población en el XIX y su importancia en el desarrollo urbanístico de la ciudad
2. Recursos naturales y aprovechamiento por las comunidades humanas: clasificar los recursos de nuestro país partiendo del estudio de la actividad comercial de Almería en el siglo XIX
3. Los asentamientos humanos: huellas en la ciudad del devenir histórico y manifestaciones urbanísticas del crecimiento demográfico
4. La organización de la vida política: manifestaciones en la ciudad del desarrollo político y acercamiento a conceptos como democracia, constitución, centralismo o Antiguo Régimen
5. Las manifestaciones artísticas del s. XIX. Identificación y lectura de algunas obras muy significativas pertenecientes a diferentes estilos y movimientos artísticos, atendiendo a los rasgos caracterizadores de dichos estilos y partiendo de obras relevantes
6. Las sociedades históricas
7. Los procesos de cambio en el tiempo. Se trata de manejar conceptos temporales (cronología, ritmos, coyuntura, crisis, evolución ...) pero a partir de pocas variables, en este caso la economía, la arquitectura y el urbanismo en la ciudad de Almería durante un siglo concreto.

BACHILLERATO

El currículum del Bachillerato Postobligatorio diseñado en la LOGSE está diferenciado de la ESO por su carácter científico-técnico, además de su valor propedeúico de cara al nivel de estudios universitarios, pero también con posibilidad terminal de los estudios medios.

Ello no debe hacernos caer en el mero academicismo desarrollando lo puramente conceptual, pues junto al aprendizaje de datos, informaciones, hechos, conceptos y teorías, deben incluirse los procedimientos y métodos utilizados para la construcción del conocimiento así como el sistema de actitudes y valores característicos de una sociedad democrática.

El marco organizativo de los contenidos no es el área, como ocurría en la ESO, sino la materia o disciplina. Sin embargo ello no debe implicar compartimentos estancos sino todo lo contrario, disciplinas móviles en función precisamente de los ejes transversales del currículum recogiendo

problemas relevantes de la sociedad actual. El Patrimonio Histórico precisamente es una oportunidad para desarrollar un amplio abanico de posibilidades didácticas y de disciplinas planteadas en el Bachillerato.

Los objetivos o metas del proceso de enseñanza - aprendizaje del Bachillerato que se pueden cubrir con esta unidad didáctica son:

- a) Conocer y valorar el patrimonio natural, cultural e histórico de Andalucía y contribuir a su conservación y mejora, así como entender la diversidad lingüística y cultural como un derecho y un valor de los pueblos y de los individuos en el marco de la inserción en la diversidad de comunidades del Estado español y en la comunidad de naciones
- b) Desarrollar la sensibilidad artística como fuente de formación y enriquecimiento cultural
- c) Conocer las creencias, actitudes y valores básicos de nuestro patrimonio cultural para valorarlos críticamente y poder actuar de forma autónoma desarrollando actitudes solidarias, tolerantes y que promuevan la igualdad frente a todo tipo de discriminaciones

Con el deseo de que este material tenga la máxima rentabilidad didáctica en el aula desarrollamos a continuación las distintas disciplinas para las que puede utilizarse. Incluimos también las materias del actual BUP, destinado a ser sustituido en un futuro próximo por el Bachillerato diseñado en la LOGSE, cuyas disciplinas han recibido un tratamiento más sistemático.

A) HISTORIA DE ESPAÑA - 3º DE BUP

El itinerario permite concretar las vicisitudes del complejo siglo XIX español a nivel local, pues se aprovechan rincones y plazas almerienses para seguir la evolución política y económica del siglo. La desamortización, la represión absolutista, la revolución industrial, el liberalismo ... son aspectos y términos propios de un siglo de transformaciones y que aparecen recogidos como problemas claves de nuestro itinerario.

B) HISTORIA DEL MUNDO CONTEMPORÁNEO - COU

El esquema de Historia de España previsto para 3º de BUP tiene plena vigencia también aquí, aunque lógicamente el tratamiento científico - didáctico conllevará una mayor profundidad.

C) HISTORIA DEL ARTE - COU

Conceptos y movimientos artísticos típicos del siglo XIX como historicismo, neoclasicismo, ensanche urbano, arquitectura del hierro, ciu-

dad conventual, nuevos materiales ... reciben un tratamiento específico en este recorrido por la ciudad durante el siglo pasado. Podrá apreciarse como durante este siglo la burguesía impone de manera rotunda su estética representativa y crea unas formas artísticas que permanecerán vigentes hasta prácticamente los años 40 o 50 del actual siglo.

D) HISTORIA - MATERIA COMÚN DE TODAS LAS MODALIDADES DEL 2º CURSO DEL BACHILLERATO LOGSE

El ámbito cronológico de esta materia está constituido básicamente por los siglos XIX y XX. Esta historia más próxima en el tiempo tiene la virtualidad de contribuir al conocimiento del presente, evitándose la simple transmisión y memorización como estrategia única de enseñanza, y para ello nada mejor que conocer la propia evolución de la «ciudad propia», en este caso Almería, para comprender mejor el desarrollo del siglo.

En concreto de los 8 núcleos temáticos diseñados a nivel andaluz, están claramente conectados con nuestro itinerario los recogidos en los epígrafes Génesis de los procesos históricos contemporáneos. La construcción del estado liberal y la introducción del capitalismo en España, y La España de la Restauración: consolidación del estado liberal, industrialización y desarrollo capitalista. Recorrer edificios, calles y plazas entrañables del casco histórico almeriense puede ser una inmejorable oportunidad para conocer la evolución política, económica y social de un siglo XIX marcado por el binomio reacción - revolución.

E) HISTORIA DEL ARTE - MATERIA PROPIA DE MODALIDAD DEL 2º CURSO DEL BACHILLERATO DE ARTES ASÍ COMO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

La Historia del Arte es una disciplina centrada en la observación, análisis y sistematización de las obras de arte, situándolas en su contexto espacial y temporal. Efectivamente la obra de arte sólo puede ser entendida situándola en su contexto sociocultural, y nada mejor que conocer la ciudad en que vives, su arquitectura y su urbanismo, para así conectar con la evolución de un siglo apasionante para el ciudadano almeriense.

De nuevo los movimientos artísticos típicos del siglo XIX a nivel español y europeo como el neoclasicismo, el historicismo, la arquitectura del hierro ... están plenamente representados en el patrimonio arquitectónico local, y el recorrido servirá como magnífica observación directa de estas etapas artísticas.

F) PATRIMONIO ARTÍSTICO DE ANDALUCÍA - MATERIA
OPTATIVA DEL 2º CURSO DEL BACHILLERATO DE ARTES O
BIEN DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

Esta materia optativa no está centrada unilateralmente en aspectos artísticos del Patrimonio sino que tiene una dimensión más global y amplia, donde se pueden incluir el urbanismo y la evolución histórica en su conjunto. En concreto se puede utilizar perfectamente para desarrollar el apartado 3 de los diseños curriculares previstos para Andalucía «Diversidad del Patrimonio Histórico Artístico Andaluz» en su aspecto de Patrimonio Monumental, o en el apartado 5 «Patrimonio y Sociedad» cuando se analizan los cascos históricos de nuestras ciudades ... El abanico de posibilidades es muy amplio y queda a la discreción del Profesor las potencialidades de un recorrido urbano.

2.3.- DISEÑO GENERAL DE LA UNIDAD DIDÁCTICA PARA SEGUNDO CICLO DE ESO

El planteamiento al que responde este material didáctico se basa en las orientaciones metodológicas de los diseños curriculares de la ESO para Andalucía, así como al enfoque de nuestro anterior trabajo sobre el siglo XX y en general a la metodología del trabajo sobre el Patrimonio que caracteriza a los Gabinetes Pedagógicos de Bellas Artes.

Para el desarrollo del material planteamos como modelo didáctico la visita activa, entendida como un proceso de aprendizaje autodirigido por el propio alumno a partir de unas propuestas del profesor. Creemos que es una fórmula eficaz, distanciada de la visita guiada tradicional, pero tampoco responde al modelo investigativo puro, aunque permite el esfuerzo suplementario del Profesor y del Alumno a la búsqueda de una indagación más allá del simple material didáctico cerrado.

En este sentido el Cuaderno del Alumno es una propuesta abierta que puede ser modificada, resumida o ampliada en cuanto al desarrollo didáctico y las actividades previstas, para adaptarlo a la concreta realidad de un grupo de alumnos en un determinado contexto socioeconómico. Pero también, en muchos casos, puede ser un material completo ante la ausencia de otras propuestas alternativas por parte del Centro educativo o del profesor correspondiente.

Detrás de estos principios está el modelo constructivista, como opción propuesta en la LOGSE, en el Diseño Curricular Base y los diseños curriculares, donde la metodología está basada en el aprendizaje significativo.

Dada la importancia asignada al contacto directo con la realidad, en este caso el itinerario, éste desempeña un papel fundamental en el desarrollo de la unidad, y de acuerdo con ello ésta se estructura en las fases características de antes, durante y después de la visita.

Tomamos como punto de partida los conocimientos e ideas previas de los alumnos y alumnas, para a partir de ellos plantear interrogantes mediante un proceso de redescubrimiento y comprensión de los contenidos conceptuales, procedimentales y actitudinales, partiendo de la realidad almeriense durante el siglo pasado, para llegar a contrastarla con la del conjunto de España.

Desde este punto de vista, la visita se convierte en una forma más de obtener y trabajar la información, y sus fases se integran en el conjunto de la unidad.

ANTES DE LA VISITA:

FASE A.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

En ella se plantean los objetivos y contenidos básicos de la unidad, se explicitan las ideas previas y se plantean los primeros interrogantes.

FASE B.- INVESTIGAMOS NUESTRO PASADO. ¿SE TRANSFORMÓ ALMERÍA EN UNA CIUDAD MODERNA EN EL SIGLO PASADO?.

En ella se proporciona información a través de dos medios diferentes: textos e imágenes recreados y por tanto idealizados, acerca de la evolución de Almería en el pasado siglo y textos históricos, planos e imágenes «reales» que completan la visión. Todas estas informaciones se analizan y se van sacando conclusiones parciales.

DURANTE LA VISITA:

FASE C.- ¿CUÁLES SON LAS HUELLAS DE LA ALMERÍA DEL SIGLO PASADO EN LA CIUDAD ACTUAL?.

Consiste en la realización del itinerario urbano, que no es sino otra forma de obtener información, esta vez a través del contacto directo con la ciudad y su patrimonio. En esta fase lógicamente se trabajarán más los objetivos y contenidos actitudinales de valoración y respeto hacia el patrimonio y procedimentales en cuanto a la observación directa.

DESPUÉS DE LA VISITA:

FASE D.- RECAPITULACIÓN: REFLEXIONEMOS SOBRE LAS TRANSFORMACIONES DE LA ALMERÍA MODERNA.

Se trata de contrastar la información obtenida por las distintas vías y extraer conclusiones acerca de los interrogantes planteados, y por tanto acerca de la evolución de Almería a lo largo del siglo.

FASE E.- CONTRASTE Y GENERALIZACIÓN. ¿ERA ALMERÍA DIFERENTE AL RESTO DE ESPAÑA?.

En ella se establece una comparación de lo que ocurre en Almería con lo ocurrido en el resto de España y se extraen conclusiones generales.

Evidentemente todo el planteamiento se basa en el trabajo de los alumnos, tanto individual como en pequeño grupo y en el grupo-clase. El profesorado desempeña un papel esencial, aunque muy diferente al de la clase magistral, en cuanto a que introducen los temas, orienta y organiza el trabajo, y lo que es fundamental, ayuda a que se produzcan recapitulaciones y síntesis productivas del trabajo realizado. Sólo de esta manera las actividades de enseñanza-aprendizaje se alejarán del puro activismo para intentar conseguir aprendizajes realmente significativos.

Incluimos un cuadro-resumen de la unidad con especificación de objetivos, contenidos, actividades, materiales y situaciones de aprendizaje, que lógicamente se corresponden con el desarrollo del cuaderno del alumno.

Hemos querido también introducir una serie de esquemas conceptuales que expliciten la relación entre los aspectos generales del siglo XIX en España y su correlato almeriense, en la esperanza de que sean útiles al profesorado especialmente a la hora de ayudar a los alumnos y alumnas a sintetizar y sacar conclusiones en las distintas fases de desarrollo de la unidad

El nacimiento de la Almería moderna. Itinerario por la Almería del s. XIX Diseño general de la unidad didáctica

ANTES DE LA VISITA

A) Planteamiento del problema		
Contenidos y actividades	Materiales	Situaciones de aprendizaje
1.- Presentación de objetivos y contenidos básicos de la unidad.	• Texto introductorio.	• Exposición del profesor.
2.- Motivación. Explicitación de ideas de alumnos y comprobación de conocimientos. <ul style="list-style-type: none"> • Sobre las transformaciones asociadas al s. XIX: revolución industrial, burguesía, liberalismo, proceso de urbanización... • Sobre Almería en el s. XIX. 	• Imágenes representativas de la evolución de Almería y España en este período.	• Trabajo individual.
3.- Recapitulación y planteamiento de interrogantes.	• Esquema conceptual.	• Profesor y debate profesor / alumnos.

B) Investigamos nuestro pasado: ¿Se transformó Almería en una ciudad moderna en el siglo pasado?			
Objetiv. (ver pág. 8)	Contenidos y actividades	Materiales	Situaciones de aprendizaje
1a 1b 1c 1d	1.- Recepción de información sobre las transformaciones experimentadas por la ciudad de Almería en relación con: <ul style="list-style-type: none"> • Los distintos períodos históricos. • Los grandes problemas del siglo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Textos recreando la evolución de Almería en el siglo pasado. • Imágenes representativas. • Viñetas tipo «cómic» para conseguir una mayor empatía. 	<ul style="list-style-type: none"> • Presentación del profesor.
	2.- Análisis de la información.	<ul style="list-style-type: none"> • Guión de trabajo para la realización de actividades. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajo individual y en grupo.
	3.- Síntesis parcial. <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué problemas tenía Almería en el s. XIX?. • ¿Cómo y por qué cambió a lo largo del siglo?. 	<ul style="list-style-type: none"> • Esquema conceptual. 	<ul style="list-style-type: none"> • Profesor Debate alumnos.
4a 4b 4c 4d	4.- Recepción de nueva información sobre los mismos contenidos.	<ul style="list-style-type: none"> • Textos históricos. • Planos. • Imágenes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Presentación profesor.
5a 5b 5c	5.- Análisis de la información.	<ul style="list-style-type: none"> • Guión de trabajo para la realización de actividades. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajo individual y en pequeño grupo.
	6.- Síntesis parcial: <ul style="list-style-type: none"> • ¿Qué pasaba en Almería?. • ¿A qué tendencias generales respondía?. 	<ul style="list-style-type: none"> • Esquema conceptual. 	<ul style="list-style-type: none"> • Profesor Debate de alumnos.

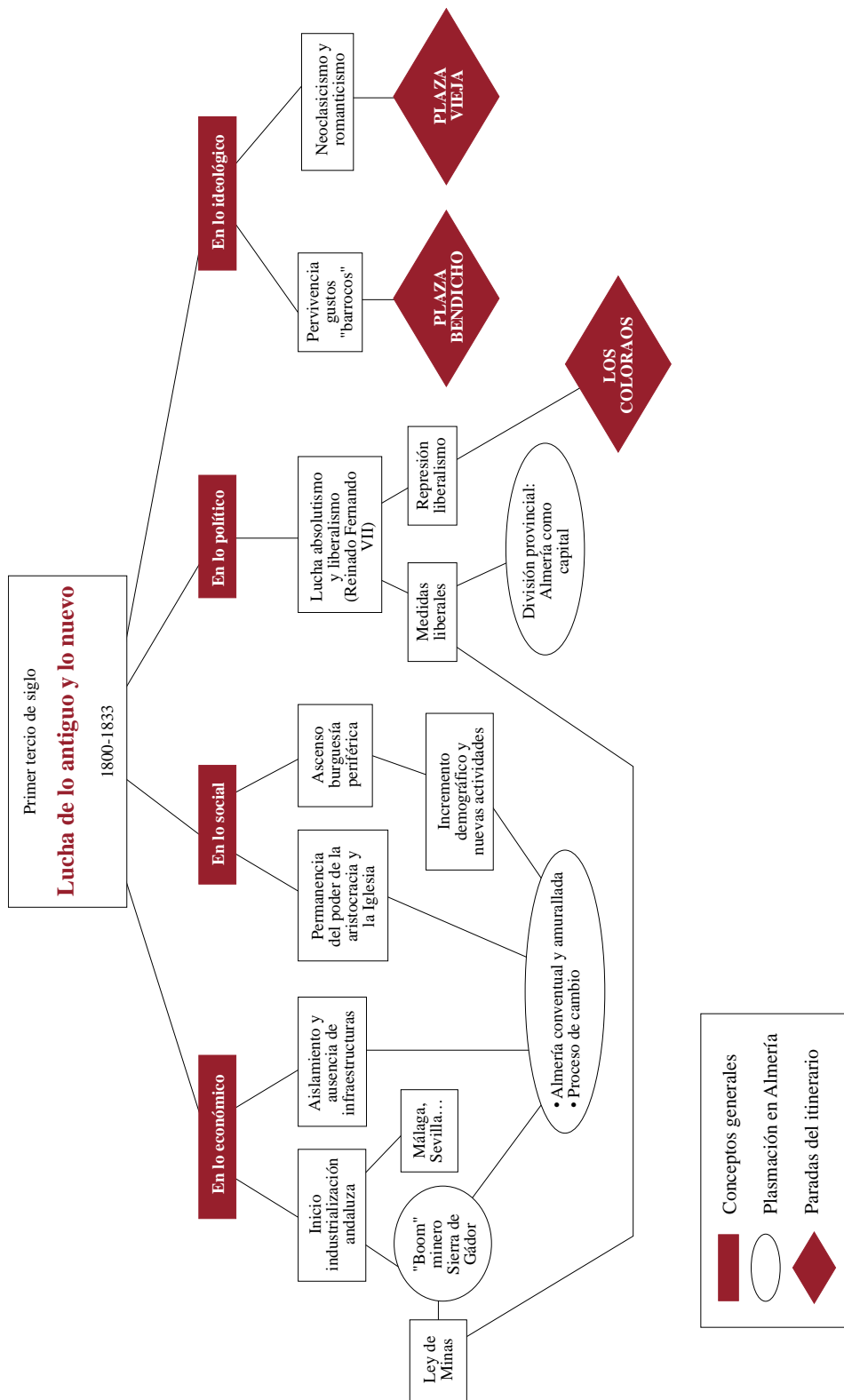
DURANTE LA VISITA

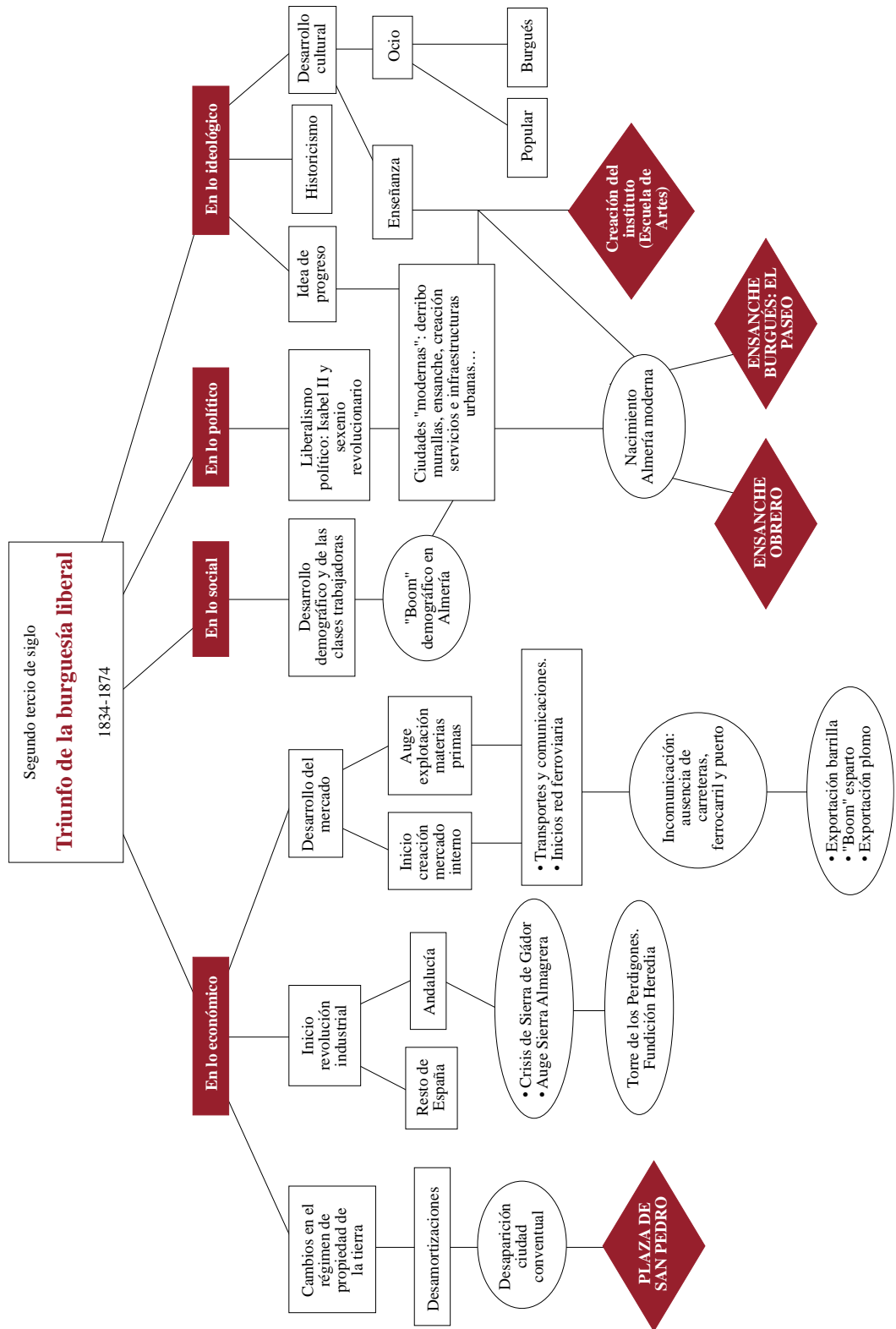
C) ¿Cuáles son las huellas de la Almería del siglo pasado en la ciudad actual?			
Objetiv. (ver pág. 8)	Contenidos y actividades	Materiales	Situaciones de aprendizaje
1c 2a 2b 2c 2d 2e 3a 3b 4a 4b 5c 6a 6b	1.- Obtención de nueva información a través de la observación directa. Realización de un itinerario urbano con 7 paradas: <ul style="list-style-type: none"> • La Plaza de Bendicho • La Plaza Vieja • La Plaza de San Pedro • Paseo Puerta Purchena • Escuela de Artes • Puerto • Rambla 	<ul style="list-style-type: none"> • Cuaderno de actividades. 	<ul style="list-style-type: none"> • Introducción del profesor a cada parada. • Trabajo individual y/o en pequeños grupos.

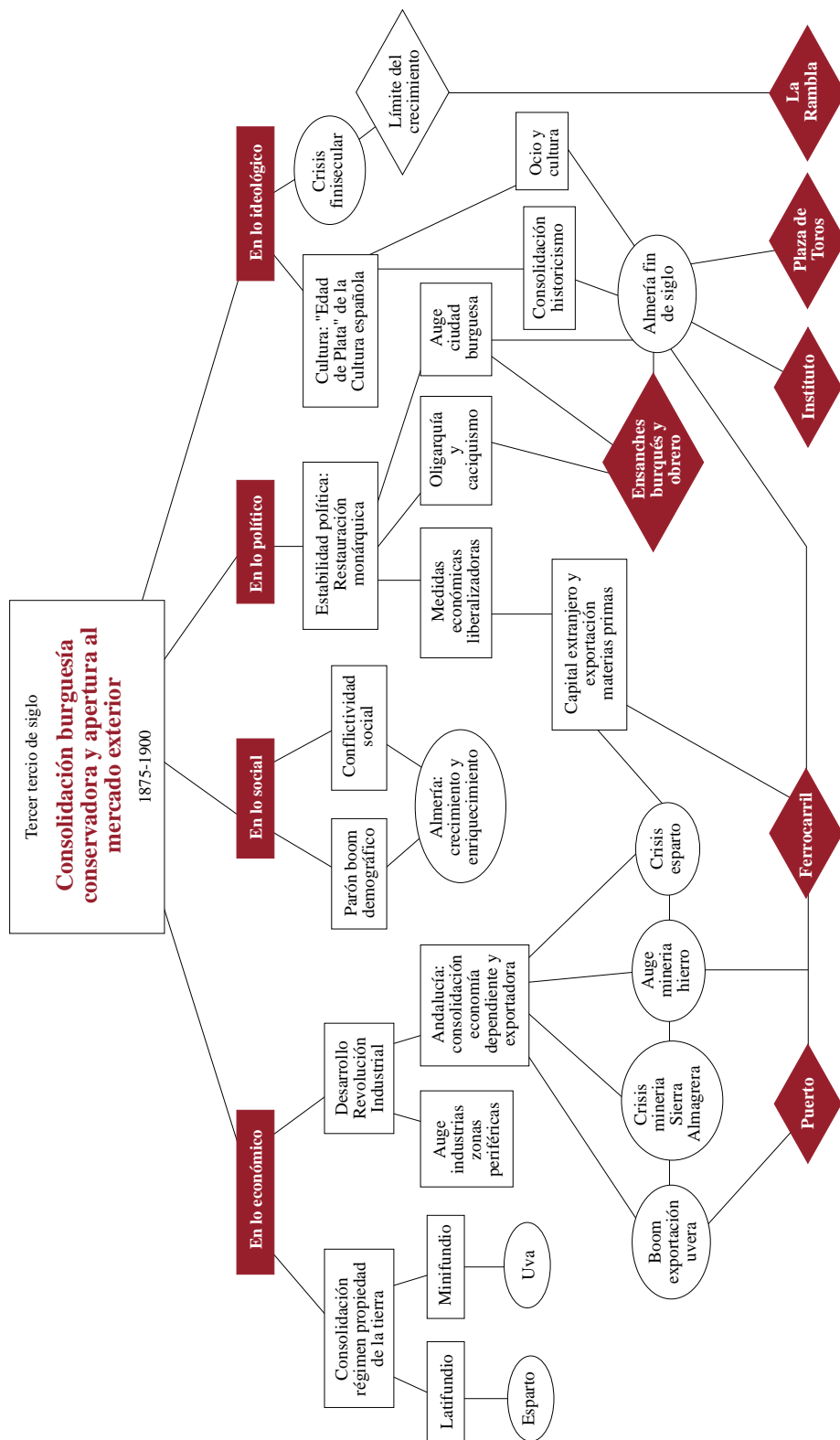
DESPUÉS DE LA VISITA

D) Recapitulación: Reflexionemos sobre las transformaciones de esa Almería moderna.			
Objetiv. (ver pág. 8)	Contenidos y actividades	Materiales	Situaciones de aprendizaje
1a 1c 1d 2a 2b 2c 3a 3b	1.- Recapitulación de la visita.	<ul style="list-style-type: none"> • Cuadro asociando imágenes de edificios y espacios con etapas histórico-artísticas. • Informe personal. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajo individual.
4a 4b 4c 4d 5a 5b	2.- Contrastar la información del itinerario con la obtenida por los otros medios.	<ul style="list-style-type: none"> • Guión de trabajo para la realización de actividades 	<ul style="list-style-type: none"> • Pequeño grupo.
5c 6a 6b	3.- Conclusiones acerca de la evolución de Almería a lo largo del siglo.	<ul style="list-style-type: none"> • Esquema conceptual. 	<ul style="list-style-type: none"> • Profesor Debate alumnos.

E) Contraste y generalización. ¿Era Almería diferente al resto de España?			
Objetiv. (ver pág. 8)	Contenidos y actividades	Materiales	Situaciones de aprendizaje
1b 4c 4d 5a 5b 5c 6a	1.- Confrontación de lo que ocurre en Almería con lo ocurrido en el resto de España.	<ul style="list-style-type: none"> • Imágenes. • Textos y mapas históricos. • Cuadro cronológico comparativo. • Guión de trabajo para la realización de actividades. 	<ul style="list-style-type: none"> • Trabajo individual.
	2.- Conclusiones generales. <ul style="list-style-type: none"> • Almería en el contexto general de la España de su época. 	<ul style="list-style-type: none"> • Esquema conceptual. 	<ul style="list-style-type: none"> • Recapitulación y síntesis del profesor. • Debate alumnos.

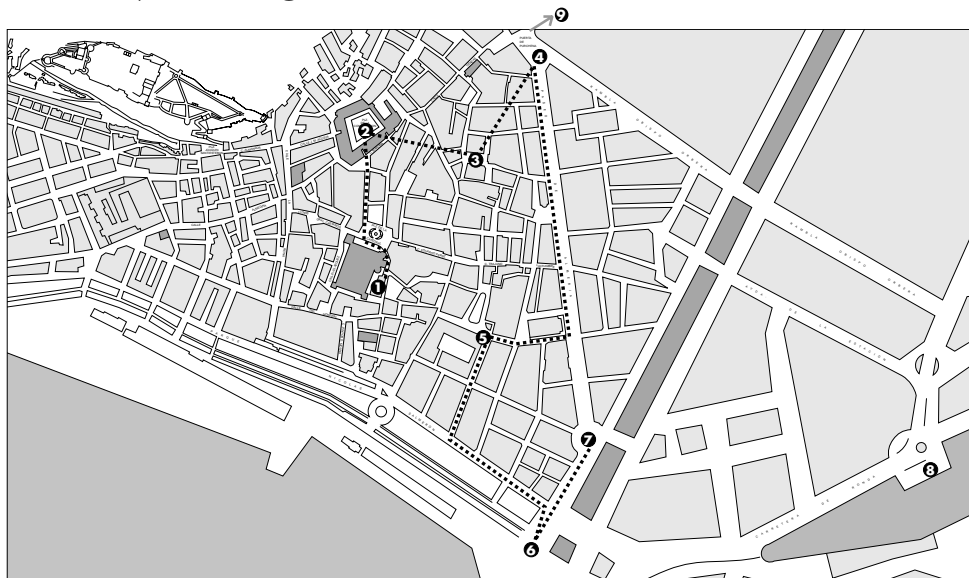






3.- ITINERARIO DIDÁCTICO POR LA ALMERÍA DEL SIGLO XIX

3.1.- EL ITINERARIO



El itinerario a realizar durante la visita nos conduce por unas zonas significativas de la trama urbana almeriense: el casco histórico, el frente urbano hacia el mar y el eje de la urbanizada rambla, o quizás podríamos denominarlos como el pasado, el presente y el futuro de nuestra Almería por la relación con momentos representativos de nuestra historia.

El trayecto previsto para el itinerario de un día es de tres horas, abarcando hasta la parada 7. Pero también existe la posibilidad de darle una mayor rentabilidad didáctica con un desarrollo en dos días con sesiones de tres horas: el primer día se desarrollarían las paradas 1 a 4 y además la 9 (entorno de la Plaza de Toros), mientras que para el segundo quedarían de la 5 a la 8 (Estación de ferrocarril).

El itinerario comienza en pleno centro histórico: La Plaza de Bendicho, junto a la Catedral (1), para pasar después a la plaza Vieja (2), remanso de tranquilidad poco aprovechado por el ciudadano almeriense. Continuamos por la Plaza de San Pedro (3) y la Puerta de Purchena (4), centro de la ciudad y punto de encuentro de los almerienses. Descendiendo por nuestro entrañable Paseo llegamos a la Escuela de Artes (5), y proseguimos hasta alcanzar el mar, por donde tradicionalmente nos llegó el progreso económico y la frustración de un desarrollo no consolidado.

Allí observaremos el conjunto portuario y la silueta del antiguo cargadero de mineral o Cable Inglés (6). El punto final de este itinerario de una jornada sería la Plaza circular y el recuerdo de la rambla (7).

3.2.- DE LA CIUDAD CONVENTUAL A LA ALMERÍA MODERNA

3.2.1.- EL LUGAR. A LA SOMBRA DE LA CATEDRAL: LA PLAZA DE BENDICHO



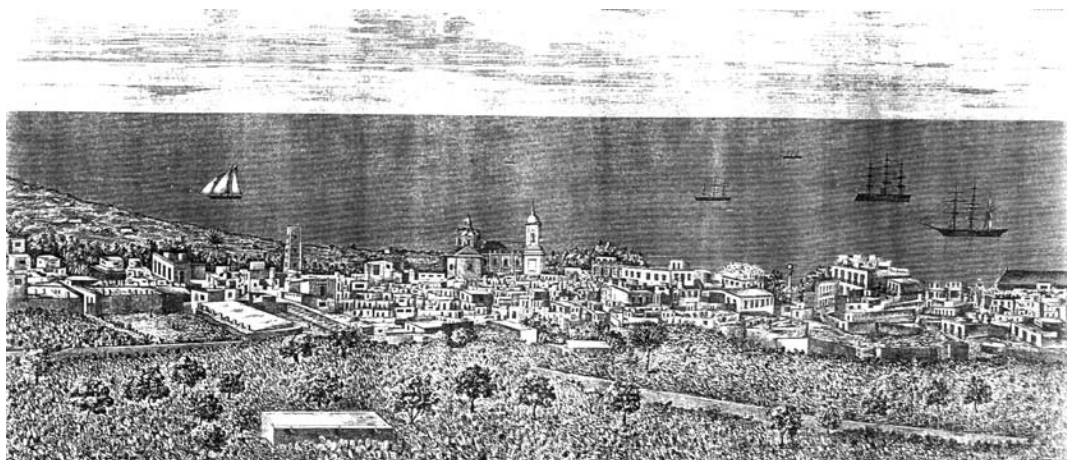
Vista general de la Plaza Bendicho.

En el corazón del casco viejo, la Plaza de Bendicho es uno de esos escasos remansos urbanos que aún conserva el sabor de la Almería tradicional casi milagrosamente, a pesar de la agresión que supone el enorme bloque de pisos, que destroza su imagen de plaza recoleta surgida al amparo de la Catedral.

Este espacio abierto existente frente a los muros del claustro catedralicio, fue uno de los lugares preferidos como residencia de la aristocracia durante los siglos XVI al XVIII. El barrio de la Catedral, antiguo arrabal musulmán de

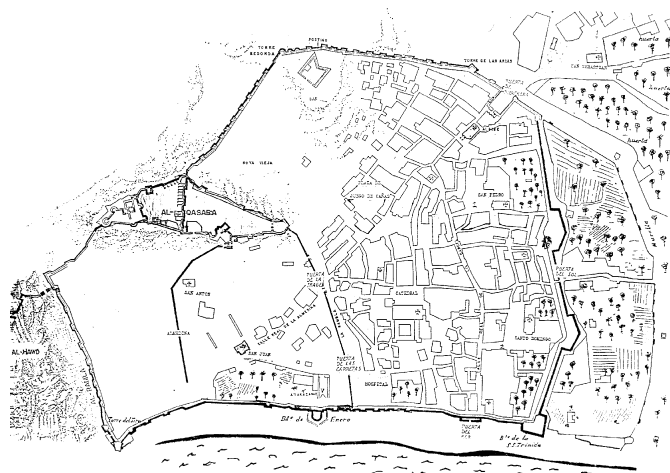
la Musalla, se había convertido en el centro urbano a partir de la conquista cristiana, sustituyendo en importancia a la antigua y degradada medina.

La plaza se rodeará de casas adosadas incluso a los muros de la Catedral, situación que se mantiene hoy en día y que en su momento originó pleitos entre los propietarios y el Cabildo catedralicio. Se llamó «plaza de los Alamos» en 1852, después «de los Olmos», en 1862 «de la Princesa» y en 1868 «de la Revolución», conservando hoy algunos magníficos ejemplos de arquitectura tradicional, fundamentalmente la Casa de los Puche y la de la Música, con independencia por supuesto de la propia Catedral, a cuya sombra surgió y que imprime carácter a este espacio.



Grabado del XIX con una vista general desde el cerro de las cruces.

3.2.2.- PERMANENCIAS Y CAMBIOS DE LA CIUDAD EN LA PRIMERA MITAD DEL S. XIX



Plano de Almería en el siglo XVIII.

En la primera mitad del s. XIX, predomina en la ciudad la herencia del pasado sobre los cambios que inevitablemente van produciéndose. La ciudad está como cristalizada, y tardará en romper esos viejos moldes que los antiguos planos nos han transmitido. Hay una intensa lucha entre lo viejo y lo nuevo: las pervivencias del Antiguo Régimen en el reinado de Fernando VII y el estado burgués que acaba triunfando.

Durante el primer tercio del siglo, al igual que ocurrió durante la Edad Moderna, los edificios

religiosos protagonizan la imagen urbana, ocupando con sus iglesias, dependencias y huertos una parte considerable de la ciudad. La Catedral, el palacio episcopal, el Seminario, las iglesias parroquiales de Santiago y San Pedro el Viejo, el Hospital y los grandes conventos de San Francisco, Santo Domingo, la Trinidad, la Purísima y Santa Clara prestan a Almería una imagen de «ciudad conventual» característica de las ciudades del Antiguo Régimen.

La transición de la «ciudad conventual» a la «ciudad burguesa» se llevará a cabo a partir de 1837 con la desamortización de los bienes eclesiásticos.

Las murallas se conservan prácticamente íntegras, salvo el derribo de algunos lienzos como el oriental de la medina (actual calle de la Reina) realizado durante la ocupación francesa. Este cinturón aprisiona el crecimiento de la ciudad marcando una tajante división entre los barrios intramuros y extramuros, los cuales experimentan un crecimiento demográfico considerable.

La medina, núcleo primitivo de la ciudad en época medieval, conserva el trazado de calles estrechas e irregulares consustancial a su origen islámico. Frente a la despoblación que sufre durante toda la edad moderna, a finales del XVIII experimenta un crecimiento considerable, al ser la zona intramuros con mayores posibilidades de expansión urbana.

El antiguo arrabal de la Musalla, convertido en el centro urbano a partir del s. XVI, también experimenta un incremento en su población, e irá viendo cubrirse de nuevas construcciones en los espacios vacíos dejados por los conventos desamortizados.

Pero los barrios que experimentan un crecimiento más espectacular en la primera mitad del siglo son los externos a la muralla situados al Noroeste de la ciudad en torno a la parroquia de S. Sebastián. Son barrios establecidos en una zona de vega y junto a las vías de comunicación con Murcia y Granada. Sus calles principales (actuales Murcia, Granada, Alcalde Muñoz, Rambla de Alfareros), confluyen en forma de abanico en la Puerta de Purchena, marcando el trazado urbano hasta nuestros días.

A) UNA CIUDAD INCOMUNICADA Y CARENTE DE SERVICIOS



Vista tradicional de una calle del casco antiguo.

La incomunicación será uno de los problemas básicos de Almería durante todo el siglo. El mar era la única esperanza de unas comunicaciones mínimamente fluidas. El puerto era vital para una economía cada vez más fundamentada en la exportación: esparto, barrilla, plomo. Y sin embargo no existen instalaciones portuarias. En 1836 se demanda la construcción de un muelle, porque la inseguridad del puerto hace que desaparezcan de él los buques, tanto españoles como ex-

tranjeros, ante el miedo de estrellarse en la playa. El primer muelle construido será precisamente el destinado a embarcar el plomo procedente de la fundición de Heredia, en las primeras estribaciones de la Sierra de Gádor. Pero la construcción del puerto, una de las demandas más sentidas por la burguesía, que pide reiteradamente tras la desamortización el derribo de las Iglesias de S. Pedro el Viejo y Santiago para construir el muelle con sus piedras, se retrasará todavía varias décadas, aunque los planes decisivos para su construcción parten de 1837.



Restos de la fundición del Peñón de Castala (Berja).

En cuanto a los servicios públicos, nada que señalar salvo la carencia absoluta de ellos y el empeoramiento de las condiciones de vida producido por el incremento demográfico. Las calles están sin pavimentar, no ha mejorado el abastecimiento de agua. El alumbrado público se establece por primera vez en 1815 aunque se paraliza en la década absolutista (1823-33). La necesaria construcción del cementerio fuera de la ciudad se concluye en el trienio liberal (1820-23).

B) LA RUPTURA DEL «CORSEÉ». LAS NUEVAS REALIDADES

AÑOS	HABITANTES	DIF. INTERCENSAL	IND. DE INCREMENTO
1797	12.956	–	100
1803	13.703	747	105,7
1810	12.574	-1.129	97
1813	12.330	-244	95,2
1826	18.930	6.600	146,1
1842	17.800	-1.130	137,3
1857	23.018	5.218	177,6
1860	29.426	6.408	227,1
1877	40.323	10.897	311,2
1887	36.200	-4.123	279,4
1897	46.806	10.606	361,2
1900	47.326	520	365,2
1910	48.407	1.081	373,6
1920	50.194	1.787	387,4
1930	53.977	3.783	461,6

Evolución de la población almeriense durante el siglo XIX y parte del XX.

En la primera mitad del siglo no va a vivirse en Almería un desarrollo industrial que modifique de manera revolucionaria sus estructuras. Sin embargo sí aparecen en la ciudad elementos de cambio y transformación que van a ir configurando una nueva realidad.

En este periodo el crecimiento demográfico de Almería es espectacular, situándose entre los más altos del país. Si se había tardado un siglo en pasar de 100 a 200.000 habitantes, el salto a los 300.000 se produjo en sólo 30 años, entre 1820 y 1850. En el partido judicial de Almería entre 1822 y 1857 se pasa de 24.554 a 47.260

habitantes y en la capital de 11.000 en 1795 a 23.000 en 1855.

Entre los factores de este desarrollo incide de manera muy especial la reactivación comercial de la ensenada de Almería. En 1778 Almería se incluye entre los 13 puertos autorizados para comerciar con Indias. A través del puerto se exporta fundamentalmente esparto, plomo y barrilla, importándose productos de hierro, carbón, etc. La ausencia de instalaciones portuarias impedirá sacar el máximo rendimiento a esta situación

Es fundamental el impacto de la minería del plomo, primero en la Sierra de Gádor y a partir de 1839 en Sierra Almagrera. Estos núcleos se convierten en dos de los yacimientos mineros más importantes a escala mundial, generando una industrialización temprana a consecuencia de la prohibición de exportar mineral en bruto.

Los factores que incidieron en el boom de la minería del plomo en la Sierra de Gádor partir de los años 20 fueron los siguientes:

- a) Facilidad de extracción y fundición con poca inversión.
- b) La proximidad al mar de los yacimientos permite solventar el problema del transporte.
- c) Gran demanda de plomo a nivel internacional, debido al proceso de industrialización.
- d) Liberalización de la minería desde 1820.

Sierra de Gádor se horadó de minas y se pobló de pequeñas fundiciones artesanales, dando trabajo todo el proceso minero-metalúrgico a unas 20.000 personas, siendo habitual la figura del minero-agricultor que compagina ambas actividades según épocas.



Restos de galerías de condensación de la fundición de Buenos Aires (Berja).

Fue precisamente al iniciarse la decadencia de Sierra de Gádor cuando comienza el esplendor minero del levante almeriense, cuyo punto de partida es el descubrimiento del rico filón argentífero de El Jaroso que desencadenó una auténtica «fiebre minera». Pronto la sierra se llenó de agujeros, desatándose un intenso proceso especulativo.

Almería centralizará una buena parte de los beneficios derivados de la minería al haberse convertido en centro económico y administrativo al haber obtenido la capitalidad de la provincia en 1833.

3.2.3.- LA ARQUITECTURA DE LA PLAZA. LA CASA DE LOS PUCHE

Presenta, como es habitual, dos plantas, la inferior destinada a servicios y la superior a vivienda de los dueños.

Tiene la fachada rectangular, de una gran sencillez y simetría, con sólo una ligera moldura de separación de plantas y vanos que se recortan limpiamente en el muro. Se destaca el eje central, con una portada de cantería con arco de medio punto enmarcado por columnas sobre un plinto y entablamento. En la clave del arco se coloca el escudo de la familia. Directamente sobre la portada descansa el balcón principal, de mayor tamaño que los demás y con una bonita rejería. La fachada se encalaba, dejando vista la cantería. Tras atravesar el zaguán, el interior se distribuye en torno a un patio central rodeado de columnas toscanas en la planta baja.

Los Puche, apellido que da nombre a la casa, es una antigua familia noble que llegó a Almería con los primeros pobladores cristianos en 1494.

El encanto y armonía de la plaza se ven agredidos y destrozados por un monstruoso edificio de 10 plantas, construido además con la horrible estética de los bloques de pisos propia de los años 60.

Para comprender la existencia de este edificio que utilizamos como metáfora de la degradación sufrida por el casco antiguo a partir de los años 60, hay que tener en cuenta no sólo la inexistencia de una conciencia y una legislación proteccionista acerca del Patrimonio Histórico en la época, sino

también la mentalidad desarrollista y especuladora predominante, amparada y potenciada por los planes de ordenación urbana vigentes en la ciudad en ese momento.

La modificación de las ordenanzas aprobada en el histórico pleno de 22 de junio de 1962 pretende frenar el desarrollo en extensión de la ciudad y estimularlo en altura, para de esta manera abaratar costes de infraestructura (alumbrado, agua, limpieza, etc.) y aprovechar al máximo el espacio. El desastre urbanístico estaba servido.

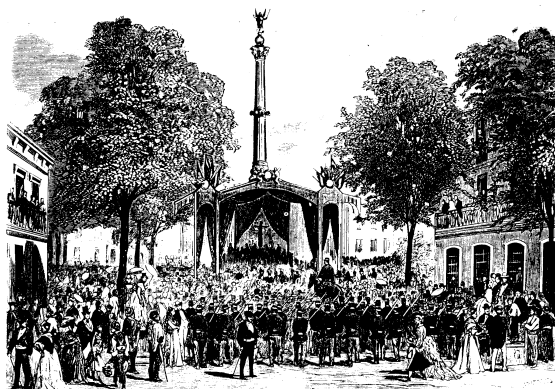


Fachada de la vivienda de los Puche.

3.3.- ABSOLUTISMO Y CONSTITUCIONALISMO. LA PLAZA VIEJA

3.3.1.- EL LUGAR

Ningún rincón más entrañable para la ciudad que esta antigua plaza, lugar de juegos, fiestas y toros, procesiones y desfiles cívicos. Sin embargo desde el siglo XIX, tras desplazarse el centro neurálgico de la vida urbana más al Este, con el crecimiento económico y demográfico de una ciudad en auge, la Plaza Vieja se ha recogido en silencio y soledad, como si no quisiera renunciar al recuerdo de una fecunda historia.



Acto cívico en torno al pingurucho.



Vista de la Plaza Vieja a finales del siglo XIX.

Cuando Abderrahmán III mandó rodear de murallas la ciudad de Almería en el 955 y construir la Alcazaba, la Plaza Vieja quedaba extramuros y adosada al tradicional camino de Pechina, que discurría por las calles de Mariana y Las Tiendas como grandes ejes del tráfico y comercio de la ciudad. Con el desarrollo comercial de nuestro puerto a comienzos del siglo XI a la caída del califato de Córdoba, la ciudad crece a Levante y se amplía la muralla, y dentro de ese ensanche llamado la Musalla quedará nuestra plaza. En estos momentos era un anchurón informe rodeado de bazares y mesones y constituía el zoco principal de la ciudad.

Ya en esa época se situaban allí las casas de la administración musulmana en su lado Oeste, mientras que en el opuesto se abría una puerta que luego se convertirá en casa de los Briceño y convento de Santa Clara.

Era la plaza de los mercados y de las fiestas en la Almería musulmana, el zoco y el coso, y por ello los cristianos la denominaron Plaza de los moros y del mercado. Los cristianos la conocerán sin soportales, rodeada de casas de una o dos plantas, dedicada a bazares, fondas y baños, ubicándose aquí la alhóndiga y el matadero.

Su forma es trapezoidal, con fachada continua y soportales en los bajos, con pórticos de piedra de cantería, aunque los sucesivos revestimientos de cal y pintura han desfigurado totalmente el aspecto original de los sillares.

3.3.2.- SÍMBOLO DE CAMBIOS: EL PINGURUCHO DE LOS COLORAOS



El pingurucho de los coloraos en la actualidad.

Pero el recuerdo de la plaza va a ir unido a los grandes cambios políticos y económicos que sufrirá España y nuestra ciudad en concreto durante el XIX. Desde el punto de vista político la imagen de la plaza va asociada al «pingurucho de los coloraos», una monumental columna - cenotafio de mármol de Macael levantada en el centro de la plaza en honor de los liberales constitucionalistas que desembarcaron en Almería en 1824, procedentes de Gibraltar, con la intención de levantar a la población almeriense contra el régimen absolutista y restaurar el régimen constitucional.

El monumento ha sido rehabilitado recientemente mediante suscripción popular, tras su demolición antes de la llegada del general Franco a nuestra ciudad el 9 de Mayo de 1943, por miedo a que las posibles referencias de libertad de la significativa construcción pudieran herir al dictador.

Efectivamente el monumento recuerda a los «mártires de la libertad», un grupo de idealistas liberales que preparan un desembarco en nuestras costas al grito de restaurar la libertad y la constitución abolida por Fernando VII en 1823. Estos uniformados «coloraos» desembarcan en la desembocadura del río Andarax el 13 de Agosto de 1824, con la ayuda desde tierra de conocidos liberales almerienses y de simpatizantes llegados desde pueblos de la Alpujarra, que pensaban

ingenuamente en el apoyo entusiasta de todo el pueblo. Pero fueron delatados y rechazados por la guarnición realista en su ataque contra las murallas, retirándose hacia los valles de nuestra vega y las sierras, donde serán perseguidos y fusilados el 24 de Agosto.

Sólo 13 años después comenzará a rehabilitarse la labor patriótica de estos mártires con un mausoleo en el cementerio de Belén. Sin embargo al trasladarse el cementerio al solar actual se decidió levantar un nuevo monumento en 1870 en la Puerta de



Antonio Gisbert: El fusilamiento de Torrijos y sus compañeros (uno de los múltiples levantamientos contra el absolutismo de Fernando VII).

Purchena, encargándose al arquitecto Enrique López Rull, que diseñó una esbelta columna conmemorativa alzada sobre un alto pedestal alojando la urna funeraria. El monumento se trasladó en 1899 a la Plaza Vieja, añadiéndole Trinidad Cuartara a la esfera de remate unos rayos de hierro.



Vista parcial de la plaza.

El fuerte valor simbólico está claro en la conmemoración del honor, la fama, el patriotismo o la libertad del pueblo almeriense, y su primitiva erección en 1837 muestra como el régimen liberal se va implantando lentamente pero sin pausa. Efectivamente en 1833 había muerto Fernando VII y hasta la mayoría de edad de la futura Isabel II, ejercerá la regencia María Cristina, quien se apoya en los liberales frente al involucionismo carlista. El Estatuto Real de 1834 es obra de liberales moderados, pues es una carta otorgada por la Regente pero no aprobada por las Cortes, aunque incipientemente reconoce algunas libertades. Las Cartas de 1837 y 1845 suponen ya auténticos textos constitucionales, con un talante más conservador o progresista al hilo de la coyuntura política del gobierno de turno.

Este suceso de los coloraos simboliza la transformación política española ocurrida durante todo el siglo XIX, de paso de una monarquía absoluta sin libertades, típica del Antiguo Régimen, a un régimen parlamentario y burgués.

El siglo XIX comienza en la historia de España con el sangriento episodio de la Guerra de Independencia, que marcará la quiebra del Antiguo

Régimen en favor del modelo constitucional planteado por las Cortes de Cádiz en 1812. Sin embargo el cambio no será radical sino que durante el reinado de Fernando VII «El Deseado» el modelo absolutista y feudal batallará con la represión frente a una inevitable transición hacia el modelo capitalista y liberal.

La rebelión patriótica frente al invasor francés también caló en Almería, formándose una Junta Local como gobierno provisional



Fachada del Ayuntamiento.

mientras durase el secuestro de nuestro rey en Francia. En esta etapa nuestra ciudad sufrirá varias ocupaciones francesas, el saqueo de 1810 por un bandolero guerrillero, o el gobierno de liberales aprovechando el vacío de poder. El regreso real será acompañado por el Decreto de 4 de Mayo de 1814 donde anula la Constitución de Cádiz. Es el inicio de una época de absolutismo y liberalismo, represión e intentonas liberales, marcando un siglo XIX muy inestable a nivel político.

El retornado gobernante no aprecia la necesidad de los cambios demandados por una burguesía en auge, que proclama unas libertades políticas, un libre comercio y una sociedad basada en la igualdad frente a la mentalidad estamental y feudal de la hasta ahora dominante nobleza. El resultado será que comerciantes e industriales actuarán contra la monarquía absoluta desde la clandestinidad, formando sociedades secretas para derribar al rey. El levantamiento de los coloraos es un episodio más de la oposición burguesa, reprimida desde el poder con fusilamientos, cárcel o el exilio de los dirigentes liberales.

3.3.3.- LA TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA Y ARTÍSTICA DE LA PLAZA



Vista lateral con la cubierta de la iglesia del convento de las Claras al fondo.

La idea de prestigiar la plaza según los modelos de Plaza Mayor de otras ciudades españolas, responde a una burguesía enriquecida durante el siglo XIX con la minería y que desea tener una plaza porticada y cerrada en el centro urbano, con fachada continua y soportales en los bajos para defender de las inclemencias del tiempo al mercado diario que allí se realizaba, pues se carecerá de un edificio específico hasta la construcción del actual mercado central en 1893. El diseño de esta plaza es, junto con el Paseo, la operación urbana más importantes de la Almería del siglo XIX.

El aspecto primitivo era bastante más pobre, sin soportales y rodeada la plaza de casas de una o dos plantas dedicadas a bazares, fondas y baños, siempre con grandes rejas que permitieran adaptar la plaza como gran coso urbano, por lo que parecía conveniente una reforma urbana para darle un carácter más señorial y emblemático.

El proyecto del arquitecto Juan Bautista Domínguez de 1841 desea construir galerías de arcos alrededor del recinto urbano. La

idea era prolongar las viviendas con una nueva crujía por delante de la fachada que daba a la plaza y por encima de los soportales, para así dar mayor estabilidad al conjunto y una fachada única a todo el perímetro. Sin embargo la pretendida unidad nunca se llegó a conseguir con la fachada a Poniente del Convento de las Claras, devuelto a la orden a finales del siglo tras la desamortización eclesiástica de mediados.

El modelo arquitectónico utilizado es la vivienda de la burguesía liberal almeriense de mediados del siglo XIX, caracterizada en cada planta por un diseño clasicista y simétrico de los huecos de los balcones, cuyos vanos presentan un guardapolvos moldurado en forma de cornisa clásica apoyada en una pareja de ménsulas, en el caso de la segunda planta, mientras que en la tercera encontramos unos huecos sin ménsulas ni guardapolvos. Es una jerarquización decorativa del edificio en altura, dejando conforme ascendemos gran parte del ropaje decorativo.

Esta remodelación general de la Plaza Vieja forma parte de la transformación urbana almeriense del siglo XIX, de paso de la ciudad conventual del Antiguo Régimen a la ciudad burguesa, más adecuada a los planteamientos económicos, demográficos y sociales del momento. Efectivamente la vieja ciudad heredada está dominada en altura por los volúmenes de iglesias y conventos, una red viaria primitiva de calles estrechas y tortuosas, y el hacinamiento de las viviendas, mientras que ahora, aprovechando la desamortización eclesiástica y el derribo de las murallas medievales en 1855, se quiere crear una ciudad más moderna.

Aquí en el entorno de la Plaza Vieja se pretendía en crear un marco de más prestigio y brillantez a las viviendas burguesas, tanto por la elevación en altura como por la solución urbanística adoptada de plaza mayor cerrada, símbolo tradicional hispánico, que tendrá durante el siglo XIX distintos ejemplos en ciudades españolas.

El rango urbano de la plaza había aumentado durante el XVII al instalarse allí la Casa Consistorial, mientras se adaptaba el convento de Santa Clara como sede de la Diputación Provincial y el Gobierno Civil. Ahora más que nunca era el centro de la vida social almeriense.

El centro cívico de la ciudad se irá desplazando progresivamente en el siglo XX hacia Levante y centrándose progresivamente en la Puerta de Purchena y el Paseo, proceso que dejará totalmente infrutilizada la Plaza en la atonía, el letargo y el olvido general que sufre el casco histórico de nuestra ciudad.

3.4.- LA DESAMORTIZACIÓN Y EL DERRIBO DE LAS MURALLAS MEDIEVALES

3.4.1.- EL LUGAR. LA PLAZA DE SAN PEDRO



Vista parcial de la Plaza en la actualidad.

La Plaza de San Pedro es uno de los pocos remansos para descansar y jugar con que cuenta nuestra ciudad. Poco nos queda ya de aquella glorieta con fuentes y jardines construida en 1848, salvo la iglesia y algunas viviendas que sobreviven asfixiadas entre los edificios que no supieron respetar la vieja y armónica tranquilidad de la plaza.

La glorieta de San Pedro, como se la conocía a mitad de siglo, se edificó sobre los solares del antiguo convento de San Francisco y sus huertos expropiados a la Iglesia tras la desamortización de 1835.

La revalorización de estos espacios responde a la necesidad de descongestionar el casco antiguo encorsetado entre tapias y murallas y posibilitar la edificación en ellos de viviendas y comercios destinados a la burguesía almeriense.

Por las referencias de los mojones del Libro de Repartimiento conocemos la gran extensión de sus huertas: desde la C/ Real hasta la vieja muralla, desde la C/ Sartorius hasta el Paseo, y desde la C/ General Rada a la C/ Ricardos. En definitiva un magnífico espacio aprovechable para las necesidades comerciales y especulativas de la ávida burguesía almeriense.

Hasta el siglo XVIII existieron en ella una balsa y una fuente que aprovechaban para el riego. Las murallas cerraban las huertas y por delante de ellas se extendía un pago de jardines y huertos.

Los usos dados al convento a lo largo de su existencia fueron tan diversos como impropios: hospital para albergar a las víctimas de las epidemias, cuartel general cuando los franceses en 1810 expulsan a los frailes, milicia nacional, prisión y almacén en 1838, teatro, Salón de baile, almacén de tabacalera ..., hasta que en 1932 pasó a depender del Obispado.

En 1848 se ordenó la urbanización de la plaza y la construcción de la glorieta. Desde entonces alternó su nombre de plaza de San Francisco con la de San Pedro. En 1862 pasó a denominarse de Isabel II y de la Libertad en 1868.

Tras la compra de los solares de las huertas por Ramón Orozco, un importante empresario local enriquecido con el «boom» de la minería del levante almeriense pero que invertirá los beneficios en negocios inmobiliarios, se procede a su urbanización en el año 1855. Ahora se configura uno de los espacios urbanos más representativos de la zona del ensanche de levante, formado por una plaza amplia y flanqueada por calles rectas (C/ Castelar y San Francisco), donde se instalaron familias de la alta burguesía.

3.4.2.- LA DESAMORTIZACIÓN Y SUS CONSECUENCIAS URBANÍSTICAS

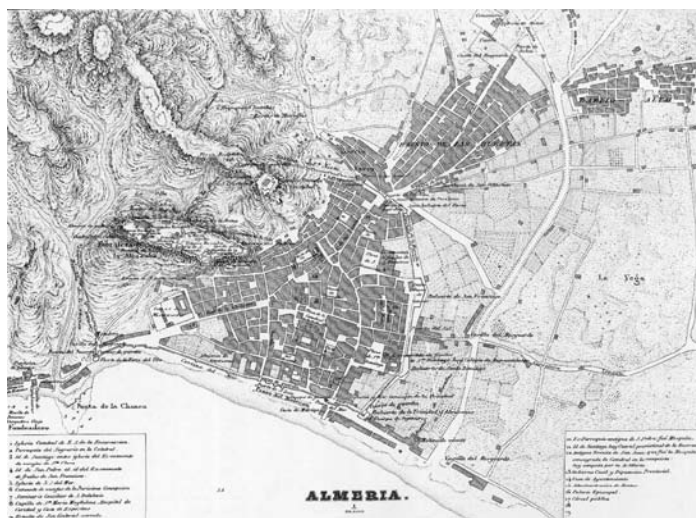
El proceso desamortizador se produce en una coyuntura política (el corto periodo progresista en el que accede al poder la burguesía liberal almeriense), y económica concreta (el desarrollo de la minería y el comercio). Con la desamortización se pretendía transformar el régimen de la propiedad de la tierra a tres niveles:

- La desamortización eclesiástica impulsada por Mendizábal alcanzaría su mayor desarrollo en 1837.
- La disolución del régimen señorial.
- La enajenación de las tierras comunales con la desamortización de 1855.

Sabemos que la desamortización almeriense se caracterizó por su debilidad, pues serán pocas las tierras a subastar y de baja calidad, además de una escasa competencia en la venta. Tampoco en Almería alcanzó la desamortización una gran concentración de la propiedad como en otros lugares de Andalucía, salvo casos excepcionales como la familia Orozco.

Los cinco conventos existentes en la ciudad, que ocupaban extensas manzanas, fueron expropiados y vendidos a familias burguesas que especularán con el precio de los solares y construirán en ellos calles, plazas y viviendas al gusto burgués.

Algunas propiedades fueron devueltas a la iglesia o adquiridas por particulares para volver a desempeñar su misma función, como la iglesia de San Pedro. Otros proyectos emprendidos se quedarán en el tintero como el de convertir la iglesia de Santiago en Plaza; el convento de las Puras en Mercado y el de Las Claras en Gobierno Civil y Diputación Provincial.



Plano General de la ciudad de Almería de Pascual Madoz. 1845-50.

A nivel urbanístico con la desamortización de los conventos y huertas de la iglesia se pretendía adecuar la ciudad a la nueva realidad socioeconómica y demográfica: descongestionar el casco antiguo y organizar un lugar digno para la vivienda burguesa y para las actividades comerciales.

Los barrios y calles que se emplazaron en lo que antaño fueron conventos, permitirán el ensanche interior de la ciudad que absorberá durante algún tiempo el crecimiento de la misma. Su situación céntrica, sus calles rectas y más amplias, favorecerán la concentración de buena parte de las viviendas de las clases sociales más acomodadas de Almería a mitad del siglo XIX.

3.4.3.- LA ARQUITECTURA NEOCLÁSICA: LA IGLESIA DE SAN PEDRO



Vista general de la plaza con la iglesia.

La iglesia de San Pedro es, junto con el Claustro de la Catedral de Almería, el ejemplo más destacado de la arquitectura neoclásica en la provincia de Almería, y ambos proyectos fueron realizados por el arquitecto Juan Antonio Munar. Se levantó a finales del XVIII sobre las ruinas del convento de San Francisco del siglo XVI. Tras la desamortización del convento su iglesia se convirtió en la actual parroquia de San Pedro. La fachada de la iglesia presenta un cuerpo central entre torres campanario retranqueadas, mostrándonos un esquema de origen medieval revalorizado durante el neoclasicismo más puramente academicista: simetría, armonía, preocupación por las proporciones, resalto del cuerpo central y pilastras jónicas muy planas. La fachada se completa con un frontón triangular en cuyo tímpano se abre un óculo, y un entablamento clásicos.



Interior de la iglesia de San Pedro.

Los efectos de la luz y sombra y el uso de elementos ornamentales de procedencia herreriana, como pirámides, e incluso la combinación de cantería y ladrillo, relacionan a este edificio con la escuela de Juan de Villanueva.

El interior de la iglesia está formado por tres naves con bóvedas sobre pilares y alzado de orden jónico. Carece de crucero y cúpula, potenciando el sentido longitudinal del espacio interior y dándole un efecto de solidez academicista.

3.4.4.- UN ÚLTIMO OBSTÁCULO: LA MURALLA



Vista general de la ciudad recién demolidas las murallas medievales.

El derribo de la muralla que rodeaba buena parte de la ciudad se imponía por varias razones: el aumento de la población en los barrios extramuros, el sentimiento de marginación de su población, la dificultad de comunicación entre éstos y el casco antiguo, la saturación del tráfico que confluía en la Puerta Purchena, único punto de acceso a la ciudad por el norte y en el que confluían también los cami-

nos más importantes (Granada y Murcia) y los de las zonas agrícolas de los pueblos más cercanos.

La vieja Puerta de Purchena era a todas luces insuficiente para albergar el tráfico existente. Prueba de ello es que en 1837 se hace necesario recurrir a un repartimiento entre los vecinos para ensancharla como solución de emergencia .

En 1848 los vecinos extramuros deciden escribir a la reina pidiendo el derribo definitivo y la unión de los barrios. El Ayuntamiento se une a la propuesta aportando otras razones de peso: reconcentrar el comercio, las artes y demás fuentes de riqueza, favorecería la concurrencia a estos barrios de propietarios e inquilinos y regeneraría culturalmente a sus gentes.

La autorización definitiva para su demolición no se produce hasta 1855 y a partir de esta fecha se ponen de manifiesto, por un lado, las continuas disputas entre las autoridades municipales, el ejército y la hacienda nacional, y por otro, el predominio de la iniciativa privada sobre la pública en la labor urbana del XIX.

El Ayuntamiento aprovechará la corrupción de los últimos años del gobierno de Isabel II para disponer de los solares libremente, concede los materiales del derribo a particulares a cambio de que llevaran a cabo todas las obras de desmonte, explanación y traslado de escombros. Hay una vía libre a la especulación.

Entre las consecuencias urbanísticas más importantes de la desaparición de la muralla destacaremos:

- a) La unión de los barrios y la apertura de la ciudad a la vega y al Puerto.
- b) El aumento de la riqueza urbana al revalorizarse los terrenos junto a la muralla adquiridos por la burguesía y el Municipio.
- c) La aparición de nuevas calles y plazas que siguen el trazado de la muralla, entreviéndose ya lo que será el futuro ensanche de levante.

3.5.- TRANSFORMACIONES SOCIALES Y URBANAS: EL ENSANCHE BURGUÉS Y OBRERO

3.5.1.- EL LUGAR. LA PUERTA DE PURCHENA



La Puerta de Purchena y el Paseo de Almería a principios del actual siglo.

Si algún lugar plasma mejor que nadie las transformaciones sociales y urbanas de Almería durante el siglo XIX como resultado del esplendor minero y de la uva, ese es la Puerta de Purchena.

Esta plaza es el pulmón de la ciudad y su centro neurálgico, un punto emblemático y cruce de caminos de la rambla de Alfareros, la rambla del Obispo Orberá y la C/ de las Tiendas, además de punto de partida hacia las antiguas salidas de Granada y Murcia.

Este punto de encuentro de los almerienses de cara a la visita comercial, para gestionar negocios en los cafés de alrededor o simplemente espacio del paseo matutino, tiene su origen en el viejo anchurón situado frente a la tradicional puerta musulmana de entrada a la ciudad, que conectaba con Pechina, aunque por error los cristianos la rebautizaron de Purchena en 1492.

Si primeramente era un espacio extramuros, como resultado del desarrollo urbano de la segunda mitad del XIX se convertirá en pieza central de la trama urbana. Será algo así como el km 0 de la ciudad y provincia, una referencia obligada en el reloj de la ciudad.

3.5.2.- EL ENSANCHE BURGUÉS DE LEVANTE

Desde la segunda mitad del siglo XIX, cuando se autoriza el derribo de las murallas y se edifica sobre los solares de las propiedades eclesíásticas, el Paseo y la Puerta de Purchena se convirtieron en una zona privilegiada de la ciudad.



El Paseo de Almería con la altura tradicional de las edificaciones.

El desarrollo urbano de Almería durante la segunda mitad del XIX se inscribe en un proceso general urbanístico que afectó a otras ciudades españolas. Un dinamismo económico y social que en Almería surgió al amparo de la minería y el comercio de la uva que enriquece a la burguesía. Se generó así un mercado de trabajo que atrajo



Trazado del último tramo del Paseo con la Plaza Circular.

a una gran parte de la población rural. La riqueza producida permitió que se emprendieran reformas urbanísticas y obras de infraestructuras que incidieron positivamente en mejorar el mercado de trabajo.

Para evitar el caos urbanístico se diseñan los planes de ensanche, que dirigen el desarrollo de la ciudad en un sólo sentido y responden a proyectos especulativos. Efectivamente favorecieron a la clase burguesa, tanto en las operaciones urbanizadoras como en la edificación, puesto que las zonas

de ensanche serán áreas de residencia y fuente de acumulación de capital para la burguesía; de ahí el carácter geométrico del trazado urbano para facilitar la parcelación y venta de los solares. El ejemplo lo tenemos en la familia de Ramón Orozco que invirtió su capital en la adquisición de las huertas del convento de San Francisco para su urbanización, convirtiéndose en uno de los principales promotores del ensanche de levante desde 1860.

A) TRANSFORMACIONES URBANAS.

Uno de los proyectos más significativos fue la apertura del Paseo, convertido en eje vertebrador de los futuros proyectos de ensanche de sus áreas más cercanas. Los primeros proyectos de ensanche se realizaron sobre los espacios ocupados por las huertas de los conventos desamortizados: San Francisco, Sto. Domingo, La Trinidad y Santa Clara. Los tres primeros ocupaban las zonas comprendidas entre la Plaza Sartorius y la de la Virgen del Mar, tierras adquiridas por familias de la rica burguesía almeriense.



D. Ramón Orozco, el más importante empresario y terrateniente local.

El arquitecto municipal Marín Baldó elaboró en 1860 un proyecto de ensanche que comprendía un trazado de calles sobre las huertas de los conventos de Sto. Domingo y la Trinidad y en el sector comprendido entre el Paseo y la rambla.

El proyecto suponía básicamente la prolongación del Paseo en línea recta hacia el sur y el trazado de las calles Gerona y General Tamayo perpendiculares al Paseo, y las calles Conde Ofalia, Marqués de Heredia y Martínez Campos. A levante del Paseo lo proyectado comprendía el trazado de las calles Reyes Católicos, García Alix, Navarro Rodrigo y Méndez Núñez.

Más al norte de la zona proyectada por Marín Baldó, en

el espacio comprendido entre la C/ Obispo Orberá y la Rambla, conocido como paraje de las huertas, en 1833 el arquitecto municipal Trinidad Cuartara Casinello trazó un plano de alineación de la zona que comprendía la apertura de las calles Terriza, San Leonardo, Alcalde Muñoz, González Garbín y Juan Lirola que se cortaban perpendicularmente dejando manzanas achaflanadas.

La urbanización del área descrita hasta ahora, configuró lo que Emilio Villanueva denominó «ensanche burgués de levante», porque efectivamente los propietarios de las zonas urbanizadas fueron los principales animadores del proceso, especulando con los terrenos y dando las máximas facilidades al Ayuntamiento para que sus proyectos se llevaran a cabo, y sobre todo en el área planificada se edificaron las viviendas al mejor gusto burgués.

B) LOS MODELOS ARQUITECTÓNICOS.



Vivienda burguesa en la Plaza de la Administración Vieja.

A lo largo del Paseo y en la Puerta Purchena todavía se hace posible observar ejemplos de las viviendas de la burguesía almeriense, con unos modelos muy definidos en la arquitectura del XIX. Se trata de viviendas unifamiliares de dos plantas con cubierta plana, organizadas en torno a un patio cubierto donde se aloja la escalera. Su fachada es rectangular, la enmarca un zócalo con resaltes laterales, cornisa de separación de plantas y entablamento como remate.

Los vanos de la planta principal se abren a balcones, coronados por guardapolvos con perfil de cornisa, a veces apoyados en una pareja de cartelas. Estas construcciones de clara inspiración neoclásica las encontramos en zonas del casco antiguo y los primeros tramos del Paseo y en la zona urbanizada del convento de San Francisco.

Entre 1860 y 1870 se produce una cierta transición en la arquitectura que va adoptando lenguajes decorativos más complejos y recargados mientras se abandona la rígida dependencia de las reglas de composición. Tenemos ejemplos en la casa de la Plaza de la Catedral, esquina a C/ Eduardo Pérez o en viviendas plurifamiliares de las calles y plazas más concurridas de la ciudad.

La entrada principal pierde su portada que se convierte en un hueco más y sobre ella el balcón principal se transforma a veces en un mirador con estructura de madera o de hierro, cerrado por cristaleras o cubierto de un pequeño tejado con la finalidad de aproximar a las mujeres a la calle.

La mayor parte de la arquitectura ecléctica en Almería recayó sobre los arquitectos Trinidad Cuartara Casinello y Enrique López Rull, que proyec-

taron numerosas viviendas en el casco antiguo y en el ensanche. Son ejemplos la actual Diputación provincial, el edificio de la Puerta de Purchena esquina a Avda. Pablo Iglesias, la casa de Emilio Pérez (Casino), o el edificio que hace esquina en la Plaza Circular con Avda. Federico García Lorca.

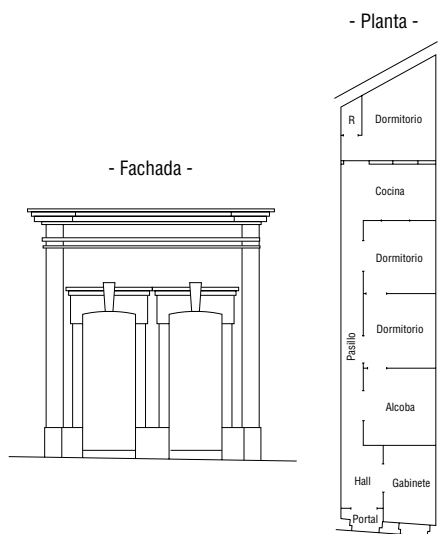
3.5.3.- EL ENSANCHE OBRERO: LA IMAGEN DE UNA CIUDAD

La tipología de edificación de vivienda obrera de «puerta y ventana» es un elemento característico de las clases populares almerienses desde la segunda mitad del siglo XIX, llegando a crear barrios enteros personalizados por estas casas levantadas por la burguesía para el cobro de alquiler.

Sus volúmenes sencillos y su distribución homogénea sobre gran parte de la trama urbana almeriense, aportará una porción importante de la imagen de la «ciudad horizontal» identificada por edificaciones de escasa altura. Representaba la ciudad serena y tranquila, con una arraigada arquitectura popular basada en el uso de materiales autóctonos y volúmenes puros, y a la que el historicismo arquitectónico dio una imagen personal de ciudad mediterránea. Esa mágica ciudad desapareció con el «boom» desarrollista de la década de los 60 y 70. Almería se convertirá en una ciudad rota y desfigurada, con medianerías de 10 plantas por todos los lados.

A) CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS

Estaba clara la necesidad de una vivienda sencilla y barata de construir para acoger a la ingente población rural que se acomoda en Almería con las expectativas económicas de una ciudad en auge gracias a la minería provincial. En apenas 35 años la ciudad ha duplicado su población de 17.800 habitantes en 1842 a 40.323 en 1877.



Proyecto de vivienda obrera. Arquitecto Enrique López Rull.

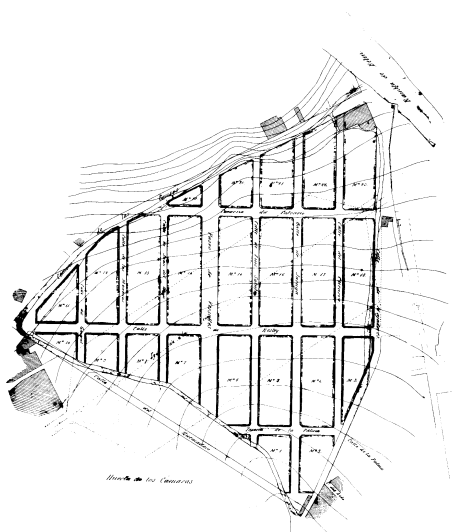
Gran parte de estas expectativas van unidas al hundimiento demográfico de los municipios del valle del Andarax con la crisis de la filoxera, así como a las grandes obras de infraestructura del momento (terminación de los diques del puerto, encauzamiento de la rambla, construcción del ferrocarril ...).

Connotaciones de la vivienda obrera serán el carácter de construcción compacta sin patio interior, dimensiones reducidas, planta rectangular, cubierta en terraza, muros de mampostería y paredes blanqueadas a la cal tanto interior como exteriormente. Todo ello irá unido a las características de funcionalidad, economía y sencillez.

Estaba clara la necesidad de expandir la ciudad con nuevas viviendas para las clases populares. La planificación se hará con el modelo de ensanche,



Viviendas Obreras en el Reducto y Plaza Pavia.



*Proyecto de urbanización de la huerta de Jaruga.
Arquitecto Trinidad Cuartara.*

donde las nuevas áreas urbanas son diseñadas con una trama ortogonal para favorecer la parcelación y venta de terrenos.

Los ejemplos de estos ensanches obreros controlando el crecimiento almeriense son:

- a) El Reducto, zona comprendida entre el cuartel de la Misericordia al Sur y el cerro de la Alcazaba al Norte
- b) El llano de la Chanca, junto a la Avda. del Mar al Oeste

- c) La huerta de Jaruga, entre la C/ Calvario a Levante, el Paseo de la Caridad al Norte y C/ San Diego de Alcalá al Sur

- d) El barrio del Inglés junto a la C/ Granada

- e) El barrio de Chamberí junto a la Ctra. de Málaga

- f) El malecón de los jardinillos, entre las calles Murcia y Granada

- g) El barrio de la Caridad en el paseo del mismo nombre, para alojar a los afectados por las terribles inundaciones del 11 de Setiembre de 1991

Estos proyectos de barriadas se caracterizan por estar enclavadas en zonas periféricas y repetir monótonamente el modelo constructivo. Responden a esa mentalidad capitalista de la burguesía, que construye las viviendas para cederlas en venta o alquiler a la clase obrera.

Pero en otras ocasiones estas viviendas obreras ocupan el borde extraurbano de la ciudad y por ello no están incluidas en los planes de ensanche. Las posibilidades son la autoconstrucción de viviendas por sus propios moradores de forma clandestina y sin someterse a normas legales (no hay posesión del suelo, ni mínimas normas higiénicas ...), con unos modelos a medio camino entre vivienda obrera mínima y el puro chabolismo y hábitat en cuevas en la rambla de La Chanca, el barranco del Caballar, el cerro del Hambre o las laderas de la Hoya.

B) CARACTERÍSTICAS ARQUITECTÓNICAS

La características básica de esta edificación es su funcionalidad, pues con una mínima estructura se quiere aprovechar al máximo el espacio disponible. La planta es rectangular, fácil de integrar en grandes grupos y de adecuarse a una trama urbana ortogonal. La estructura es muy sencilla: muros de mampostería y ladrillo sosteniendo vigas de madera sobre las que descansa



Vivienda obrera en C/ San Lorenzo.

el terrado, originando una gran nave alargada cerrada al fondo con un muro y a la calle por una pequeña fachada. El esquema más simple de distribución presenta comedor, dormitorio y patio, unidos por un estrecho pasillo lateral.

La ornamentación, muy sencilla por el tipo de inquilino que la habitaría, se concentra en la fachada, enmarcada por un zócalo inferior, resaltes laterales y remate superior en moldura. Los huecos de puerta y ventana también aparecen enmarcados por moldura de cantería. Estos esquemas constructivos y estéticos quedarán a salvo de los gustos cambiantes, excepto cuando el renovador racionalismo de los años 30 del actual siglo introduzca algunas modificaciones.

La planta es tremendamente simple, con una habitación fundamental haciendo de cocina - comedor - sala de estar, a la que se accede directamente desde la calle.

C) EL ENTORNO DE LA PLAZA DE TOROS

Una de las zonas almerienses en donde ha quedado más marcada la huella de esta tipología arquitectónica es los alrededores de la Plaza de Toros, junto a la rambla de Belén. Su construcción en 1887-88 dejaba amplios espacios que serán urbanizados progresivamente, mientras se diseñaba una gran arteria principal de acceso, la Avda. de Vilchez, pero que sólo será

prolongada hasta la C/ Granada en los años 50 del actual siglo, lo que dificultaba extraordinariamente el acceso del público a la plaza durante los días de fiesta.

Calles actuales como Calvario o Santa Matilde muestran la perfecta adaptación de esta vivienda a la trama urbana ortogonal. Las casas forman manzanas unidas en dos hileras de casas por la parte trasera.



Viviendas obreras en C/ Sta. Matilde.

3.6.- LA APERTURA AL EXTERIOR DE UNA CIUDAD INCOMUNICADA

3.6.1.- EL LUGAR. EL PUERTO



Vista de Almería sin el puerto.

La escalinata situada al comienzo del espigón de levante del puerto almeriense permite reflexionar sobre una bella panorámica urbana, la tranquilidad del mar y la visión de una zona alejada de manera lamentable del resto de la ciudad tanto por la valla exterior que circunda el recinto portuario, como por la reciente construcción de la autovía del parque. ¿Pero qué significa este espacio para la ciudad? En realidad es la historia misma de Almería.

Efectivamente el origen y la historia de Almería han estado unidas a su puerto. Nuestro intento de salir al mar ha sido una constante histórica, ya que sus actividades económica y su

contacto con el exterior, en ausencia de otras vías de comunicación, estaban determinadas por la construcción de un puerto que concentrara actividades que sin él no se podrían desarrollar.

3.6.2.- DÉFICIT DE INFRAESTRUCTURAS Y ECONOMÍA ESPECULATIVA

A mediados del s. XIX Almería era una ciudad con graves déficits de infraestructura, mal que ha aquejado tradicionalmente a nuestra provincia y que tanta importancia tiene en el funcionamiento de una economía moderna. Este aislamiento determinará un modelo económico volcado hacia el exterior y que nunca encontró en el mercado interior un paliativo para las fluctuaciones del comercio exterior. Incluso las actividades exportadoras se veían a menudo perjudicadas por esta situación.



Construcción del puente sobre la rambla de Parias. Huércal Overa.

Durante el siglo pasado prácticamente no se hizo nada por dotar al territorio almeriense de una mínima red de transportes que permitiera la articulación interna y la conexión con el resto de la península. En 1855 la única carretera general de la provincia, la de Guadix, sólo estaba



Sociedad Minera de Almagrera. Carga de mineral a la salida de los hornos.

construida hasta Gádor, y en 1884 no se había avanzado ni un solo metro. Hasta que en 1877, con motivo de la ley de Carreteras, se iniciaran las obras de la ctra. Puerto Lumbreras - Almería el abandono del estado era total.

En definitiva la integración de Almería en el mercado nacional era inviable por tierra, por lo que la única vía de contacto comercial con el resto peninsular era el cabotaje.

Pero a finales del s. XIX y principios del XX, la situación de Almería ha cambiado: se ha construido el ferrocarril (1895), el cargadero de mineral (1901), el Puerto, carreteras..., y la ciudad ha modificado su fisonomía, pero esta prosperidad y dinamismo no durará mucho, ya que en el primer tercio de nuestro siglo, se producirá un cambio de conjuntura económica y Almería entrará en un letargo del que le está resultando difícil salir.

Este siglo fue trascendental para los almerienses, período de victorias y fracasos, pero en conclusión una oportunidad perdida de sacudir a nuestra provincia del tópico de pobreza y marginación, pues las expectativas de la minería o la uva sólo acentuaron las desigualdades sociales y no crearon una infraestructura económica o un parque industrial que desarrollara de manera permanente a nuestra provincia.

Pero cuando los mercados se cierran por coyunturas políticas o por la competencia de otras zonas, el negocio se vendrá abajo. Pero lo más triste es que la burguesía enriquecida coyunturalmente por la minería no habrá invertido en actividades de desarrollo y de creación de puestos de trabajo, sino en la compra de tierras, convirtiéndose en una burguesía rentista. La «fiebre minera» será una estrella fugaz del crecimiento económico almeriense, y cuando deja de brillar, Almería carecerá de una importante clase media emprendedora de desarrollo industrial, debiendo retornar a la agricultura tradicional de subsistencia.

Para analizar el desarrollo de este brillante siglo a nivel provincial el profesor Sánchez Picón destaca la existencia de ciclos exportadores en la economía almeriense contemporánea:

1.- El ciclo del plomo (1818-84). Desde las primeras medidas liberalizadoras permitiendo la explotación privada de los criaderos de sierra de Gádor, hasta 1885, fecha de la depresión internacional de los precios del metal. Adra tendrá hegemonía como centro metalúrgico hasta 1870, cuando será sustituida por las fábricas de Sierra Almagrera y Herrerías.

- 2.- El reajuste de fin de siglo (1884-1900). Son los momentos de la ruina de la minería del plomo, la rigidez de la oferta del esparto no pudiendo mantener una demanda en alza, la dificultad de rentabilizar y explotar yacimientos de hierro del interior necesitados de económicos medios de transporte, y el parón del cultivo comercial de la uva por la invasión de la plaga de la filoxera. La secuela social será la sangría migratoria a Argelia y Sudamérica.
- 3.- El apogeo de la minería del hierro y de la exportación de la uva de mesa (1900-14). La realización del ferrocarril Linares - Almería entre 1895-99 y el que atravesaba la cuenca del Almanzora hacia Murcia, la instalación de compañías foráneas creando una infraestructura minera para solucionar el arrastre y transporte del mineral, y la bonanza de la industria siderúrgica mundial en una época de rearme militar previo a la Primera Guerra Mundial, estimulan la minería del hierro. Ello unido al «boom» de los envíos de uva de mesa, obligará a terminar en los primeros años del siglo el puerto de Almería.
- 4.- Las dificultades de los mercados exteriores (1915-36). La Primera Guerra Mundial supuso la contracción de la demanda siderúrgica y la desaparición del sector minero almeriense, mientras la uva perdía la mayoría de los mercados, fenómeno agudizado con la depresión de los años 30.

Esta febril actividad exportadora dividida en ciclos, lógicamente vivió distintas etapas paralelas a la marcha de la economía mundial:



Vista aérea del Cable Inglés con el segundo embarcadero de mineral al fondo, a finales de los años 50 del presente siglo.

- a) Crecimiento (1861-85): auge exportador coincidiendo con la generalidad del comercio exterior español
- b) Estancamiento (1885-1900)
- c) Recuperación (1900-14)
- d) Brusca caída por la Primera Guerra Mundial y por la inmediata posguerra

Esta evolución económica tendrá su reflejo demográfico. Frente al crecimiento sostenido del siglo XVIII con el reformismo borbónico, poniendo fin a la sangría demográfica del XVI, el siglo XIX significó un período de claro «boom» demográfico. La importancia de las cifras se aprecia en que para pasar de 100.000 a 200.000 habitantes la provincia hubo de aguardar un siglo (1720-1820), el salto hasta los 300.000 sólo en 30 años (1820-1850), mientras que para alcanzar los 400.000 hubo de esperarse 125 años (1975). Este crecimiento espectacular entre 1820 y 1860 coincidirá con el apogeo de la minería del plomo.

3.6.3.- AL FIN LLEGA EL FERROCARRIL

La economía almeriense tuvo durante este siglo XIX un fuerte empuje, simbolizado tanto en un espectacular crecimiento demográfico como en una fuerte expansión urbana de la capital, gracias a la riqueza aportada fundamentalmente por la minería y el comercio de la uva. Ello hará surgir en nuestra ciudad una cierta clase media enriquecida con el control de estos recursos, y sobre todo obligó a acometer las dos grandes obras de la infraestructura almeriense: el puerto y el ferrocarril. Ambos debían romper ese aislamiento provincial y dar salida a productos esenciales en nuestra economía provincial: minerales de las sierras de Gádor y Alhamilla, el esparto, la uva de los valles del Andarax, Berja y Dalías.

Pero sobre todo será la extracción del mineral de hierro en la sierra de Alhamilla y Filabres, iniciada finales del siglo XIX, cuando las minas de plomo comienzan a decaer, la impulsora del ferrocarril. Se necesitaba un medio de transporte barato entre los criaderos y los puertos de embarque; en nuestro caso la línea Linares - Almería debía dar salida al mineral granadino de Alquife.

El proyecto del ferrocarril Linares - Almería aparece por primera vez en el Plan General de Ferrocarriles de 1869, como respuesta a una decisión política de justicia con las provincias del Sureste peninsular, más que como un proyecto rentable económicamente.

Por fin el 18 de Mayo de 1889 tuvo en el Banco General de Madrid, el único candidato ofertante, que obtuvo la esperada concesión del ferrocarril Linares-Almería, transferida el 23 de Julio a la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España.

La Compañía, para economizar la construcción, acortó el trazado, impuso pendientes y rampas pronunciadas, así como débiles puentes y viaductos, que mermarán la capacidad física de la línea e hipotecará gravemente el destino del ferrocarril.

Se modifica el proyecto original que discurría por el valle del Andarax por un nuevo recorrido por la comarca del río Nacimiento y el borde sur de la sierra de Filabres. En realidad el objetivo fundamental de la línea era transportar los minerales de Sierra Morena, el hierro del Marquesado en Granada y el de las vertientes meridionales de Sierra de Filabres, hasta el puerto de Almería, pues según los financieros de la compañía explotadora sólo ello rentabilizaría la línea. La uva de barco de la comarca del Andarax o el transporte de viajeros no entraban en los cálculos económicos.



Vista parcial de los andenes.



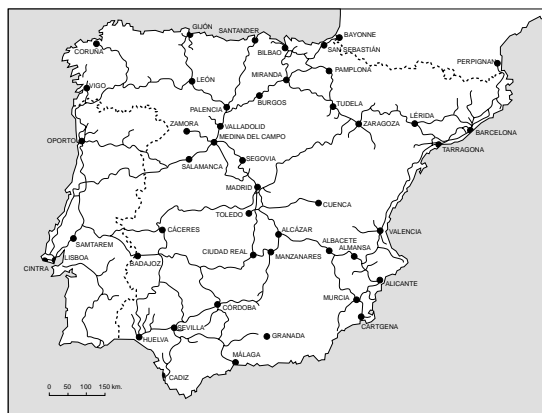
Ferrocarriles y cables mineros en Almería.

En el caso del ferrocarril del Almanzora la relación con el hierro del Norte de la Sierra de Filabres (Serón, Bacares) era también muy estrecha.

Por todo ello el ferrocarril más que un instrumento de desarrollo económico provincial, sirvió como elemento de explotación colonial de nuestras materias primas. La actual situación deficitaria de nuestro ferrocarril es sólo la conclusión de una acumulación de equivocaciones.

El 23 de Julio de 1895 se abrió al servicio público la tercera sección Almería - Guadix, aunque la línea completa hasta Linares sólo será inaugurada el 14 de Marzo de 1899, permitiendo la conexión de Almería con el resto de la red ferroviaria española.

Sin embargo en poco tiempo se verán las consecuencias de la falta de planificación. Los 22 kms que separan Gérgal de Santa Fe de Mondújar presentaban unas pendientes acusadas y curvas muy cerradas, y aunque los trenes ascendentes fueran de vacío, no podían superar los 12 kms/h. En 1907 se proyectó la electrificación de este difícil tramo Gérgal - Santa Fe de 22 kms, inaugurado en 1911, la primera línea férrea española en inaugurar esta fuente energética, con el fin primordial de aumetar la potencia de las máquinas tractoras.



Mapa de ferrocarriles en 1890.

Desde el primer momento de proyectarse la línea de ferrocarril su carácter exportador hace que se contemple la conexión de la vía férrea con el puerto, concluyéndose las obras el 27 de Mayo de 1898. Los más interesados lógicamente eran las compañías mineras, que pretendían sacar al mar la producción de hierro y plomo al mínimo costo.

Este trazado creó graves inconvenientes urbanos al discurrir por una zona céntrica de la ciudad, cortando el tráfico y la circulación de personas, y sobre todo al esparcir el viento por los 4 puntos cardinales el polvo de mineral, dando a un impor-

tante sector de la ciudad una tonalidad rojiza muy desagradable para propios y extraños, y que aportaba a las edificaciones y calles una pátina de envejecimiento y abandono.

La solución parcial a este conflicto permanente entre la Junta de Obras del Puerto y municipio fue comenzar a cargarse el mineral en un lugar más alejado del núcleo urbano, en el segundo embarcadero ubicado en la playa de San Miguel, y levantado en 1916 para recoger el mineral de Sierra Alhamilla y Alquife, explotando desde 1929 todas las instalaciones, edificio y embarcadero la Cia. Andaluza de Minas.

3.6.4.- EL PUERTO.

Los puertos son otro ejemplo de desidia y abandono. En el siglo XIX la construcción del puerto fue una auténtica necesidad y una de las principales mejoras que más podía contribuir al engrandecimiento de la capital, como lo demuestra el júbilo popular al colocar la primera piedra del embarcadero el 23 de Mayo de 1847 en lo que hasta entonces no era más que una playa abierta.

Esta necesidad era debida no sólo por la concesión real de permiso para comerciar con las Indias, sino porque se estaban desperdiciando actividades como la exportación de sal, barrilla y esparto que se hacían por el puerto de Roquetas. La necesidad de exportación de la uva primero y del mineral de hierro después fueron factores determinantes en la construcción del puerto de Almería. También las necesidades de la fundición de plomo de los Heredia en Pescadería aceleraron la construcción de un muelle a Poniente, mientras que la Junta de obras del Puerto intentaría activar la construcción del muelle de Levante y la dársena que se culminarían, tras sortear un sonoro escándalo, en 1906.

Uno de los productos más importantes del tráfico portuario ha sido y es el mineral de hierro de ahí que adquiriera gran importancia el cargadero de mineral o «cable inglés» máximo exponente en nuestra provincia de la arquitectura del hierro y reflejo de la importancia minera del s. XIX.

Otros productos que tuvieron gran importancia exportadora durante el s. XIX como la uva o el esparto, hoy han desaparecido. Las exportaciones de uva comenzaron hacia 1834, y, precisamente debido al déficit de infraestructuras de nuestra provincia se exportaba por el puerto de Málaga, pasando por uva de Málaga, pero es a partir de la década de los 80, cuando adquiere un puesto relevante que procuró al valle del Andarax y a las comarcas del Poniente una época de esplendor. El puerto de Almería se convertirá en un hervidero de barcos cargando barriles de uva.



Vista general del puerto en la actualidad.

3.7.- UNA SOCIEDAD NUEVA: EL OCIO Y LA CULTURA

3.7.1.- EL LUGAR. LA ESCUELA DE ARTES



Escuela de Artes. Antiguo Instituto de Segunda Enseñanza.

El patio central de la actual Escuela de Artes, ubicada en la plaza Pablo Cazard, a espaldas del Teatro Cervantes, es un marco incomparable para la cultura almeriense como espacio abierto y monumental en pleno centro urbano. Pero, sobre todo, por sus pasillos y aulas corren los recuerdos de la historia reciente de Almería y de sus ciudadanos «ilustres», que recibieron aquí su formación.

Además su magnífico claustro permite hoy un marco excepcional para importantes exposiciones y actividades culturales almerienses, siendo sede del Centro Andaluz de Fotografía.

3.7.2.- LA NECESIDAD CULTURAL Y DE OCIO

La recuperación cultural almeriense del siglo XIX es la consecuencia del despegue económico y el desarrollo de una burguesía comercial nutriendo la vida política local lo que unido al aumento de población de la capital, genera nuevas necesidades en dos campos: el ocio y la cultura.

El ocio se reduce para una gran mayoría de población a la simple charla con los vecinos o el escuchar a los charlatanes sus historias noveladas en episodios. En cambio la burguesía, como grupo social poderoso, está contagiada por las corrientes culturales de la época, lo que se manifiesta en la profusión de tertulias, veladas literarias y musicales, y por supuesto la asistencia a teatros.

Para atender a estas nuevas necesidades, se levantarán edificios destinados al esparcimiento y recreo (Plaza de Toros, Casino, Teatro), así como construcciones que quieren satisfacer las nuevas necesidades educativas y culturales: Colegios, Instituto, Ateneo, Círculo Literario ...

Serán las clases más pudientes de la capital, y las minorías culturales que se habían ido formando en contacto con las corrientes intelectuales anglosajonas, las que se agruparán constituyendo sociedades culturales que promueven la creación de instituciones en pro de la cultura y la educación de la población almeriense de esta época.

La Plaza de Toros de Almería (anteriormente había una plaza montada entre la C/ Granada y Murcia) se concluyó 1888, teniendo capacidad para 1.054 personas. Arquitectónicamente se caracteriza por tener una planta poligonal de veinte lados, tres de los cuales se adelantan en cuerpos salientes formando portadas monumentales, que se corresponden con la entrada de sol, la entrada principal y la entrada de sombra.



Teatro Cervantes.

Esta obra es un ejemplo más de la arquitectura ecléctica almeriense pero con fuertes connotaciones neomudéjares, donde se mezclan los elementos clasicistas y la preocupación por lo decorativo: la cantería visible, los arcos de medio punto, entablamentos, frontones, óculos, elementos mudéjares, son sus rasgos más definitorios.

El gusto por frecuentar los baños, bailes, tertulias y teatros se convierte en la actividad preferida de la flor y nata de la sociedad almeriense de la época. El Casino

y el Ateneo, más tarde convertido en el edificio de la Sociedad Círculo Mercantil, se convirtieron en los escenarios idóneos para tertulias, charlas, reuniones y juegos florales. Además de esta función, este edificio era el lugar utilizado para recibir y agasajar a las personalidades más importantes que visitaban la ciudad.

El Casino se construyó para ser la residencia de D. Emilio Pérez, personaje relevante en la política y la sociedad almeriense, y hoy llama la atención por la grandiosidad de su construcción. Un túnel de techo de madera levemente inclinado, para dar acceso a los carruajes, se prolonga hasta la cochera situada en la parte trasera del edificio. Destaca el patio central, coronado por una lujosa vidriera, las sala de baile o el «salón musulmán». Todo ello convirtió el Casino en un edificio casi emblemático de la principal avenida almeriense.



Casino Cultural.

En este breve paseo por el panorama cultural almeriense, los teatros constituyen sin duda una parte importante. Hay constancia de la existencia de un corral de comedias a principios de siglo, aunque será cerrado en 1814 por miedo a una catástrofe debido a los terremotos. Después se crearán el Trianon, Apolo, Teatro-Circo Variedades (ubicado en la actual solar de la Delegación de Hacienda). De todos ellos, sólo se han conservado el Teatro Apolo y el Cervantes.

El Teatro Apolo comenzó a construirse en 1881 y sustituyó al antiguo Teatro Calderón, que estaba situado en la confluencia de las C/ Juan Lirola con la rambla Obispo Orberá. Los arcos de medio punto, con clave resaltada, los óculos y la decoración con motivos teatrales, eran una clara manifestación de su carácter historicista.

El Teatro Cervantes ha sido considerado el más importante de la ciudad y el más prolongado en su construcción (1886-1921). Fue uno de los proyectos más largos



Plaza de Toros.

en su ejecución, puesto que se inició en 1886 y no es inaugurado hasta 1921. El arquitecto que realizó el proyecto del que se consideró un edificio destinado a la ilustración del pueblo fue también Enrique López Rull. De nuevo se hace patente un lenguaje ecléctico que suma elementos neoadademicistas y neobarrocos: tendencia al monumentalismo sobre todo en el piso principal, grandes arcos de medio punto, el balcón protegido por la balaustrada, los óculos, las claves de resalto... ; y elementos modernistas como brazos de lámparas en la fachada al Paseo, barandillas de elegante línea...

Su decoración interior se realiza a principios del siglo XX y reproduce las formas comunes a todos los teatros de esa época. Llama la atención su patio de butacas, con la singularidad de poder alzarse hasta el nivel del escenario, para convertirse en un gran salón de baile.

Completaban este escenario cultural diversas sociedades artísticas y científicas, la publicación de dos diarios (La Crónica Meridional y el Boletín Oficial), la existencia de semanarios y revistas bimensuales (El Ferrocarril, El Sur de España, El Noticiero, El Censor...)

Un fenómeno social típico era el uso del balneario, exclusivo para los ricos. Tenemos constancia del funcionamiento de uno fundado en 1853 al final de la C/ La Reina, donde no sólo se proyectaba el baño sino toda una intensa vida social con símbolos como alquiler de coche, comida, vestimenta apropiada, servicio ..., todo un lujo chocante con la marcada pobreza general. Las casetas de cada familia se instalaban casi junto al mar, para impedir miradas indiscretas a las «señoras».

Efectivamente la época festiva por excelencia era el verano, momento de bailes populares, verbenas, paseos y sobre todo la feria, cuyo origen se sitúa en la petición de la corporación municipal de fecha 17 de Septiembre de

1806 para obtener licencia real para celebrar una feria de ganado a finales del mes de Agosto bajo la advocación de la Virgen del Mar. Una real provisión de 1807 del Rey Carlos IV concede la feria a perpetuidad a la ciudad en el domingo anterior, coincidiendo con la festividad de la Virgen del Mar. Esa unión de actividad económica y motivo de diversión era habitual en las ferias. Primitivamente se situaba en el espacio comprendido entre la Puerta de Purchena y la Puerta de Santo Domingo.



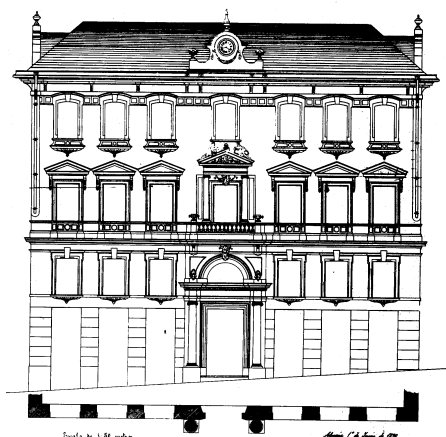
Colegio Compañía de María.

3.7.3.- LOS CENTROS DE ENSEÑANZA

La desigualdad social almeriense se manifestaba en el ámbito educativo, donde un alto porcentaje del 88% de analfabetos contrastaba con el alto nivel cultural de una burguesía muy relacionada económicamente con el extranjero, básicamente Inglaterra.

En el sistema educativo decimonómico convivía una enseñanza tradicional de signo eminentemente eclesiástico con las nacientes ideas liberales.

Se trata de generalizar la enseñanza y desde 1839 aparecen las Escuelas Normales de Maestros y los Institutos de Segunda Enseñanza.



Proyecto de Colegio de Jesús. Antiguo edificio de Correos.

El Colegio de La Purísima se construyó en la plaza de San Fernando, hoy ocupado por la UNED. Las obras se iniciaron en 1885 bajo un proyecto inicial de Trinidad Cuartara, pero el definitivo es de Ortiz de Villajos, aportando este unos rasgos más medievalistas y neogóticos: arcos apuntados y abocinados con delgadas columnas en las jambas, que se prolongan por nervaduras en las arquivoltas, frisos de arquillos ciegos ...

El Colegio del Jesús se levanta a finales de siglo, promovido por uno de los religiosos almerienses más influyentes de la ciudad, José María Navarro Darax. Se trataba de un edificio de corte

historicista que fue demolido para construir el actual edificio de Correos.

La Compañía de María se debe a la labor religiosa emprendida por el entonces obispo de Almería José García Orberá. Fue diseñada por el arquitecto Enrique López Rull entre 1882 y 1885, confiriéndole las características de un historicismo medievalista con raíces góticas y románicas.

El Seminario Diocesano era el más antiguo centro educativo almeriense, creado en 1610 por el obispo Juan de Portocarrero. Por sus aulas pasaron gran parte de los personajes almerienses, aunque su importancia decayó desde la Primera República, con los nuevos aires progresistas poniendo en crisis una enseñanza tradicional.

3.7.4.- LA ESCUELA DE ARTES Y EL PRIMITIVO INSTITUTO DE SEGUNDA ENSEÑANZA

La actual Escuela de Artes fue la sede de la gran revolución cultural y social que se produce en Almería a mediados del siglo XIX, con la creación del Instituto de Segunda Enseñanza el 1 de Noviembre de 1845, sustituyendo al primitivo Colegio de Humanidades existente en el mismo solar del antiguo Convento de Santo Domingo. Esta novedad educativa es fruto del Plan General de Estudios de 1845 y para ello se constituiría una Junta para obtener su apertura en el curso 1845-46 con financiación de la Diputación.

Su promotor será un político almeriense, Joaquín de Vilches, que preocupado por su ciudad, se propuso dos objetivos que le parecían fundamentales: el Instituto y el embarcadero. La oposición de algunos políticos hizo que a D. Joaquín le costara bastante sacar adelante su proyecto. Los políticos progresistas no veían con malos ojos el proyecto de establecer una enseñanza laica que sustituyese a la religiosa que se impartía en los dos centros de enseñanza existentes hasta entonces: el Seminario Conciliar de San Indalecio, creado en 1841 y sede de la Facultad de Filosofía, incorporada a la Universidad de Granada, y el centro privado Colegio de Humanidades de Santo Tomás.



Imagen de la Escuela de Artes a principios de siglo.

Sin embargo, los diputados moderados exponían sus argumentos en contra: Existiendo un seminario podrían los alumnos educarse en él y sus estudios les valdrían tanto como los del Instituto; además a los alumnos les saldría más barata la enseñanza ya que en el Seminario era gratuita.

En un principio el instituto estuvo emplazado en el edificio del desamortizado convento de Santo Domingo durante más de 100 años, pues no es hasta el curso 1951-52 cuando por necesidades

de espacio se realiza el traslado al edificio del actual Instituto «Celia Viñas» en la C/ Javier Sanz.

Por sus aulas han pasado personalidades ilustres: González Garbín, Celia Viñas, Castro Guisasola... y en sus archivos ha quedado constancia de Nicolás Salmerón, Federico García Lorca, Francisco Villaespesa y muchos más, nombres de gran importancia en la historia de nuestro país y cuya fama ha rebasado incluso nuestras fronteras.

A lo largo de estos 150 años, el Instituto de Almería ha sido un centro educativo para muchas generaciones de almerienses, y a su vez un centro dinamizador de la cultura de esta ciudad.

Arquitectónicamente el edificio responde a un modelo historicista cuya composición copia casi rigurosamente el antiguo Colegio de las Puras, actual sede de la UNED, en cuanto fachada de dos plantas enmarcadas por cornisas y reforzamiento en las esquinas. Los huecos se distribuyen de manera rítmica y simétrica, pero con un diseño medievalista en cuanto al abocinamiento de la planta baja, mientras que en el centro se organiza una portada monumental con balcón en la segunda planta y frontón de remate, con el objetivo de prestigiar el acceso al edificio.

3.8.- LOS LÍMITES DEL CRECIMIENTO

3.8.1.- EL LUGAR. LA RAMBLA



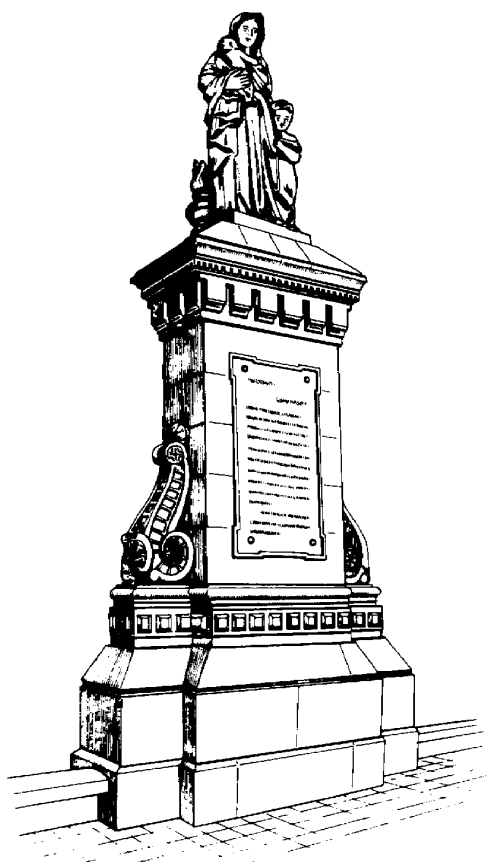
Vista de la rambla a la altura de la Avda. Reina Regente a principios de siglo.

Nuestra rambla está desapareciendo. En su lugar los almerienses asistimos al espectáculo visual de una alegre y verde avenida cruzándola con árboles, flores, espacios libres, juegos ..., toda una oportunidad para el descanso y el disfrute de una ciudad que ha cambiado totalmente su fisonomía con su reordenación.

Si antes el socavón del primitivo cauce seco marcaba un corte radical con la trama urbana, separando la ciudad en dos zonas contrastadas, ahora la nueva avenida es elemento de integración, un pulmón verde que atraviesa la ciudad y crea una imagen representativa al visitante. Sin duda es la transformación urbanística más importante de Almería.

Pero a finales del siglo pasado el contexto urbano era radicalmente distinto. A Levante el crecimiento urbano había llegado al cauce seco de la denominada rambla del obispo, utilizada habitualmente como camino hacia el mar o los barrios del Norte de la ciudad. Pero también era una amenaza permanente en época de lluvias, con aguaceros torrenciales convirtiéndolo en un río que arrasaba las márgenes, como la terrible inundación de 11 de Setiembre de 1891.

Por esta situación se convirtió en una necesidad prioritaria el encauzamiento de la rambla, decidido en la Regencia de M^a Cristina, desarrollándose las obras entre 1894 y 1897 bajo la dirección de los ingenieros Javier Sanz y Valero Rivera. La estatua de «la Caridad» en la Plaza Circular recordará las desgraciadas muertes de las inundaciones y el barrio de la Caridad acogió a los que habían quedado sin techo.



Estatua de la Caridad en la plaza Circular.

3.8.2.- EL CABLE INGLÉS



Vista del cable Inglés recién construido.

Será otra de las referencias de la transición con el nuevo siglo XX. La imagen del muelle - embarcadero de mineral domina el frente costero de nuestra ciudad a Levante del puerto, en la playa de las Almadrabillas.

Su volumen esbelto de complicada estructura metálica impresiona al espectador, que se asombra de tan gigantesca construcción en pleno centro urbano, aunque hoy nos impacte culturalmente que en la década de los 80, hace apenas 10 años, se defendiera

desde diversas instancias su demolición y venta como chatarra, con la excusa que obstaculizaba el crecimiento urbano y la circulación rodada. Precisamente su incoación como BIC fue su tabla de salvamento.

Su construcción va ligada a profundos cambios en el panorama minero almeriense. Desde 1880 comienza a manifestarse en la provincia la presencia de capitales y empresas foráneas que pronto acabarán con los vestigios de la minería autóctona de la primera mitad del siglo XIX.

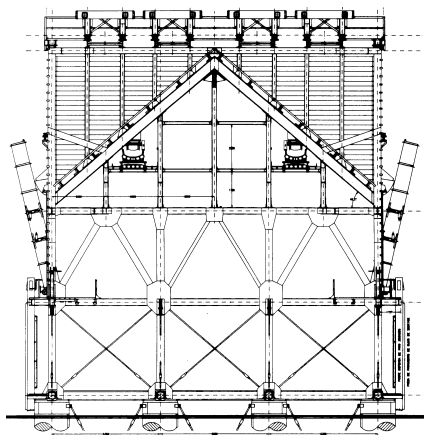
Cuando la herencia de la minería después de estos 100 años consiste básicamente en fundiciones en ruinas, montes desforestados, pueblos abandonados y emigración, el embarcadero sigue en pie para testimoniar las grandezas y miserias de toda una época. Este es precisamente el valor simbólico de que reúne esta construcción.



Pilares metálicos del viaducto.

Hasta la construcción del embarcadero los minerales llegaban en vagones a la Estación de Almería, donde eran descargados y depositados en grandes montones a la espera de ser embarcados. Desde aquí se trasvasaban mediante serones, mulos y carros hasta los muelles del puerto, desde donde se transportaban de nuevo manualmente con espuelas hasta las bodegas de los vapores. Este arcaico y costoso transporte obligaba a utilizar unos 350 obreros para cargar 1.000 toneladas de mineral en 10 horas. Otro procedimiento era transportar el mineral hasta los barcos en gabarras o lanchones.

Básicamente el proyecto consistía en prolongar la vía de ferrocarril más allá de la Estación para que mediante una rampa de acceso con arcos de mampostería y tramos metálicos, se llegara al cargadero propiamente dicho, construido sobre pilotes de plomo introducidos en el fondo marino a golpes de una gigantesca maza de una tonelada. La estruc-



Corte transversal del cable Inglés.

tura se apoya sobre pilares de acero y hormigón armado a base de piedra partida, arena de la playa y cemento Portland traído expresamente de Inglaterra.

Las obras fueron iniciadas en otoño de 1902 y el primer barco que utilizó el nuevo embarcadero lo hará el 12 de Junio de 1904. El rendimiento llegará a posibilitar cargar 8.000 tns de mineral en 10 horas de trabajo. Su último trabajo de carga será en Septiembre de 1970, pues la actividad había sido trasladada al otro espigón construido a Levante en 1918 por la otra compañía minera del Marquesado, la Bairds Mining, embarcadero que continúa todavía en funcionamiento. Representa hoy la proyección en la actualidad del esplendor minero del pasado.

El cargadero de Alquífer es una obra de ingeniería ligada a la tradición de la arquitectura del hierro de la segunda mitad del siglo XIX, a la que pertenece la torre Eiffel de París con un «esqueleto» visto, o la Estatua de la Libertad de Nueva York donde la estructura interna de hierro se recubre de planchas de cobre. En el caso de nuestro cargadero hay dos partes perfectamente diferenciadas: el acceso desde la estación (estructura arquitectónica en forma de plano inclinado por donde discurren las vías de ferrocarril) y el cargadero en sí (estructura ingenieril que permite la distribución del mineral a los barcos mercantes).

La vía de acceso prolonga la vía férrea mediante un puente de piedra que permite la transición entre el suelo y el plano elevado de carga, curvándose progresivamente hasta llegar al cargadero. Este trazado es una barrera que separa la ciudad de la playa de las Almadrabillas y atraviesa la unión de la Ctra. de Cabo de Gata con la nacional 340. Según sus detractores, un enorme trastorno para el tráfico rodado que justificaría su demolición. Las soluciones, como después analizaremos, pueden ser múltiples.

Interiormente el embarcadero presenta un total de 6 cintas transportadoras, 4 longitudinales de unos 50 m y 2 transversales de 15, los primeros recogiendo el mineral de las tolvas a través de los compuestos de descarga y conduciéndolas hasta las transversales, que las transportaban hasta los buques atracados en los costados del embarcadero.

El interior del cargadero alberga los depósitos del mineral, consistentes en una doble hilera de cajas con un fondo inclinado hacia el exterior (el mar), que permitía deslizar la carga a los barcos atracados a ambos costados a través de unas vertederas. El número total de compartimentos era de 40 (20 a cada costado), y como la longitud de cada uno, de 5,40 m, coincidía con la de los vagones, todos los integrantes de una composición podían descargar a la vez y así aligerar enormemente todo el proceso de transporte de mineral a los barcos.

3.8.3.- LA CRISIS DE UN ESPLENDOR EFÍMERO



Viaducto metálico del cable Inglés.

La crisis de finales de siglo, en su vertiente minera (depresión de los precios del plomo) y agrícola (invasión filoxérica y caída general de los precios agrícolas) alimentará una potente corriente migratoria, que será entre 1891 y 1895 de 33.000 personas hacia Argelia, mientras que desde principios de siglo elegirán Sudamérica, especialmente Argentina, destino de 12.000 almerienses en 1912. La crisis se aprecia en que entre 1910 y 1930 los efectivos humanos disminuyeron en 40.000 personas, no una ralentización del crecimiento sino

una despoblación manifestada en tasas negativas de crecimiento, desconocidas en el panorama andaluz.

Esta catástrofe demográfica desde 1914 estará agudizada entre 1920 y 1930, y el resultado será una despoblación general del espacio almeriense, acompañando al declive o ruina de los principales sectores exportadores (minería y uva).

La caída de la economía almeriense es situada por los especialistas en la crisis de la Primera Guerra Mundial, cuyo impacto será especialmente negativo para nuestra coyuntura económica. Si teóricamente los efectos deberían ser positivos porque los beligerantes adaptaban las industrias a las necesidades bélicas y debían importar productos primarios, en cambio la economía almeriense dependía de la comercialización de productos agrícolas y minerales en mercados extranjeros, ahora cerrados y con unos transportes encarecidos.

La uva, como producto de lujo, tendrá una escasa demanda durante el período bélico, sufriendo además la escasez de barcos de transporte, la subida de los fletes por la peligrosidad del proyecto, y el encarecimiento de los gastos de producción, que conllevó el abandono de algunas labores agrícolas para disminuir costes, permitiendo que las plagas de oidium y mildiu destruyeran buena parte de las cosechas de 1915 y 1917. La fuerte protesta popular ante la crítica situación provincial originará una huelga general en Noviembre de 1917 en Almería y los pueblos uveros como reacción ante la incapacidad gubernamental de resolución de los problemas. La emigración será una de las salidas para muchos almerienses.

Sin embargo para conocer la auténtica dimensión de la economía almeriense en el siglo pasado no debemos olvidar los condicionamientos de un medio natural muy degradado. En siglos anteriores, con un clima medite-



Vista del puerto a principios de siglo.

rráneo menos riguroso en el verano, las sierras tenían una abundante cubierta boscosa y arbustiva, aunque alternando también períodos secos, como 1849-54 o 1868-78, con las tremendas riadas e inundaciones de 1871 y 1891 en Almería.

Pero el aumento demográfico del XIX y las

talas sistemáticas de árboles para minas y hornos de fundiciones, además de descontroladas recolecciones de esparto, harán que nuestros montes se conviertan en desnudas sombras de su antigua riqueza, lo que acentuará los procesos de erosión - desertización.

Pero hay otros fracasos que definen la escasa capacidad provincial para mantener el desarrollo económico, sea por razones externas o internas. Es el caso del pantano de Níjar, embalse levantado entre 1841 y 1850 para regar un amplio campo, la más amplia obra hidráulica española hasta finales de siglo; sin embargo no se previó la potencialidad erosiva de las ramblas alimentadoras, por lo que la tierra y el barro cegarán totalmente el vaso del pantano. Será la obra más cara e inútil de nuestra provincia en el siglo XIX.

El balance final es una falta de infraestructuras y colonización extranjera como enemigos del desarrollo almeriense, impidiendo un desarrollo sostenido y la inversión «in situ» de los beneficios de la actividad industrial. Nuestras riquezas viajaban fuera y sólo dejaban unos menguados jornales. Cuando la estrella de la fugaz minería y la industrialización deje de brillar, Almería no tendrá una importante clase media emprendedora o un tejido industrial, debiendo retornarse a la agricultura tradicional de subsistencia y a los recuerdos de esplendores pasados.

3.8.4.- UNA CIUDAD EN TRANSICIÓN

Almería había experimentado un impresionante cambio en todos los órdenes durante el siglo XIX. De pequeña ciudad provinciana con una vida lánguida, marcado aislamiento en comunicaciones y fuerte atraso económico, se había convertido en una ciudad próspera gracias al capitalismo comercial basado en la minería y la uva. Sin embargo ya hemos visto que fue una estrella efímera.

En realidad la ciudad y la provincia no se recuperarán económicamente de la crisis de la Primera Guerra Mundial hasta prácticamente los años 60 del presente siglo con el turismo y los cultivos intensivos. Mientras asistimos a una preocupante sensación de abandono económico y del poder político.

8.- ANEXOS

8.1.- TEXTOS

1.- Fragmento del acta municipal de 13 de Mayo de 1814 con motivo del retorno a España del rey Fernando VII

«El pueblo de Almería constante siempre en el afecto que ha profesado a sus legítimos Soberanos, y con particularidad al Sr. D. Fernando VII que actualmente reina, si bien puede decirse que ningún otro le escediera en la pureza de sus deseos, también podrá asegurarse, que acaso ninguno le haya aventajado en las demostraciones que ha dado en esta época de su amor al trono, ni en que haya sido un efecto libre de su voluntad y de los leales sentimientos que le animan.

El bien interesantísimo de la paz, nunca debidamente apreciado mientras no lo han hecho desear los desastres y calamidades de la guerra, el amor inextinguible a la Religión de nuestros padres, el gusto por nuestras costumbres y nuestras antiguas y venerables instituciones, la restitución del más amado y el más paternal de los Monarcas, la desaprobación de ese Código fundado en principios democráticos, y por último el esterminio de esos bandos que provocaban la guerra civil complemento de todos los males ¿qué motivos podía haber más poderosos?, ¿qué más justo para la demostración del placer que estos acontecimientos debían producir?.

Un pueblo justo y penetrado de sus intereses no podía ser sensible a tantos bienes. Así es que desde el momento en que voló hasta éste la plausible noticia de la entrada de nuestro Rey en su territorio, la satisfacción y el contento se vieron repentinamente en todos los semblantes, las felicitaciones y los parabienes eran recíprocos, y la ardiente expresión de los labios no era otra que la de ¡Viva el Rey!, ¡Viva la religión! y ¡Viva las costumbres de nuestros mayores! Estas palabras tan apreciables para nosotros por las ideas que contienen como por la época en que se proferían, no cesaban nunca de oírse, parece que cesando de repetir las habían de desaparecer el objeto que las producía ...

Concluído este acto, la autoridad política determinó se hiciese una iluminación general en aquella noche; siendo de notarse el esmero con que fueron iluminadas las Casas Consistoriales, aquél también con que procuraron adornar las suyas los particulares y los armoniosos ecos de una orquesta colocada en una de las plazas públicas, y la que acompañaban por intervalos a las canciones patrióticas que se cantaron, bien conocidas de antemano por su buen gusto».

Ochotorena F. **La vida de una ciudad: Almería s. XIX**, p.80-81

2.- Octava real dedicada a los «mártires de la Libertad». Grabada en una de las caras del cenotafio levantado en 1842 en el primitivo cementerio de Belén

*«Yacen aquí los ínclitos varones,
Que por la patria y libertad murieron,
Víctimas inocentes, con traiciones
En poder de los déspotas cayeron,
Y feroces y bárbaros montones
De sangrientos cadáveres hicieron
¡Doloso espectáculo! Su historia
Publicará esta fúnebre memoria»*

3.- El atraso en las comunicaciones

«... Hay que deplorar una vez más el triste destino de aquella desventurada provincia. ¡Ninguna otra hay en España, donde, a la hora presente, en el año de gracia de 1883, se desconozcan todavía, no ya los caminos de hierro, pero hasta los coches-diligencia ... ¡Almería está incomunicada por tierra con las adyacentes capitales de provincia y con la capital del reino, si hemos de entender por comunicación cualquiera vía directa por donde puedan marchar carruajes acelerados! En una palabra: ¡para venir de Almería a Madrid, hay que principiar por embarcarse, el raro día que algún vapor tiene la bondad de tocar en aquel puerto, de paso para otra costa de España! ¡Lo mismo, mismísimo, ocurría si Almería fuese una isla como la de Alborán o como la de Cuba».

Alárcon P.A. de **Más viajes por España. De Guadix a Almería**, p. 22-23

4.- La necesidad del derribo de las murallas

«El aumento de población experimentado por Almería en la primera mitad de la centuria había producido un ensanche considerable en los barrios extramuros. Sus habitantes se sentían marginados por la presencia de una muralla que había perdido ya toda la razón de ser. El problema se centraba en la dificultad de comunicación entre los nuevos barrios y el casco antiguo. La estructura de los barrios extramuros situados al norte de la ciudad (Nuevo, Cruces, Huertas, Alto, etc.), formados a partir de una serie de ejes convergentes en la Puerta de Purchena que hemos llamado como de proyección urbana, centraban todo el tráfico en su vértice, único punto de acceso a la ciudad por su lado septentrional. Aquí confluían también los caminos más importantes (Granada y Murcia) y los de la zona agrícola del río o de los pueblos cercanos (carrera de Santa Rita, rambla de Alfareros, rambla de Regocijos, etc.). La vieja puerta medieval se muestra cada día más insuficiente en medio de un mundo que cambia a su alrededor. Para 1837 se hace necesario recurrir a un repartimiento entre los vecinos para proceder a su ensanche. Esta solución de emergencia puede resultar aún válida en 1837, cuando la población no ha crecido aún lo suficiente, el tráfico no es todavía intenso y la guerra civil revaloriza, ya por última vez, la muralla».

Villanueva Muñoz **Urbanismo y arquitectura en la Almería moderna (1780-1936)** ... p. 75

5.- La planificación burguesa de viviendas obreras

«Al Excmo. Ayuntamiento de Almería»

Don Jerónimo Rojas, dueño de una finca rústica denominada «Chamberi» situada en el pago denominado «La Hoya» cuartel 1 de esta ciudad en cuyos terrenos trata de ejecutar algunas obras con destino a viviendas o casas habitaciones para la clase jornalera, acerca de cuyo proyecto tuvo el honor de dirigirse á V.E. con fecha anterior, en demanda de que se le conceda un permiso libre de gastos, para ir realizando estas construcciones conforme la oportunidad y mis intereses me lo fuesen permitiendo, sujetándome siempre á las líneas y rasantes, que se me marcasen por el Arquitecto Municipal, en lo cual siempre ganaría algo el Ornato Público y se haría un bien a la clase jornalera... proporcionando por un módico y justo alquiler viviendas para esta clase más infeliz de la Sociedad .

Almería, 20 de Junio de 1886"

Archivo Municipal de Almería, leg. 730, doc. 47

6.- La dureza de la vida minera : el emplomamiento

«Todos los operarios que se ocupan en trabajos o manipulaciones, durante los cuales una parte del plomo o metal plomizo que manejan, se esparce por la atmósfera subdividido en partículas muy tenues, tienen sus membranas mucosas, y sobre todo la de las vías digestivas y respiratorias, en contacto con dichas emanaciones. Estas partículas tóxicas, después de haber sido absorbida y adheridas á la superficie de dichas membranas mucosas, dan origen al cólico saturnino (...) El síntoma más importante y que caracteriza al cólico de plomo, es el dolor (...) por lo regular una sensación violenta de retortijones en el vientre, y es á veces de tanta intensidad que pone al enfermo en una extrema agitación, haciendo grandes contorsiones y procurando comprimirse el vientre, atándose un pañuelo o cuerda; y ha habido enfermo que ha hecho que uno de sus compañeros se pusiese de pie sobre su vientre: tal era el dolor que experimentaba. Pero este dolor no es seguido y continuo». El término de la enfermedad «si no es siempre la muerte, deja tullidos á los que la adquieren».

El «emplomamiento» era bastante frecuente entre los mineros, los garbilladores y los fundidores, contándose de 300 a 500 los que se veían afectados por dicha enfermedad al cabo del año, según cifras de 1851. Además, las fundiciones instaladas en las proximidades de las poblaciones eran un peligro para sus habitantes, por los humos nocivos que desprendían».

Pérez de Perceval M.A. **Fundidores, mineros y comerciantes**, p.83-84

7.- Las expectativas del ferrocarril

«Ante esta realidad, los almerienses compendieron sus aspiraciones de mejora en los transportes terrestres en la reivindicación del ferrocarril. En apariencia, pocos asuntos como éste, merecieron tal interés durante la segunda mitad del siglo XIX. Desde que en el Plan General de 1867 se incluyera la propuesta de la línea Mengíbar-Almería, hasta que en 1895 se inaugurara el tramo Almería-Guadix del ferrocarril Linares-Almería, las gestiones encaminadas a dotar a la provincia de este moderno medio de transporte habían sido constantes. De hecho, la Diputación Provincial llegó a hacerse cargo de la redacción del proyecto, ultimado en 1878, e incluso, ante la renuncia de los inversores nacionales y extranjeros para con un tendido costoso y de dudosa rentabilidad, garantizó un interés del 6% a los capitales que se empleasen en una obra que la prensa local del momento solía calificar como «redentora para la provincia». Por contra, la subvención que el Estado preveía para esta línea, 60.000 ptas/Km abonadas en un plazo de 6 a 10 años, resultaba inferior a la establecida para la mayoría del trazado ferroviario, y resultaba disuasoria para los capitalistas de dentro y de fuera.

Tras varios intentos infructuosos y, sobre todo, después de realizar una severa modificación en el trazado de la línea proyectada que consistió, básicamente, en el abandono del valle del Andarax por un nuevo recorrido por la comarca de Nacimiento y el borde sur de la Sierra de los Filabres, la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, constituida en 1889 con el objetivo primordial de transportar los minerales de Sierra Morena hasta el puerto de Almería, se hace cargo de la ejecución de las obras y de la concesión de la línea.

Se confirmaba así el carácter esencialmente minero del ferrocarril proyectado. Los plomos de Linares y del hierro del Marquesado en Granada, y de Beires o Gérgal, en Almería, debían constituir, en opinión de los financieros interesados en el negocio, y por encima de cualquier otra consideración, el grupo de mercancías que rentabilizara la línea. Los evidentes progresos agrícolas que se estaban realizando en las comarcas del Andarax y el poniente almeriense, en plena expansión del parral de uva de embarque, no fueron tenidos en cuenta en los cálculos de los promotores de la línea Linares-Almería. No se trataba, en consecuencia, de un medio de transporte pensado para facilitar la articulación y la integración de Almería en el mercado interior...»

Sánchez Picón A. **La integración...** p. 499-500.

8.- La crisis de la exportación de uva con la Primera Guerra Mundial

«Cuando la noticia del estallido de la guerra llegó a Almería en los primeros días de agosto de 1914, el pánico se apoderó de todos los interesados en la actividad uvera. En aquel nefasto agosto del 14, con las explotaciones mineras también paralizadas, se podían apreciar los riesgos y servidumbres de una economía dependiente y volcada hacia el exterior. Parecía que se cortaba ese cordón umbilical que unía la producción uvera al mercado internacional, a través de múltiples manifestaciones entre las que destacan dos: la paralización de las transferencias de fondos extranjeros a través del Banco de España que dejaba a los parraleros sin los anticipos para acometer la faena que se venía encima, y la falta de vapores que disparaba los fletes y que amenazaba con impedir la exportación de una cosecha más que mediana. Sin embargo, las relaciones comerciales y financieras se restablecieron a principios de septiembre, los anticipos llegaron, la faena se ejecutó, sin demasiado retraso, y los productores, recuperados del susto, se apresuraron a remitir sus barriles sin orden ni concierto al puerto de Almería para desde aquí, ya con vapores suficientes, aunque más caros, enviarlos a los mercados exteriores. Se propició así una situación de abarrotamiento tal que la caída de los precios subsiguientes y el resultado tan ruinoso de la campaña, haría recordar a 1914 como una de las peores de este siglo: las 7,8 ptas a que se cotizó el barril de uva es el precio más bajo alcanzado en toda la historia de la exportación de uva de Almería ...

La siguiente campaña, la de 1915, se caracterizaría por un recorte notable de la cosecha -que disminuye en unos 500.000 barriles: alrededor de 11.000 toneladas, equivalente a una reducción del 26%... En contrapartida, la disminución de la producción permitiría una recuperación de los precios, hasta hacer del segundo año de la guerra una campaña uvera aceptable: unas 18 ptas/barril de cotización media en virtud de la descongestión de las plazas receptoras -a Nueva York este año no llegaron a los 300.000 los barriles enviados-.

La recuperación de la confianza estimuló el flujo financiero hacia los productores en la temporada siguiente; pero, a la vez, la guerra provocó un encarecimiento de los inputs importados para el cultivo del parral y una elevación importante de los costos de producción. En resumen, en la campaña de 1916 se manifestaron nuevos peligros para la actividad uvera. En primer lugar, los fletes y los seguros marítimos iniciaron una espectacular subida. El flete de 1916 era un 90% más alto que el del año anterior, comenzando una escalada que no se detendría hasta después de la guerra. En segundo lugar, se apuntó la política de restricciones a las importaciones, mediante la concesión de un número de licencias, por parte del gobierno británico. En consecuencia, la campaña, con una alta producción, resultó, en general, de mediocres resultados.

Los malos presagios se confirmaron en 1917. El bloqueo alemán provocó un gravísimo problema de carencia del tonelaje suficiente con que realizar la campaña de exportación. Las perspectivas eran tan negras que la desconfianza cundió en el negocio. Las casas fruterías dejaron de enviar anticipos y los suministros para el cultivo escaseaban y se adquirían a precios astronómicos. La constitución de una Asociación Uvera trataba de paliar la catástrofe inminente. Sus esfuerzos se centraron en la adquisición de barcos para el transporte de la uva, acudiendo al gobierno para que se obligara a las compañías navieras españolas subvencionadas a recoger los barriles del puerto de Almería. El incumplimiento de sus promesas por parte del gobierno, condujo a una situación de abarrotamiento del muelle a finales de octubre, con más de 200.000 barriles esperando para ser exportados, que la Asociación Uvera tomó la decisión de presionar con una convocatoria de huelga general en toda la provincia para el día 20 de noviembre de 1917. El masivo seguimiento de la protesta en la capital y en las comarcas uveras nos indica la absoluta dependencia respecto de una actividad agrícola que generaba muchos empleos directos e inducidos. La campaña se saldó con la cifra de exportación más baja de todo el período: unos 850.000 barriles, equivalentes a unas 19.000 Tm, frente a los más de dos millones de barriles de 1916".

Sánchez Picón A. **La integración...** p. 404-406.

8.2.- VOCABULARIO

adintelada: arquitectura caracterizada por el uso del dintel o cubierta recta

andén: corredor o pasillo para andar a lo largo de la vía del ferrocarril

arrabal: barrio extramuros o periferia de una ciudad medieval

cantería: arte de labrar la piedra como material de construcción

cartela: ménsula en forma de S como elemento de soporte. También es una tabla - recuadro sobre el que se coloca un emblema o leyenda

cenotafio: monumento funerario de carácter colectivo y conmemorativo

crujía: espacio comprendido entre dos muros de carga. Desde el punto de vista constructivo cada una de las partes principales o naves en que se divide la planta de un edificio

eclecticismo: corriente arquitectónica característica del siglo XIX y parte del siglo actual hasta la irrupción del movimiento moderno, consistente en una recuperación arqueológica de estilos del pasado como fuente estética, originando la aparición de variantes como el neobarroco, neoclásico, neorrománico, neogótico ...

desamortización: expropiación y venta en pública subasta de bienes comunales y de la Iglesia durante la primera mitad del siglo XIX

entablamento: conjunto de molduras dispuestas horizontalmente, que funcionan como coronamiento o remate

filoxera: plaga de la vid consistente en un insecto que ataca a las hojas y las raíces

funcionalidad: característica de la arquitectura moderna, donde la función y la forma artística no se consideran separadas, y aquella es un elemento básico del diseño

guardapolvos: tejadillo en voladizo sobre un balcón, puerta o ventana a fin de proteger del agua de lluvia y de la intemperie

hacinamiento: situación de extrema densificación de la población de un lugar

incoación: primera actuación de un expediente administrativo consistente en su apertura a petición del ciudadano

marquesina: cubierta que avanza sobre una puerta, escalinata o andén para resguardar de la lluvia, la intemperie o el sol

ménsula: todo elemento que, sobresaliendo del muro, sirve para soportar los empujes o el peso de otro en voladizo

ortogonal: diseño urbanístico consistente en trazar las calles cortándose en ángulo recto

pilastra: elemento vertical adosado al muro, de sección rectangular o poligonal, generalmente con función constructiva de soporte, y a veces meramente ornamental

pórtico: galería columnada a lo largo de una fachada o patio, con una función de resguardo, paseo o meramente decorativo

racionalismo: corriente arquitectónica nacida en Alemania en la segunda década del siglo actual y difundándose en España durante la II República, consistiendo en un corte total con los residuos historicistas y clasicistas, donde lo ornamental se considera superfluo, en favor de una funcionalidad y racionalización del diseño arquitectónico

rosetón: ventana circular con decoración calada o cerrada con vidrieras, generalmente en disposición radial, característica del románico y del gótico

zaguán: pieza de la vivienda inmediata a la entrada, generalmente con la función de vestíbulo

8.3.- BIBLIOGRAFÍA

ALMERÍA (COLECTIVA)

Ed. Andalucía, Granada, 1983

ALMERÍA, CINCO SIGLOS DE HISTORIA

Excmo. Ayuntamiento de Almería, 1989

Expediente Declaración BIC Estación Renfe

Expediente Declaración BIC Cargadero de Mineral

FERNANDEZ MARTÍNEZ C.M.

Trinidad Cuartara, arquitecto (Almería 1871-1912)

Ed. Cajal Almería, 1989

GARCÍA LARA, A.

El puerto de Almería

Junta del Puerto de Almería, 1990

GÓMEZ MARTÍNEZ, J.A.; COVER NAVARRO J.V.

Trenes, calles y minas de Almería

IEA, Almería, 1994

LARA VALLE, J.J.

Desarrollo y crisis urbana en Almería (1900-80)

Ed. Cajal, Almería, 1989

NAVARRO DE OÑA, CONSTANZA

El ferrocarril Linares-Almería (1780-1936)

Ed. Cajal, Almería, 1984

OCHOTORENA, F.

La vida de una ciudad: Almería S. XIX (180-1849)

Ed. Cajal, Almería, 1976

PÉREZ DE PERCEVAL VERDE, M.A.

Fundadores, mineros y comerciantes

Ed. Cajal, Almería, 1985

SÁNCHEZ PICÓN, A.

La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936)

IEA, Almería, 1992

SEMINARIO PERMANENTE ALMEDINA

Imagen urbana de Almería en el siglo XX. Cuaderno del Profesor

Gabinete Pedagógico de Bellas Artes, Almería, 1994

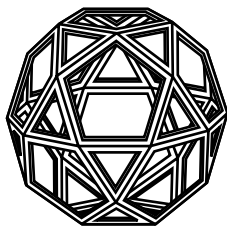
VILLANUEVA MUÑOZ, E.A.

Urbanismo y arquitectura en la Almería moderna (1780-1936)

Ed. Cajal, Almería, 1983



JUNTA DE ANDALUCÍA
Consejería de Educación y Ciencia
Consejería de Cultura



GABINETE PEDAGÓGICO
DE BELLAS ARTES

~ ALMERÍA ~



CENTRO DE PROFESORES
DE ALMERÍA