

Los primeros automóviles de Gérgal

Conocer los primeros automóviles que hubo en Gérgal resulta un tema, a la vez que interesante, difícil de concretar, porque las personas que los conocieron, dado que estamos hablando de principios del siglo XX, desgraciadamente son muy pocas las que quedan entre nosotros. Con este artículo pretendo tener un punto de referencia, que puede adolecer de errores y omisiones importantes, para que con la ayuda y colaboración de gergaleños y gergaleñas o de sus descendientes, se puedan completar y verificar los datos y anécdotas que aparecen en él y recuperar así esta parte de nuestra historia reciente. Por tanto, se agradece a todas las personas que quieran colaborar aportando datos, lo hagan poniéndose en contacto con la dirección de correo del que suscribe que aparece en esta página web.



Plaza Nueva con "La Rubia" de Ignacio arriba y un camión abajo

Los vehículos más antiguos eran de tracción animal y se dedicaban principalmente al transporte de mercancías. Se llamaban “carros” y eran tirados por bestias, de una a cuatro, generalmente mulos. Cuando de Gérgal a Almería no había carretera, sino un camino de tierra y piedras, éstos eran el principal medio de transporte.

Según el Censo Electoral de 1912, de un total de 1623 electores, en el Término Municipal de Gérgal, en el Distrito Municipal N° 2, Sección n° 1, titulada “Escuela de Niños”, había 3 Carreros y 1 Cochero llamado Juan Burgos Martín que vivía en la Calle Ollerías.

Los carros convivieron en el tiempo con los primeros vehículos a motor o automóviles y con los primeros camiones, que poco a poco fueron ganándoles terreno y relegándolos a la desaparición, que ocurriría en los años sesenta del pasado siglo. Recordamos a varios gergaleños que fueron carreteros de profesión, trabajo muy sacrificado que requería unas cualidades innatas como fuerza física, horario ininterrumpido, carácter extrovertido, especial disposición para los tratos y mucho aguante para beber y fumar. Por eso hay un refrán que dice “fumas más que un carretero”.

Según el libro “Viaje y visita a Gérgal” de nuestro querido paisano Juan Antonio de Soria Contreras, por los años 30 eran muy conocidos dos de estos carreteros, Juan Pirulito y Juan Garrancho, que se dedicaban al transporte de mercancías entre Gérgal y la Estación. Rivales en el oficio, formaban entre ellos grandes “peloterías”. Sus carruajes o carros eran tirados por dos a cuatro caballerías, entre dos y cuatro. Así cuenta cómo eran estos personajes:

“Pirulito era un hombre de talla pequeña y no muchos kilos de carne, bebedor sin límite e inofensivo, vestía larga blusa gris a frunces espaciosos que casi no se le advertía la presencia del pantalón, todo lo contrario de su colega Juan Garrancho que era alto y fuerte, no bebía y sí comía mucho turrón de almendra.

Cuando Pirulito entraba a la población, remolcaba en su estómago más de tres litros de vino, atravesando la calle de acera a acera con un tamboleo continuado que hacía ritmo y sonido a esta canción:

*Ya viene Pirulito, mira,
borracho de la Estación, mira,
que le gusta más el vino, mira,
que a Juan Garrancho el turrón, mira,
mira, mira, mira, mira,*

mira, como vengo yo.”

Los hermanos Ángel, Alfredo y Horacio “Los Peras” fueron carreteros. Horacio se dedicó a este oficio hasta los últimos días de la Guerra Civil que vendió el carro por dinero republicano y al día siguiente no tenía valor, y se quedó por tanto, sin carro y sin dinero. A partir de entonces compaginó el trabajo de Peón Caminero con el trabajo de sus tierras, viviendo en la Casilla o Caseta de Peones Camineros a 6 km de Gérgal. Otro gergaleño que tuvo carro fue Luis Rita que lo utilizaba para llevar esparto a Almería. El último carretero de Gérgal fue Rafael “El Montoro” que en los últimos años hacía el servicio de transporte a la Estación de Ferrocarril principalmente. En su carro llevaba desde la Estación de Ferrocarril de Gérgal al pueblo, entre otras mercancías, los sacos de harina de 80 kg., que cogía, al cargarlos y descargarlos, según cuentan, uno con cada mano. También llevaba los barriles o toneles de vino para la Bodega que llegaban procedentes de Manzanares (Ciudad Real). Este vino era el más corriente, era el que se consumía en los puestos o tabernas -poco a poco se irían llamando bares- y en la mayoría de los hogares. Rafael “El Montoro” vendió al jubilarse su carro a Pepe León.

Probablemente el primer vehículo de pasajeros de Gérgal fue una Diligencia o Coche de Caballos (tirado por dos caballos) que se encargaba de traer y llevar el Correo a la Estación de Gérgal cuyo propietario se llamaba Emilio Contreras y Aurelio y Miguel Molina la conducían. Unos años después, sobre los años 20 del pasado siglo, adquirió un Coche a motor, un Ford de pedales. Pasado un tiempo traspasó el Coche de Caballos y el servicio de Correos a otro gergaleño que le llamaban de mote “Cachulé”.

Otro de los vehículos a motor más antiguos que se recuerdan era propiedad de Juan Diego, hermano de Paco Fonda y cuñado de Don Joaquín Miranda (El Boticario), era un coche de los llamados de Gasógeno, de los que funcionaban con una caldera de leña que llevaban en la parte trasera. Al morir Juan Diego, su cuñado Don Joaquín Miranda que se quedó con el traspaso del Servicio de transporte de Correos a la Estación de Gérgal poniendo a Ignacio Pozo Marín como conductor. Poco después compraría para este servicio un coche de marca Chevrolet que era conocido como “La Rubia” por su color anaranjado. Para este servicio de Correos de la Estación de Gérgal había también otro gergaleño llamado Juan El Cartagenero, en la competencia, primero tuvo un Chevrolet y más tarde un coche parecido al de Ignacio, le llamaban también “La Rubia”, pero era más conocido por “La Paloma” porque era más clara que la de Ignacio. En los últimos años tuvo una furgoneta DKW que traspasó con el servicio de

recogida de mercancías y viajeros de la Estación de Ferrocarril de Gérgal a Miguel “El de Horacio” (Miguel García López). Mario Fernández, allá por los años 40, tuvo también un automóvil. Emilio Carreño Iglesias, que había aprendido a conducir con Ignacio, después de trabajar de chófer en Almería con Dña. Jacobina, esposa del Capitán Bertis, por los años 50 tuvo también un turismo, probablemente un Studebaker.



Calle Llana con Coche de Transporte de Viajeros a la Estación de Ferrocarril y Motos

También por los años 50, Antonio el de Manuela, poseía un Isocarro (moto de tres ruedas con cajón) que utilizaba para el servicio de la panadería y la tienda. Después compró una furgoneta DKW de gasolina a la que más tarde le pondría un motor Perkins de gasoil.

Aunque no vivía en Gérgal, también eran muy conocido el coche que tenía Don Carlos Escobar, famoso médico de niños en Almería, casado con la heredera del Cortijo Miura, Dña. Rosario Molero Miura, hija menor del Ingeniero de Caminos Don José Molero Levenfeld (participó en la construcción del Ferrocarril Linares-Almería y el Puente de Gérgal) que a base de comprar pequeñas propiedades formó el Cortijo Miura. Don Carlos Escobar subía de Almería a Gérgal todos los domingos en su coche negro de tamaño pequeño. También todas las semanas subía a Fiñana en su coche el General Saliquet, destacado general que participó activamente en el levantamiento militar del 18 de julio de 1936 contra el gobierno de la República que dio lugar a la Guerra Civil.

Años después, por los 50 y principios de los 60, Nicolás González se compró un coche, le siguió Juan Antonio de Soria Contreras, primero de los cinco hermanos en tener coche, un cuatro por cuatro, fue a comprarlo a Madrid y a recogerlo con su primo Joaquín Miranda. Fueron en tren y se volvieron en el coche conduciendo Juan Antonio sin saber conducir. Después lo vendió y se compró un Renault 5 rojo al igual que su hermano Antonio. Al poco tiempo se compró un Renault Caravelle. También tuvo un Opel de segunda mano Paco Parra, alcalde por los años 60, que le dio mal resultado.

Por los años 40 ya funcionaba la Alsina, que es como conocemos al autocar que realiza el servicio de viajeros, pues la compañía se llama Alsina Graells, S.A. En aquellos años hacía el servicio dos días en semana.

Los primeros camiones que vinieron al pueblo, allá por los años 40 del pasado siglo, fueron, un Chevrolet de Juan Diego el del Royo (Arroyo Verdelecho) y un Ford que compraron Guillermo y Juan El Cartagenero (Juan Martínez Parra).

Juan León y Antonio Cadenas compraron un camión en La Línea de la Concepción (Cádiz) un Dodge con matrícula de Pontevedra (PO-7018). Estos dos socios comprarían después otros camiones para ir mejorando en su trabajo de transporte, el último un Thames, que traspasaron a Carmelo “El Peras” (Carmelo García Sola”). Juan León era el que conducía el camión y el que lo cargaba y descargaba con otros operarios. Estuvo una temporada bajando el mineral de hierro de las Minas de La Cañá (Cañada) hasta la Estación de Gérgal y después se dedicó a todo tipo de transportes de mercancías.

Emilio Carreño Iglesias tuvo un camión Chevrolet de segunda mano que le compraron sus padres al terminar la mili. Le dio mal resultado y pronto lo cambió por un Ford, un modelo llamado “María de la O”, que llevaba frenos hidráulicos. Más tarde, a principios de los años 60, se compró un turismo Studebaker.

A finales de los años 50 o principios de los 60 se trasladó a Gérgal Agustín Membrive Carreño que se dedicaba al transporte en Granada, adonde había llegado en 1958 procedente de Melilla. En Melilla había comenzado la actividad de transportista, primero con un Chevrolet y un Studebaker en 1946-1947. A Gérgal llegó con un Studebaker y un Chevrolet comprados en Melilla. Más tarde se compraría un Thames en Madrid que fue el primer volquete que llegó a Gérgal. Lo trajo para

transportar mineral de hierro de las Minas de Los Malagueños. Primero lo llevaba al descargadero del Puerto de Almería y después a la Estación de Ferrocarril de Huéneja. También compró un camión Internacional en Melilla. Renovaba sus camiones para que siempre tuviera dos camiones disponibles, uno que conducía él y otro con un conductor que contrataba. Un conductor que tuvo, familia suya, fue Juan Carreño Soria. En los últimos años sus hijos le ayudarían como conductores. Hasta su jubilación -traspasó su negocio a Antonio Hernández Milán- ha tenido otros camiones como un Ebro de dimensiones reducidas y un Pegaso. Durante cerca de 30 años ha sido transportista en Gérgal para toda clase de servicios: barriles y cajas de uva, transporte de mineral de hierro, materiales de construcción, leña, muebles, maquinaria...



Agustín Membrive con su Studebaker en Melilla; a la derecha su Chevrolet en Gérgal

En Gérgal ya hemos visto los primeros transportistas con camiones como Juan Diego, Guillermo y Juan El Cartagenero, Juan León y Antonio Cadenas, y Emilio Carreño. Otro camionero, desde los años 60, ha sido Carmelo “El Peras” (Carmelo García Sola). Empezó con un Thames que le compró a Juan León, y más tarde tuvo un Saba y un Pegaso. Se ha dedicado a este trabajo y a los materiales de construcción hasta hace pocos años que se ha jubilado y ha traspasado su negocio. Ha habido más camioneros en Gérgal en estos años como Juan “El Margarito” (Juan Márquez) y su cuñado Pepe “El Coscurro” (José Gil) que se dedicaban al transporte del tomillo preferentemente, pues tenían romanas (lugares donde compraban los haces que la gente cogía) y una caldera (destilería) al lado de una balsa (que le servía para enfriar el serpentín). En la última época la ha tenido y la tiene en el cortijo que tiene cerca de Cruz de Mayo. Tuvieron dos camiones, un Ebro y un Pegaso pequeño. También tuvieron camiones, un Thames y un Barreiros, Miguel “El Bizco” (Miguel Martínez) y su cuñado Pepe “El de Regina” que se dedicaban al transporte del estiércol desde

pueblos de Granada, preferentemente, hasta los primeros invernaderos de la zona de El Ejido. En la actualidad, como es lógico, hay más transportistas, pero no los citamos por ser más recientes.

En los años 60 se volvieron a explotar las Minas de Los Malagueños en Las Aneas por la Compañía de Minas del Sur. En el primer tercio del siglo XX se habían explotado por compañías extranjeras y se transportaba el mineral por un cable aéreo hasta el Ramal de la Estación de Gérgal llamado Cruz de Mayo. Ahora se transportaba el mineral de hierro en camiones hasta la Estación de Ferrocarril de Gérgal. Se trajeron camiones americanos GMC, amarillos, tipo dumper, comprados en una subasta de la base militar americana de Zaragoza, en los que trabajaron Miguel Parra (Miguel Carreño Iglesias) y Daniel “El Turroneo”. También transportó mineral un Pegaso de Gérgal en el que trabajaban cargando y descargando el mineral dos gergaleños: Juan “Cañica” y Juan García. Hubo también un camión de Alhama llamado “La Pava” por su lentitud, sin embargo era muy fuerte y subía por todos sitios. Las minas se volvieron a cerrar pronto por su poca rentabilidad, pues además de lo costoso que era extraer el mineral con tanta agua, subió el salario mínimo al doble (de 30 a 60 ptas.).

Hasta aquí llega el pequeño recorrido que he realizado por nuestra historia reciente con la intención de intentar hilvanar unos vagos recuerdos de algunas cosas que conocí en mi niñez con otros datos que me han facilitado gentilmente gergaleños y gergaleñas a los que he preguntado. Sé que posiblemente habrá errores en los datos, pero considero que merece la pena intentar recuperar este capítulo aún a riesgo de cometer fallos. Por lo que vuelvo a solicitar la colaboración de todas las personas que al leer estas líneas encuentren errores o quieran facilitar otros datos que consideren interesantes para la narración de estos hechos. Pueden dirigirse a esta página o contactar conmigo.

Juan López Soria