

El embarque de sal en el puerto de Torrevieja

Las “Eras de la Sal”

Vicent Esteban Chapapría

Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Puertos y Costas. E.T.S. Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Valencia

RESUMEN

Las Eras de la Sal y sus muelles se comenzaron a construir en Torrevieja en los inicios del último cuarto del siglo XVIII, convirtiéndose en el lugar por donde era embarcada la sal extraída de las salinas, desde finales del siglo XIX a través de una estructura de madera denominada popularmente “caballete”. Desde mediados del XIX la construcción del puerto en Torrevieja constituyó una de las aspiraciones económicas más importante en la zona. El recinto de las Eras de la Sal, situado en pleno centro urbano actual, conforma una obra de ingeniería portuaria singular que ha venido funcionando hasta 1958, cuando se trasladaron las instalaciones de carga al dique de poniente. Desde entonces el conjunto albergó estacionalmente actos culturales, sufriendo cierto estado de abandono y deterioro, en especial los muelles. Recientemente se han finalizado los estudios y trabajos, que aquí se presentan, que han conducido a la restauración de los muelles y la reconstrucción del caballete.

ABSTRACT

The Torrevieja Salt Beds and loading wharves were first built in the latter quarter of the 18th century, and were to become the centre for the shipping of salt extracted from the local salt mines and transported to the wharves by means of a wooden framed structure known locally as a “caballete” or ramp. From the mid 19th century onwards, the port of Torrevieja was established as the most important economic centre in the area. The area of the Salt Beds, set right in the middle of the present town, form a unique work of port engineering, and were in operation up till 1958, when the loading installations were finally moved to the western dock. Ever since this time, the original installations have housed seasonal cultural activities, though the area, and particularly the wharves, have suffered a certain degree of neglect and deterioration. This article describes the studies and renovation work carried out to restore the wharves and to reconstruct the salt loading ramp.

1.- INTRODUCCIÓN

El nombre de Torrevieja se sigue asociando hoy a la sal y a sus salinas. Los orígenes documentados de la explotación salinera en Torrevieja se remontan al año 1321. La tradición y los vínculos que la población ha mantenido con la industria salinera se basan no sólo en lo que para la población supuso en largas épocas como principal fuente de ingresos, sino también en

cuanto a su origen se refiere. La mecanización que en la explotación se produjo en los años cincuenta y principios de los sesenta hizo que se pasara a sólo unos cientos de trabajadores. Pese al radical giro que ha dado la economía en Torrevieja, con el auge del turismo y la construcción, el conjunto de las Salinas y sus instalaciones mantiene atractivos especiales.

El conjunto de muelles-embarcaderos y silos de las denominadas “Eras de la sal” ha estado profundamente ligado al origen

de Torrevieja y a su posterior crecimiento durante dos largas centurias. Comenzado a construir en los inicios del último cuarto del siglo XVIII, se convirtió en el lugar por donde era embarcada la sal extraída de las salinas de Torrevieja. Las Eras de la Sal y sus muelles, en pleno centro urbano actual, -situadas junto al lugar donde se alzó la torre que dio nombre a la población, que tuvo que ser derribada, por el mal estado en que quedó tras los terremotos que en 1829 asolaron la población-, albergan actualmente todo tipo de actos culturales al aire libre.

2.- EL RESPLANDOR DEL SIGLO XVIII

Las Eras de la Sal constituyen una obra de ingeniería portuaria singular del siglo XVIII, en la que se ubicaban los antiguos cargaderos de sal y zonas de almacenaje, construida durante el reinado de Carlos III. Los dos muelles existentes se construyeron en momentos diferentes. El primero, situado más a poniente, fue construido a partir de 1777 (figura 1), mientras que el de levante se construyó a partir de 1835 y tardó en concluirse seis años (figura 2). Más de cincuenta años tuvieron que transcurrir para que sobre este último se construyese, a finales de la Restauración, una estructura de madera capaz de facilitar e incrementar la tarea de embarque de la sal mediante barcazas que, una vez cargadas, se dirigían a los buques fondeados en esta rada carente de abrigo portuario para realizar el correspondiente trasvase. Las travesías que se iniciaban en Torrevieja han abastecido tradicionalmente puertos en el ámbito internacional, sirviendo especialmente las rutas marítimas americanas.

Actualmente el conjunto de las "Eras de la sal" dispone de dos zonas, los muelles y las eras. Estas últimas se construyeron como área de acopio de sal para su posterior embarque a través de las instalaciones adyacentes en los muelles. Las Eras de la Sal presentan una planta formada por dos áreas rectangulares imbricadas con dos alineaciones diferentes, construidas en diferentes fases. A ambos recintos llegaba la sal por diferentes medios de transporte desde las salinas, situadas a escasamente dos kilómetros del lugar. El mayor desarrollo de los lados de los rectángulos se tiene en contacto con los muelles, donde tienen unas longitudes de 102 y 50 metros aproximadamente. La anchura interior libre de ambos recintos es cercana a los 22 metros. A levante de la era menor se halla el edificio de administración de la Compañía de las Salinas que recae actualmente so-

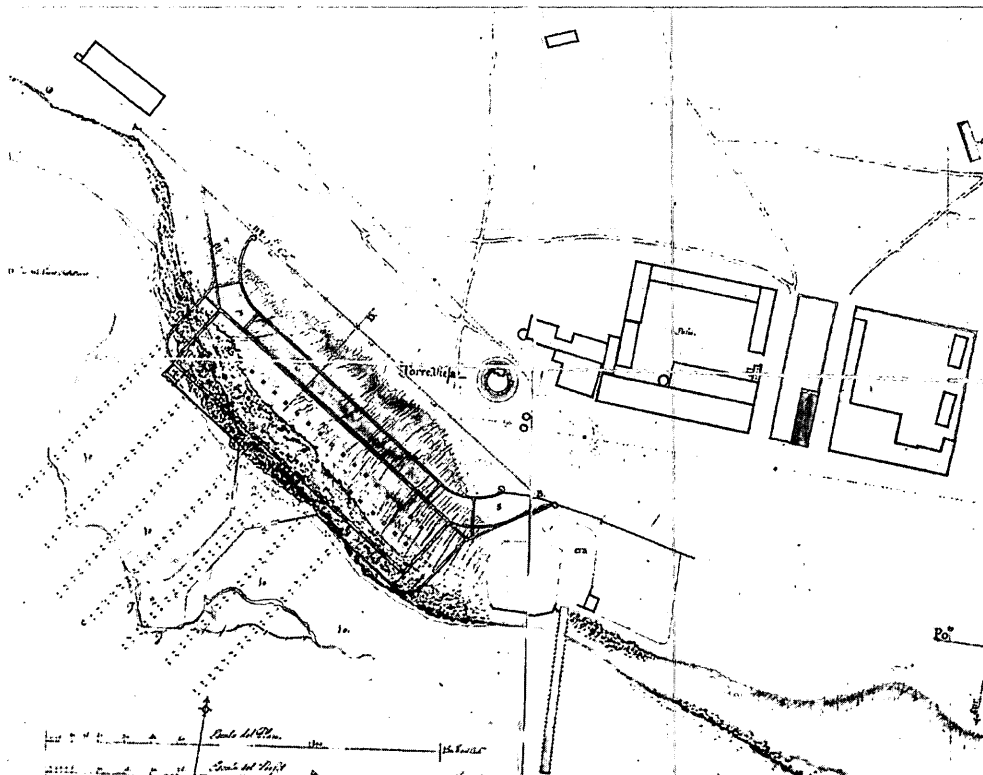


Figura 1. Detalle del plano de proyecto de construcción de la Era de la sal y muelle de poniente (1777).

bre el Paseo Vista Alegre. Existen además los dos muelles ya referidos: el de poniente, anterior en su construcción tal y como se indicó, tiene una cabeza con planta romboidal, mientras que la planta del extremo del de levante es rectangular. En ambos casos las dos cabezas se hallan separadas del resto de la construcción del recinto, existiendo pasos aéreos, concebidos a fin de mantener la circulación de agua e impedir los fenómenos de aterramientos.

Recientemente fueron completados estudios y trabajos de prospección a fin de determinar sus características constructivas. Ambos muelles están compuestos por sillares de arenisca procedente de las formaciones fósiles pliocuaternarias de cierre y conformación de los recintos costeros, playas y dunas. El tamaño medio de dichos bloques es de 320 kilogramos. Los muelles están cimentados sobre pilotes de madera, de 8 a 12 centímetros de diámetro, hincados en una capa de arenas de hasta dos metros de espesor hasta alcanzar una costra calcárea (figura 3). La cabeza del muelle de levante es maciza de bloques, mientras que la de poniente y el resto del conjunto sólo dispone de bloques en el perímetro, lo cual ha condicionado diferentes soluciones constructivas para la restauración de los pavimentos. El conjunto de los muelles y las Eras se hallaba pavimentado mediante losas de arenisca, de igual procedencia que los sillares, con tamaños de hasta 80 por 100 centímetros, y espesores variables entre 7 y 15 centímetros.

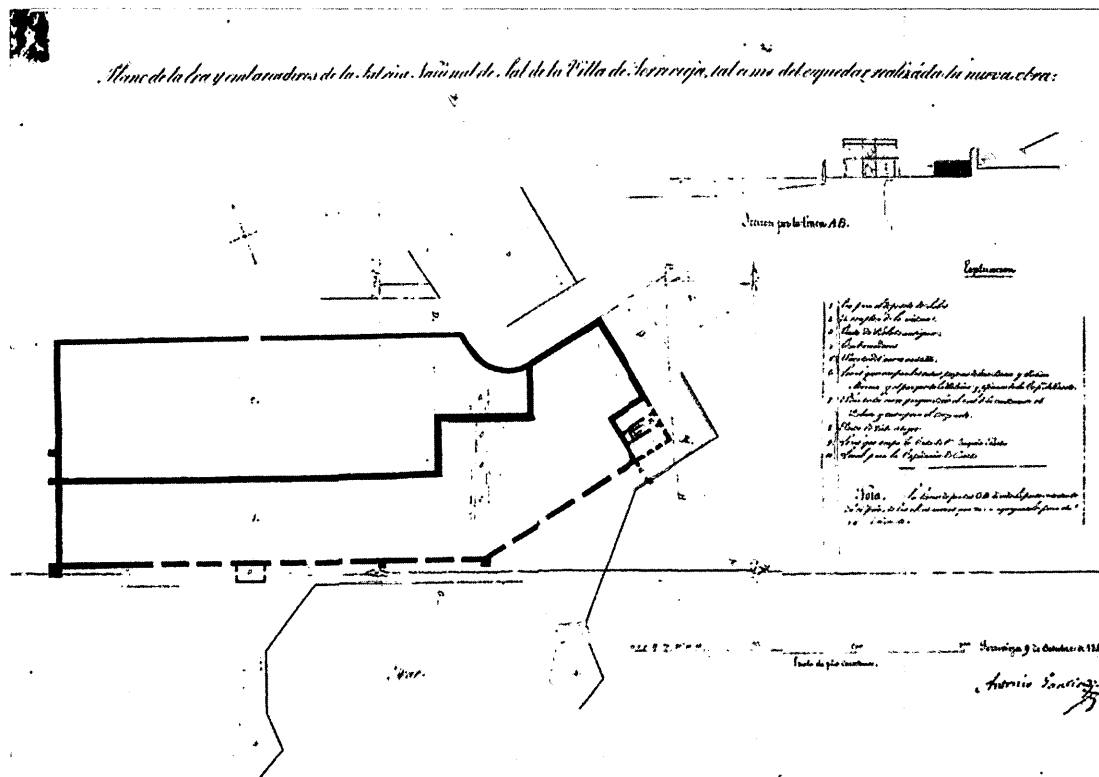


Figura 2. Plano de proyecto de construcción de la nueva Era y muelle de levante (1835).

La estructura de madera que se construyó sobre el muelle de levante, sustituida por la puesta en funcionamiento de las instalaciones del actual muelle de la sal en el contradique del puerto, era conocida popularmente como "caballete de madera", y se mantuvo en pie durante sesenta años, entre 1898 y 1958. Se levantó encima del muelle de mampostería del este, como una plataforma sobre pies derechos de madera, elevada 6 metros sobre el nivel del mar, por la que circulaba un ferrocarril con sus vagonetas cargadas de sal. Ésta se arrojaba a unos vertederos de plano inclinado o 'tolvas' que iban llenando las barcas que se desplazaban hasta los buques fondeados en la bahía. En el muelle del oeste, también de mampostería, circulaban vagonetas de chapa de 650 kilos, que tomando la sal del depósito de la Era y por vertederos de chapa giratoria cargaban las barcas que habían de conducir la sal a bordo de los barcos.

Clausurado el recinto, ha mantenido sin embargo, durante los últimos cuarenta años en el más espacioso y antiguo de los silos, un restringido uso estacional dedicado a auditorio del Certamen Internacional de Habaneras y a la celebración de otros actos culturales. El resto quedó en estado de abandono y los muelles fueron sometidos a un importante deterioro al ser dedicados a improvisado amarre para pequeñas embarcaciones. En el año 1997 se cedió la propiedad de estos muelles al Ayuntamiento de Torrevieja. Actualmente se negocia con la Dirección

General del Patrimonio del Estado la cesión del resto del conjunto. En ese mismo año el Ayuntamiento de Torrevieja encargó al Instituto Municipal de Cultura "Joaquín Chapaprieta" la elaboración de un informe acerca de la significación histórica, estado de conservación y posibilidades de nuevos usos del recinto salinero que con el transcurso del tiempo y el crecimiento urbano ocupaba una significativa y estratégica localización. Constituida una comisión se inició la tarea de recopilación documental y gráfica, se acudió a la historia oral y se esbozaron y diseñaron una serie de embrionarias perspectivas de lo que, a criterio de la comisión, podría ser el futuro del conjunto dedicado a Museo del Mar y de la Sal y auditorio y paseo-mirador, entre otros usos culturales.

La importancia del asunto y la ambición del proyecto aconsejaron que el informe se elevase a la categoría de Plan Director cuya realización se acordó convenirla con las Universidades Politécnica de Valencia y de Alicante.

3.- LA EXPLOTACIÓN SALINERA Y LOS EMBARQUES ANTIGUOS DE SAL EN TORREVIEJA: ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PUERTO

Aunque con gestación muy tardía el puerto de Torrevieja no se separa acusadamente de los antecedentes históricos comunes a la generalidad de los puertos españoles, en especial a los del área mediterránea. La población de Torrevieja está situada al sureste de las vecinas lagunas de La Mata y de Torrevieja de 700 Ha y 1400 Ha de superficie, respectivamente. Existen indicios del aprovechamiento salinero de la laguna de La Mata que se documentan a través de registros arqueológicos.

Dada la extraordinaria importancia comercial de la sal, en el área próxima a Torrevieja se constata, desde el mundo antiguo, la presencia de fondeaderos dedicados fundamentalmente al embarque de sal, además de a la comercialización de los productos de la zona. El primero de los que se tiene constancia es de época fenicia, enclavado en la desembocadura del Segura. El segundo es de origen romano, se ubicaba en La Mata. Y otro



Figura 3. Testigo del sondeo realizado en el muelle de levante (pilote de madera entre -2,50 y -3,50 m).

posterior del siglo XIV, en Cabo Cerver, cuya existencia fue efímera. Este último embarcadero jugó un papel muy importante en tiempos bajomedievales, pues en él recalaban los barcos para abastecerse de la factoría salinera con destino al norte de Europa y a los países de la ribera del Mediterráneo. El traslado de las salinas de la laguna de La Mata a la de Torrevieja, llevó la necesidad de crear un puerto nuevo en sus inmediaciones. Este planteamiento se recoge ya en la segunda mitad del siglo XIX y tras un largo y difícil camino se hizo realidad una centuria después, como se detallará seguidamente.

El proyecto de construcción de un puerto en la rada de Torrevieja constituyó, por tanto, desde mediados del siglo XIX, una de las aspiraciones económicas más importantes de los habitantes del Bajo Segura. Desde los primeros planteamientos se vio en esta dotación la solución a los problemas de infraestructura para el embarque de la importante producción de sal de las lagunas cercanas a la localidad. Además, la comarca aspiraba a

contar con un centro de conexión marítimo internacional para dar salida a las distintas cosechas agrícolas de su espacio de huerta. Estos dos factores fueron determinantes para mantener vivo el proyecto del puerto, a pesar de las constantes demoras y aplazamientos de su ejecución.

La construcción de instalaciones portuarias en el área meridional de Alicante es un tema reiteradamente planteado desde hace cientos de años. En 1655, Orihuela volvió a intentarlo de nuevo. Se encargó a unos ingenieros el estudio del lugar más adecuado para establecer su puerto. Se barajaban dos posibilidades: hacer navegable el río Segura, desde Orihuela a su desembocadura, o buscar una salida por la costa:

"[...] se determinó finalmente como lugar más apropiado para su construcción la llamada Torre Viexa. Las condiciones allí eran óptimas: agua suficiente para permitir el fondeo de los buques grandes, bahía abrigada de los vientos, etc. Por razones de seguridad frente a las eventuales incursiones piráticas, la construcción del muelle debería ir acompañada por la de 'un fuerte Real con cuatro baluartes que tenga dentro treinta y dos cassas, iglesia, cassa del Alcayde, dos Almasenes, y algibes con agua bastante, i artilleria para los Baluartes'; lo que costaría veinte mil ducados, más dos mil de la obra del puerto. Pero aún quedaba por resolver el problema de los permisos necesarios, a lo que se oponía la ciudad de Alicante." (Bernabé, 1981)

En 1699 "el renacimiento industrial europeo benefició a los únicos productores de barrilla (Millán, 1984) y su exportación se convirtió en uno de los motores de la economía comarcal. Por esta razón el municipio de Orihuela trataba de burlar los controles fiscales, permitiendo a los comerciantes franceses cargar barrilla y esparto en Torrevieja, punto de embarque no autorizado y que dañaba los intereses de Alicante.

En 1766, a impulsos del reformismo ilustrado, se produce el primer ensayo de puesta en explotación de la laguna de Orihuela. Dos años después se registran los primeros embarques: "La Admón. de la Salina de La Mata hizo la primera prueba de sacar sal de la Nueva Salina, la que resultó de buena calidad y aceptada. En el año 1768 hizo los primeros embarques por la Torrevieja, Torre de la Costa, designada con este nombre; el punto mas cercano á la laguna y el de mejores condiciones." (Hogston)

"Hacia el año 1770 se construyó un raquítico embarcadero que pronto cegaron las arenas, comenzándose de nuevo su construcción en el año siguiente. En las salinas de La Mata radicó desde un principio la administración de las salinas, puesto que fueron las primeras que pasaron á poder de la Corona, y cuando en 1759, se apoderó también la Hacienda de las de Cabo Cerver ó de Torrevieja, pasaron éstas á depender de la administración que residía en La Mata, continuando así hasta el año 1803, en que fué dicha administración trasladada á Torrevieja." (Gisbert, 1901)

El nacimiento del núcleo habitado de Torrevieja (Alicante) se une a la explotación de las salinas. El nombre de la población deriva de la denominación de una antigua torre vigía destinada a proteger la costa contra las incursiones de los piratas, llamada

Torre Vieja de las Salinas. A finales del siglo XVIII se cuenta con las primeras referencias a este lugar en el que se levanta un pequeño caserío al amparo de la industria de la sal. Así el botánico ilustrado Cavanilles, que recorrió el territorio alicantino antes de que concluyera esa centuria, dejó constancia de la aparición de una agrupación creciente de casas en dicho lugar, "contiguo al Cabo Cerver, mirando al sureste, se ha ido formando una población llamada Torre vieja, donde veinticinco años hace había tres familias, y actualmente 106, ocupadas casi todas en las varias faenas de las salinas". El botánico Cavanilles es también testigo en 1792, en su visita a la población de Torrevieja, de las labores en las Eras de la Sal: "Hállase éste [el embarcadero] casi en el comedio de la ensenada, y es una plaza espaciosa terminada por un muellecito, todo bien enlosado y limpio: alrededor de la plaza corre un muro, y en aquel recinto van echando la sal desde un como segundo piso, conducida allí en carros desde la salina. Los hombres destinados á cargar las lanchas de sal la transportan á ellas desde la plaza sirviéndose de expuertas, y creo sería mas ventajoso á la Real Hacienda lo hicieran con carretillas." (Cavanilles, 1792)

En 1795 otro escritor ilustrado constata la variedad de destinos exteriores del comercio de la sal: "[...] por ser el mar [...] muy tranquilo y muy apacible, por cuyo motivo acuden a esta Torre-Vieja muchas mas embarcaciones que a la Torre de La Mata a cargar sal; y otros generos que conducen los vecinos de Orihuela, Almoradi, Murcia y sus huertas para portear, y llevar a Italia, Génova, Napoles, Irlanda y Suecia, cuyos naturales son los que ordinariamente vienen a esta Torre; su terreno es más divertido, mas ameno y mas sano; pues aunque en el suelen picar bastantes tercianas, en los calores, no son tantas como en la Torre de La Mata [...]" (Montesinos, 1795-1810)

3.1.- El desarrollo del siglo XIX

En 1803 un visitante inglés pormenoriza diversos elementos de la nueva situación que se da en la explotación salinera: "El Rey aprobó en el año 1803 el plano de la nueva población dándole el nombre de Torrevieja. Por cuenta de la Real Hacienda se construyeron oficinas, depósito para el despacho de sales, muelle para embarcarlas, una ermita para el Culto Divino con dotación de un sacerdote y un sacristán, se construyó un horno y se estableció una tienda de comestibles para el servicio público, se dotó de un escribano de Rentas, médico y la instrucción primaria; y así, bajo la jurisdicción privada de la Admón. de las Salinas comenzó la vida del nuevo pueblo, floreciendo con el bienestar que ofrecía á todos el negocio de la sal y hermoñado en las nuevas casas que las personas del interior se construían para veranear y tomar baños." (Hogston). En 1804 uno de los más importantes administradores de las Salinas (Suárez, 1873) resalta la coyuntura del inicio de la explotación: "Así es que la Administración de la salina está establecida en la villa, y allí mismo, en el paraje que pareció más apropiado, se estableció la era embarcadero o deposito de despacho,

capaz de encerrar unos 500.000 quintales de sal...[...] habiendo sido preciso que el Estado construyera (1804) los edificios necesarios para la administración y habitaciones para los empleados y obreros, incluso una capilla; cuyas construcciones desaparecieron por completo en el terremoto de 1829, habiéndose edificado después la actual casa Administración, Oficinas é Iglesia."

Así, la importancia de la explotación salinera es crucial en el origen de los asentamientos de la zona. Este hecho ha calado profundamente en las gentes, de manera que cuando alguien evoca el nombre de Torrevieja inmediatamente se asocia al vocablo sal, porque ciertamente "en Torrevieja la palabra sal es historia, trabajo, forma de vida y, en definitiva, la esencia misma de su existir" (Rebagliato, 1999). El desarrollo de Torrevieja fue constante durante el siglo XVIII. Buena muestra de ello es que en los primeros años del siglo XIX se traslada a dicha población la oficina de la administración de las salinas desde el caserío de La Mata. La Real Orden de 21 de octubre de 1802 mandaba el cambio de ubicación de las oficinas de las salinas, disponiendo además que se levantase un plano de la nueva población. Entre las razones que se esgrimían para justificar el traslado cabe citar la facilidad que ofrecía la rada torrevejense para el anclaje de los barcos, la mayor cosecha de sal que por entonces rentaba la laguna de Torrevieja y, por último, la gran inversión que se necesitaba para reparar los edificios existentes en La Mata, que habían quedado en muy mal estado tras un sismo.

Unos años después la nueva población de Torrevieja debió ser reconstruida al quedar totalmente arrasada por el terremoto de 1829. El ingeniero Larramendi proyectó en 1829 construir un menor número de casas tras el terremoto y desestimó el cambio de emplazamiento del embarcadero de las Eras de la Sal: "En cada pueblo se construirán poco mas ó menos igual número de casas que antes [...]. Solo en Torrevieja parece que no conviene hacer tantas como habia. Su objeto es principalmente la explotación de las salinas; y los intereses de la Real Hacienda parece que exigen que no se construyan mas casas que las precisas á las personas exclusivamente empleadas en este importante servicio. Se habia poblado mucho ultimamente, sin tener terrenos que cultivar, ni industria, ni ser su situación ventajosa al lícito comercio. No se conoce que hubiese otro estímulo para establecerse en él si no el contrabando: me parece, y este R. Obispo piensa lo mismo, que bastaran la mitad de las casas que en la antigua.

"La situación de su reedificación no deja de ofrecer dificultades. Muchos tienen un miedo extraordinario en el actual local, y quisieran que se trasladase poco mas de media legua hacia Cartagena, y arguyen á su favor diciendo, que las casas que hay en aquel punto no han caído [...]. La traslación de Torrevieja á otro punto obliga a construir un nuevo muelle, esto suponiendo buen fondeadero, y un trozo de canal desde la salina al nuevo puerto, es decir, un gasto considerable cierto, por una ventaja... incierta. Por estas consideraciones he formado el

proyecto de la reedificación en el mismo parage que la antigua poblacion [...].” (Larramendi, 1829).

Entre 1835 y 1841 se produce la construcción del muelle de levante del embarcadero de las Eras de la Sal, con una inversión de 36.000 reales de vellón en los comienzos del reinado de Isabel II: cincuenta y ocho años después de la construcción del muelle-embarcadero de poniente se inicia, a mediados de julio de 1835, un muelle o prolongación de la punta titulada del fuerte. Las obras que se prolongaron durante seis años contaron con varias partidas: una de 23.207 reales (1837) y otra de 6.752 reales (1839) a cargo de la Dirección General de Rentas Estancadas del Ministerio de Hacienda. En 1841 el maestro de obras Félix Torregrosa obtiene por 5.990 reales el remate para componer el muelle recién construido afectado por un huracán. (Ministerio de Hacienda. Reales Órdenes, 1837-1841)

En 1820 Torre Vieja había logrado segregarse del término municipal de Orihuela para tener el suyo propio, aunque circunscrito sólo al espacio urbano. La población mantendría esta configuración hasta que en 1957 logró la actual demarcación territorial de su término municipal. Sus vecinos han estado vinculados, desde su origen, a la extracción y comercialización de la sal, constituyendo éste el recurso más importante de la economía local, junto con los trabajos del mar (pesca y marina mercante). Estas actividades que ejercieron la mayoría de los habitantes de la localidad conforman la historia de Torre Vieja, por cuanto en el saber popular se recogen que la trilogía laboral de la población estaba constituida tradicionalmente por marinos, pescadores y salineros.

4.- LAS DISTINTAS TENTATIVAS HASTA LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DE TORREVIEJA

La creación del puerto de Torre Vieja fue, por tanto, una de las aspiraciones de los habitantes de la comarca del Bajo Segura y muy especialmente de los vecinos de esta localidad en la segunda mitad del siglo XIX. La urgencia por contar con unas instalaciones portuarias adecuadas para cubrir las necesidades comerciales de la zona responde a una doble motivación: por un lado la riqueza agrícola de su área de influencia y por otro la importancia de la explotación salinera. A pesar de la presión social y de la palpable necesidad que tenía la comarca de contar con una vía de comunicación por la que dar salida a sus productos, fueron muchos los obstáculos surgidos en la gestación y construcción de este puerto, que tuvo que esperar un siglo para estar acabado.

Los antecedentes modernos más sólidos que muestran el interés que existía por levantar este puerto se remontan a los años sesenta del siglo XIX, cuando se aprueba la edificación de un dique de abrigo en Torre Vieja. Como ejemplo de este interés en 1860 el ingeniero Agustín Elcoro elaboró un proyecto y las obras se iniciaron en el 1862. La contrata se rescindió un

año después. En 1868 se hizo otro proyecto a cargo de Antonio María Jádenes, que no llegó a ser aprobado. Más tarde hubo otros intentos, aunque corrieron la misma suerte. El proyecto de Agustín Elcoro, único cuyos trabajos se iniciaron, tuvo que suspenderse al poco tiempo por falta de piedra, según la Real Orden que acordó la rescisión del contrato aprobado por el Estado en 1863. Pero en realidad esta suspensión fue la respuesta a la hostilidad que mostraron hacia este proyecto otros puertos cercanos (Cartagena y Alicante) que se veían amenazados por la importancia que como puerto comercial tendría el que se pretendía construir en la rada de Torre Vieja.

Los espacios portuarios siempre fueron totalmente abiertos, su régimen -en cuanto a la construcción y conservación de las infraestructuras- seguía un modelo latino, en que estas estaban encomendadas a corporaciones o entidades más bien vinculadas al equivalente al Gobierno Central, -con escasa intervención de los gobiernos propiamente municipales- adoptándose las principales decisiones, por lo que concernía a la realización de nuevas infraestructuras, por el M.O.P. y, en lo referente a las normas de uso o explotación, por aquellas entidades que últimamente tuvieron a su cargo la administración, vigilancia o control del negocio marítimo sea en forma de Comisión Administrativa, C.A.G.P. o Junta de Puertos.

Las organizaciones derivadas de la formación de los incipientes Servicios de Obras Públicas, a partir de 1851, y, en especial, las grandes Leyes de Obras Públicas, la General de 1877, y, en especial, la de Puertos de 1880, no bastan para abordar una seria ordenación de la modesta zona portuaria y una relativa planificación de las obras, aunque ello se introdujera con un aspecto puramente económico, lo cual habría de informar durante mucho tiempo, y hasta la aparición de la privativa legislación urbanística, las diferentes planificaciones estudiadas en el seno de los antiguos Ministerios de Fomento y de Obras Públicas a lo largo de un siglo (de mediados del siglo XIX a mediados del XX).

La nueva legislación del siglo XIX estableció ya para los puertos los conceptos de “interés general” y de “interés local”, con su correspondiente consecuencia en la clasificación del puerto -que en principio debía ser por Ley- y, a fin de cuentas, en la definición de quién debía correr con los gastos de su construcción, mantenimiento y explotación: el Estado en el primer caso, y el Ayuntamiento (o Diputación) en el segundo. Esta clasificación acabó siendo fijada por Decreto y el periodo comprendido entre el final del siglo pasado y mediados del XX está empedrado de clasificaciones que, al principio, engrasan cada vez más la clasificación de “interés general”. Si se considera la antigua clasificación de “refugio”, también llamada “interés general de segunda clase”, dada a los puertos pesqueros o de embarcaciones menores sin ningún tráfico mercantil, resulta que, históricamente, “de facto” todos los puertos españoles han venido dependiendo del Estado. La legislación contemplaba los puertos municipales. Pero, por los antecedentes históricos expuestos y por la absoluta falta de tradición, nunca

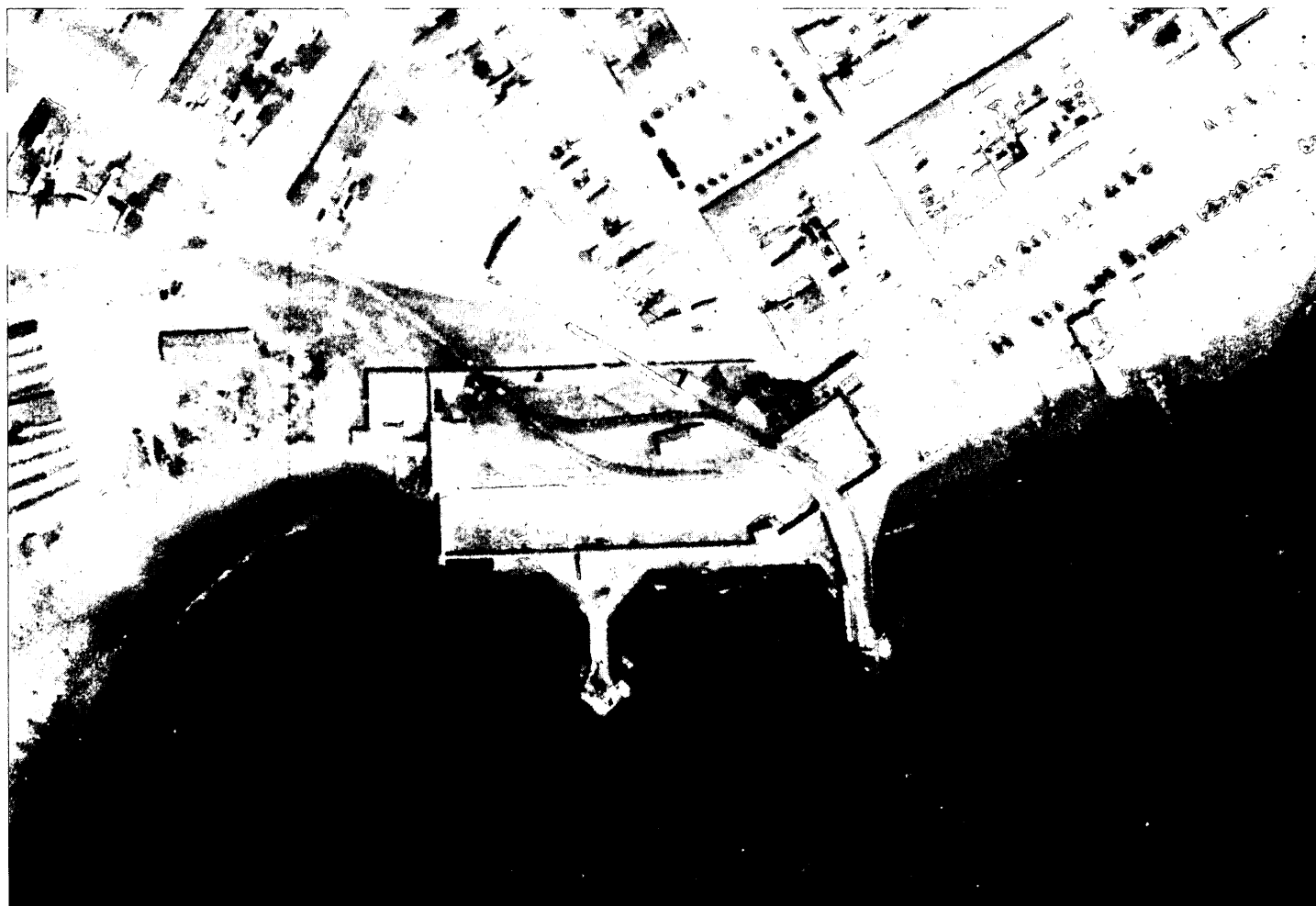


Figura 4. Fotografía aérea vertical, febrero 1930 (vuelo Ruíz de Alda).

estuvieron los Ayuntamientos interesados en construir, mantener, administrar y gestionar un puerto, antes bien se unen a la presión política para pasar el puerto de una situación ambigua a la de "interés general" viendo la ventaja económica de cargar los costos al Estado y renunciando, acaso inconscientemente, a que el puerto constituyera un servicio municipal más. Eran tiempos, sin duda, en que los problemas de gestión no tenían la envergadura de hoy en día, pero hubiera resultado verdaderamente insólito que un Ayuntamiento gestionara un puerto.

El hecho de que en repetidas ocasiones se dejase la realización de las obras en manos de particulares supuso el retraso del proyecto en el Puerto de Torre Vieja, por cuanto aquellos que se hacían con las licencias muchas veces se encontraron con problemas de financiación, o simplemente buscaban aprovecharse de la oportunidad para realizar otros negocios.

La Ley específica de puertos de 7 de mayo de 1880, en la que se enumeraban aquellos que eran considerados de interés general (que debían ser construidos por el Estado), no recogía el de Torre Vieja. Este olvido provocó la protesta social de la

comarca, lo que llevó a que dos años después, el 27 de abril de 1882, se publicase otra Ley de puertos en la que se incluía esta obra en el listado de las de interés general de segundo orden. Desde el momento en el que se publica la Ley de 1882 el Estado contrae la obligación de fabricar por su cuenta dicho puerto como disponían los artículos 18 y 25 de 1880, que establecen era competencia del Ministerio de Fomento ordenar los estudios y proyectos de los puertos de interés general, los cuales "serán construidos por el Estado con arreglo a las cantidades que para este servicio se consignan en los presupuestos generales".

Pese a la buena intención por parte del Estado para su construcción, poco debió interesar en ese momento la realización del citado puerto pues los presupuestos generales del Estado no dotaron ninguna partida económica para la obra. Ante la incapacidad financiera del Estado, en 1888 el Ministerio de Fomento retornó a la política de concesiones privadas para sacar adelante infraestructuras que, como la de puerto de Torre Vieja, seguían esperando inversiones. Una de las muchas con-

TORREVIEJA. Cargadero de Sal



Figura 5. "Caballote" en la década de 1940.

cesiones que se produjeron durante esta época fue la realizada a favor de Chicheri y Rodríguez, pero, al igual que las anteriores no lograron vencer las dificultades que existían para hacer realidad el deseo de construcción del puerto.

Tras los fallidos intentos de cesión de finales del siglo XIX, en 1907 el Estado se ve obligado a recuperar la concesión administrativa. Pero las expectativas de la comarca de que el proyecto lo desarrollase el Estado de manera urgente se vieron truncadas ante la aparición de una nueva solicitud de dignación. Pese a la oposición de las gentes del Bajo Segura, que veían en las adjudicaciones una forma de obtener un prestigio social y económico en la esfera de los negocios, el Estado volvió a potenciar la política de asignaciones a particulares. Así, en 1908 el Senado aprobó la concesión a perpetuidad del puerto de Torre Vieja en favor de D. Ladislao Manuel de León y Orcens, con lo que la comarca vio frustrada una vez más la salida de sus productos por vía marítima desde su territorio. Los empresarios de la comarca eran conscientes de que si se llevaba a cabo la obra con capital privado las tarifas serían tan elevadas que harían prohibitiva las operaciones de carga y descarga para los comerciantes".

Ante la pasividad del concesionario, unos años después, el Estado emprendía, en 1913, la realización de los estudios precisos para cimentar un puerto en Torre Vieja. En estos momentos las instalaciones se reducían a un pequeño muelle, llamado de Minguer, donde se realizaba el tráfico general y otro dique propiedad de las salinas, destinados al embarque de los productos de estas. Ese mismo año el ingeniero de Obras Públicas de Alicante, Antonio Sanchis, presentaba un proyecto de ejecución. La comarca acogió favorablemente esta nueva iniciativa estatal y todos los ayuntamientos se adherieron a las peticiones que tantas veces había hecho al gobierno la corporación y vecinos de la población. A pesar del optimismo generalizado, transcurridos varios años, las obras seguían sin comenzar. Así, en 1920 las corporaciones locales del Bajo Segura se dirigen de nuevo al Ministerio de Fomento para "la inmediata construcción del puerto en aquella villa, por ser la mejor salida por el mar de nuestras producciones agrícolas. Se estimaba imprescindible la edificación del dique de abrigo, pues la bahía de Torre Vieja, comprendida entre Punta Cornuda y Punta Prima, era muy abierta y los barcos no podían permanecer en ella cuando soplaban los violentos vientos de Levante.

La realización del puerto se demoraría unos años más, hasta que en la década de los años cuarenta el Estado por fin se decide a iniciar los trabajos, no estando terminado hasta 1963.

5.- EL EMBARQUE DE SAL A TRAVÉS DEL "CABALLETE DE CARGA"

El embarque de sal se venía realizando continuamente, por tanto, a través de los muelles de las Eras de la Sal, actuando éstas como depósito regulador. Las barcasas cargadas se desplazaban hasta las embarcaciones fondeadas en la bahía a las que se les trasvasaba la sal. Encima del muelle de mampostería del este se levantó una plataforma con pies derechos de madera, elevada 6 metros sobre el nivel del mar, por la que circulaban unidades del ferrocarril con su correspondiente carga de sal; ésta se arrojaba a unos vertederos de plano inclinado o 'tolvas' que iban llenando las barcasas (figura 5). La Dirección General del Patrimonio había proyectado una plataforma de piedra o metálica que la Compañía Arrendataria por razones de economía obvió, construyendo sin licencia la que se acaba de describir. La Administración, en principio, pensó en no aceptar las obras y obligar a la Compañía a construir una nueva con los materiales acordados; finalmente viéndose que el servicio se cumplía de igual modo, se aceptó la estructura de madera pero no hubo devolución de la fianza de 500.000 pesetas que la arrendataria depositó en concepto de obra extraordinaria, lo que llevó a un intento por parte de ésta de rescisión de contrato y a un contencioso administrativo [1901] que se resolvió de manera desfavorable para ella.

En el muelle de poniente, también de mampostería, circulaban vagonetas de chapa de 650 kilos, que tomando la sal del depósito de la Era y por vertederos de chapa giratoria cargaban las barcasas que habían de conducir la sal a bordo de los barcos." (Martínez López, 1998)

La sección de muelles embarcaderos estaba compuesta por dos muelles donde se cargaban las barcasas, unas mediante vagones que venían de las galeras de sal y que habían sido cargadas por hombres con rastro y capazo, siendo transportadas por unas pequeñas máquinas a vapor, y otras cargadas en las barcasas por el sistema de vagonetas en las eras de abajo, también cargadas a rastro y capazo, siendo empujadas por estos hombres hasta la punta del muelle en donde eran tumbadas a mano y mediante una canal de hierro se vaciaban en la barcaza.

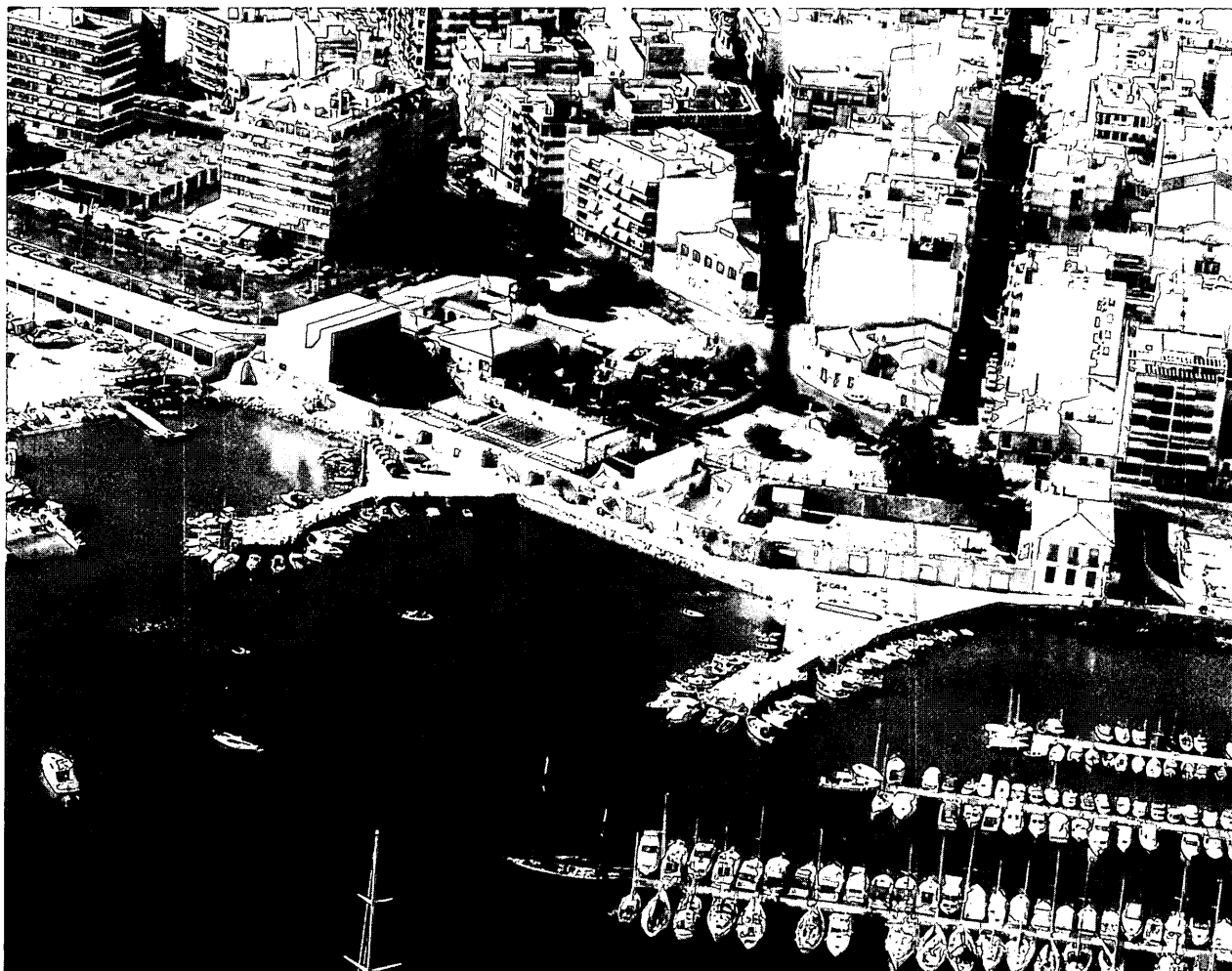
En las eras nuevas la brigada de aboque volcaba los vagones a una tolva, bajo la cual se colocaban las barcasas para una vez llenas de sal transportarla a los buques fondeados en la bahía mediante dos remolcadores. La capacidad de cada vagón era de 2.200 k, según la clase de sal, pues no toda la sal pesaba lo mismo, la más pesada era el 'salazón', luego la 'gruesa', el 'fomento', el 'cero', la 'corriente' y la 'extra', que era la menos pesada.

En el muelle viejo operaban vagonetas de hierro con una capacidad de 650 k. Había 20 vagonetas, con tres hombres por cada una (en la primera vagoneta siempre se ponía un hombre más, por ser la primera en entrar y la última en salir), que eran nombrados cuando había trabajo. Las eras se llenaban por la noche, con los vagones que traían las locomotoras; había un hombre en el canal de aboque y otro para dar los capazos.

Además existía una sección de caballos percherones, locomotoras y guarda-agujas (Montesinos Torregrosa, 1996): "[...] unos caballos percherones llevaban grupos de 4 vagones hasta el muelle-embarcadero, donde se abocaban en las barcasas para su transporte hacia el vapor o velero que se encontraba fondeado en la bahía (luego se suprimieron los caballos al traer un tractor, que entraba los vagones hasta la misma canal). También se vaciaban dichos vagones en la era de abajo, donde después era cargada la sal a capazos y llevada en otros vagones empujados por hombres hasta la punta del muelle de abajo para vaciarlos también en barcasas que cargaban entre 40 y 45 toneladas cada una. También se cargaban sacos que venían en plataformas y mediante una canal o tobogán se deslizaban hacia abajo, donde los barqueros los estibaban en la barcaza, a mano, poniéndose dos hombres en la boca de la canal, donde los cogían para su estiba.

La sección de las locomotoras estaba compuesta por unas 4 pequeñas máquinas a vapor que transportaban la sal desde las salinas hasta los muelles, en "rache", como se llamaba a los 20 vagoncillos que arrastraban, con un "corneta", quien se encargaba de enganchar y desengachar los vagones de la máquina. Otra sección era la de los "guarda-agujas", formada por los hombres encargados de poner las pequeñas cadenas en los pasos a nivel al cruce de las máquinas y el "rache". En las eras de abajo tan sólo se trabajaba cuando llegaba un vapor de gran tonelaje. Las barcasas se cargaban con vagonetas de hierro de una capacidad de 650 k. Los hombres que allí trabajaban eran nombrados por lista (70 hombres, 64 en las vagonetas y 6 cavadores. La compañía salinera tenía dos remolcadores para el transporte de las barcasas. La sección de a bordo estaba compuesta por unos 45 hombres entre maquinilleros, amaneros y estibadores. La componían unos 35 o 40 hombres que se encargaban de las maquinillas para echar la sal mediante un cable y un puntal, donde era enganchado el caldero para dejarlo caer desde el buque en la barcaza, para su llenado de sal. Para su subida a bordo, una persona se encargaba desde la borda del buque en decir 'arría' o 'iza', y luego engancharlo en un gancho cogido al cable del puntal. La descarga en los veleros se hacía primeramente a mano mediante cuarteles que se ponían al costado del velero. Más tarde se fueron mecanizando y se pusieron maquinillas para hacerlo con calderos como en los vapores. También se cargaba con sacos de 4, 9, 10, 18, 50 y 100 k, descargándolos con 'lingadas' que se vaciaban mediante cabos.

Figura 6.
Estado del
conjunto
previo a la
intervención
(1996).



6.- LA RESTAURACIÓN DE LOS MUELLES Y LA RECONSTRUCCIÓN DEL CABALLETE

En 1997 se iniciaron un conjunto de trabajos a fin de recuperar el conjunto del recinto (figura 6), abordándose la elaboración de un Plan Director. Se desarrollaron prospecciones mediante sondeos y catas a fin determinar las características constructivas de los diferentes componentes del conjunto. Recientemente se han finalizado e inaugurado las obras que afectan a la primera de las fases con las que se contempla la totalidad del conjunto y que han supuesto la restauración de los muelles y la reconstrucción del caballete de madera. Las obras han contemplado actuaciones en los muelles, esto es, en todo el área exterior al perímetro de cierre del muro de las Eras, realizando la restauración de los muelles y la reconstrucción de la estructura de madera que existía, el caballete de carga y la tolva para el vertido de sal a las barcazas, todo ello en madera, creando mediante una escalera el acceso a la parte superior, donde se ha conformado un excelente mirador.

La recuperación de las Eras cumple una primera y esencial función como es la recuperación de una pieza clave de su histo-

ria, la que dio origen y sentido a la actual ciudad de Torrevieja. Las obras, con un importe total cercano a los 200 millones de pesetas, se han desarrollado de acuerdo a los estudios realizados por la unidad de Puertos y Costas de la Escuela de Ingenieros de Caminos de la Universidad Politécnica de Valencia. Con una duración superior a dieciocho meses, las obras han consistido en la reparación de todos los daños existentes en los sillares, así como la restauración de las losas y los pavimentos existentes en las extensas explanadas del conjunto. Compuestos originalmente por losas de arenisca ha sido posible recuperarlas en una buena parte y repavimentar la cabeza del muelle de poniente con el material original, pavimentando el resto del recinto mediante losas de calcarenita sobre mortero de cal, con absoluto respeto por los procedimientos y materiales utilizados en la obra histórica. Los sillares, muchos de ellos erosionados naturalmente y muchos más dañados por usos indebidos, han sido extraídos y recolocados exponiendo ahora hacia el exterior sus antiguas caras internas. De esta manera ha sido posible en todo el cantil de los muelles mantener los materiales originales. En el perímetro general se ha dispuesto un nuevo pretil (figura 7), compuesto por bloques de 40 x 50 x 60 centímetros de calcoa-

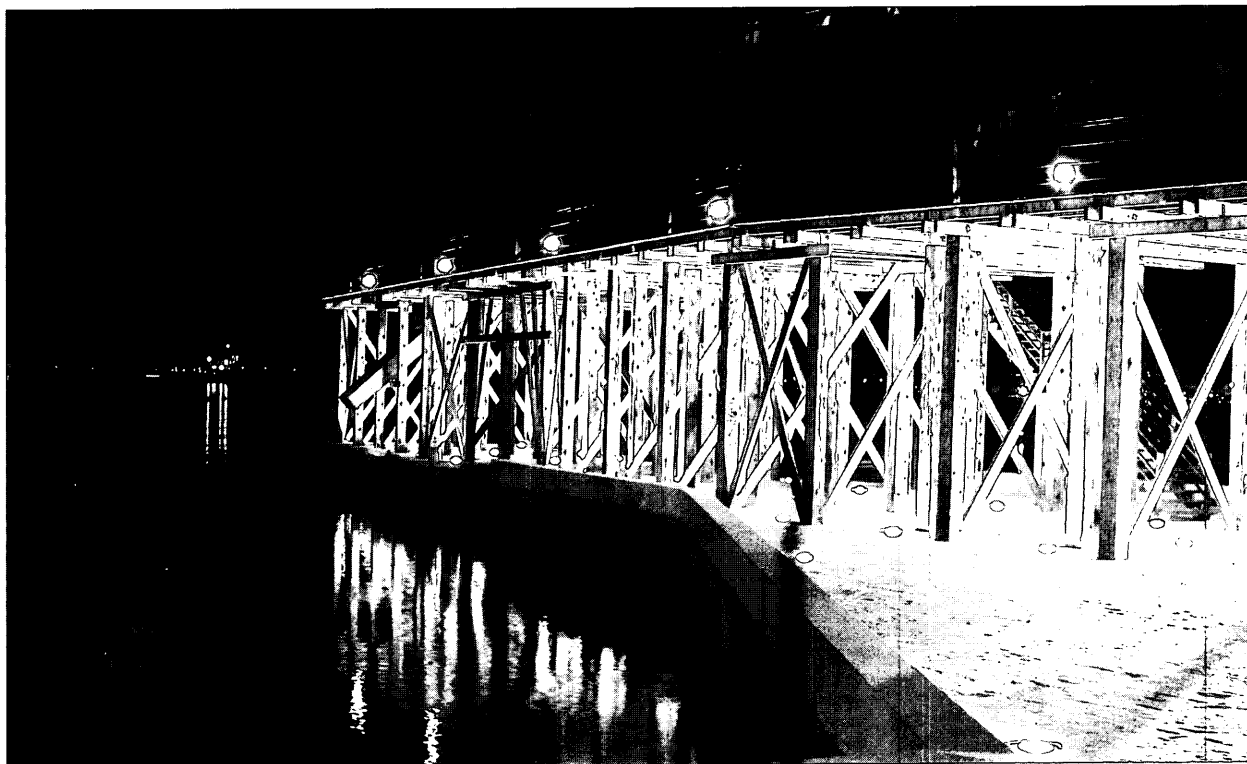


Figura 7. Muelle y pretil tras la restauración.



Figura 8. Obras de restauración del muelle de poniente (1999).

Figura 9.
Iluminación
ornamental
del muelle de
levante (2000).



renita de Novelda, que han sido abujardados en sus caras exteriores. El pretil ha generado así una intervención ex-novo, perfectamente identificable y deslindable del resto del conjunto y de las actuaciones, que viene a cumplir con la reposición de lo existente, por una parte, y por otra, a conformar un elemento funcional utilizable como banco.

Para la reconstrucción del caballete se han utilizado 60 pies de madera de caobilla de 150 años de antigüedad, procedente de un viejo embarcadero del Puerto de Santa María. Las obras han sido sufragadas por el Ayuntamiento de Torrevieja y se han visto completadas con la iluminación ornamental del conjunto (figura 9) que ha sido costeada por la Agència Valenciana del Turisme, y la adecuación de la puerta de acceso al conjunto. Todo ello ha creado uno de los espacios más singulares en la ac-

tualidad en Torrevieja, al aunar y respetar las características históricas del recinto con la recuperación cultural y medioambiental y la de la memoria de varias generaciones de salineros sobre el lento y laborioso trabajo del embarque de sal, que dio ocupación a cientos de trabajadores, algunos de los cuales todavía conservan un imborrable recuerdo de las penosas tareas que allí se realizaban. En el recinto se ha instalado además una placa realizada en bronce que recoge nombres y apellidos de todos aquellos que allí trabajaron.

Se ha recuperado así una pieza clave de su historia, formando parte del protagonismo del entorno urbano, portuario y marítimo en una operación en el contexto de la restructuración funcional y morfológica de la fachada marítima y, por tanto, en el proceso de renovación urbano-turística de Torrevieja. ■

BIBLIOGRAFÍA

- Altamir Bolva, J. (1946): "La sal española y su legislación (1252-1945)" Madrid.
- Altamir Bolva, J. (1950): "La sal en el mundo". Madrid.
- Bernabé Gil, D. (1981): "Oligarquía, intereses agrarios". Anales Univ. Alicante.
- Canales, G. (1997): "El puerto de Torrevieja" Inst. Univ. de Geografía. Univ. Alicante.
- Cavanilles, A.J. (1792): "Observaciones sobre la historia natural del Reino de Valencia". Ed. C.S.I.C. (1958),
- Enciclopedia Universal Ilustrada Europeo-Americana. Madrid, 1928,
- Gisbert Ballesteros, E. (1901): "Historia de Orihuela", t. 1
- Hogston. *Manuscrito*, s.e., s.f

- Larramendi, A. (1829): "Memoria y relación circunstanciada..." Imprenta Real.
- Martínez López, C. (1998): "Las salinas de Torrevieja y La Mata: Un estudio histórico a través de sus recursos naturales, industriales y humanos." Torrevieja
- Millán y García-Varela, J. P.(1984): "Rentistas y campesinos" Inst. "Juan Gil-Albert".
- Montesinos Pérez de Orumbella, J. (1795-1810): "Compendio histórico oriolano"
- Montesinos Torregrosa, J. (1996) *Memorias de un salinero* (man.), s.e.
- Ramos, V. (1979): "Crónica de la provincia de Alicante". Diputación Provincial.
- Rebagliato, A. (1999): "Nuestro ayer". Instituto M. Cultura "Joaquín Chapaprieta".Torrevieja.