

Un símbolo

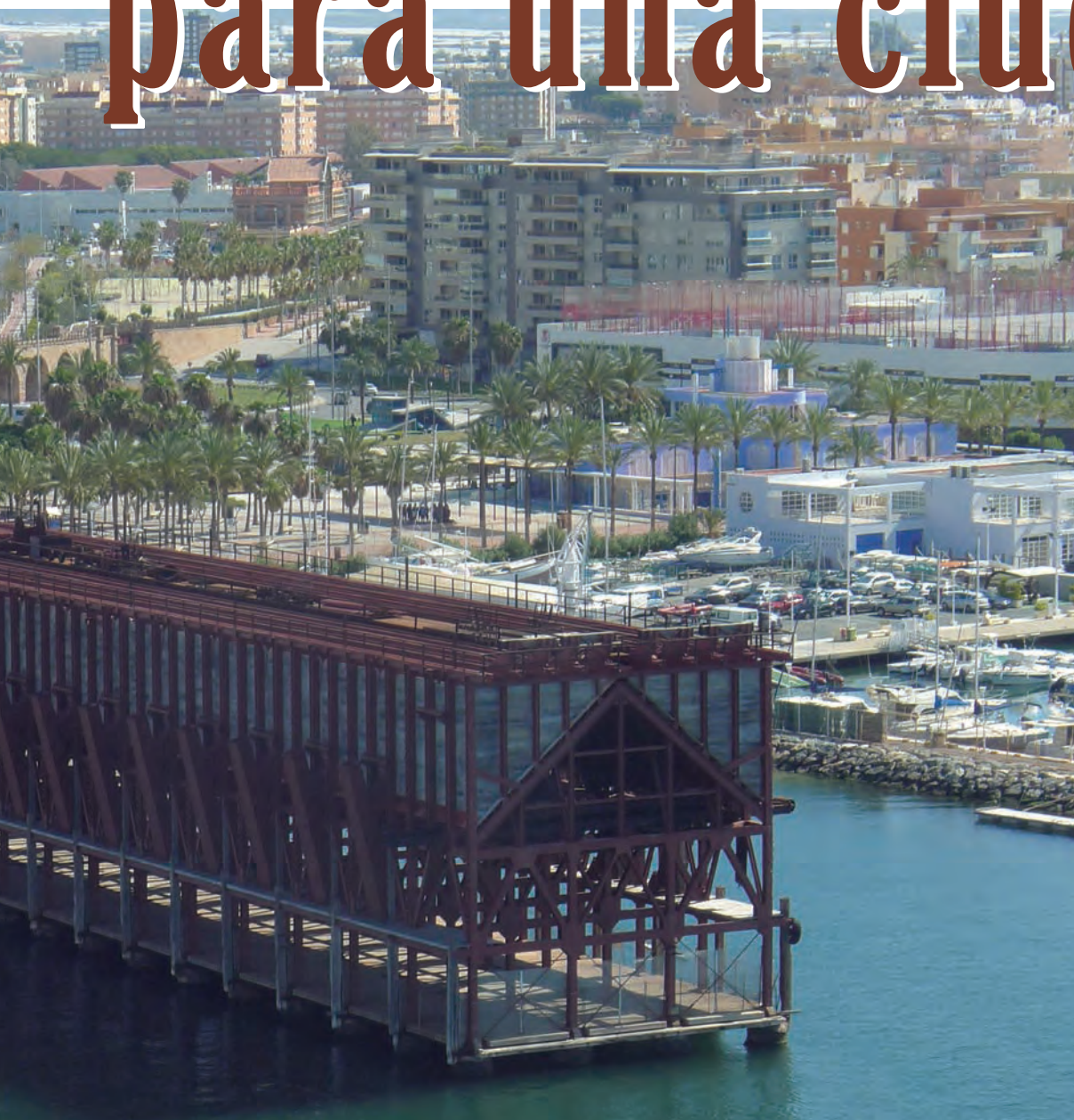


El 1,5% cultural destina 2,2 millones a la recuperación del Cable Inglés de Almería

► Vista general del cargadero hacia 1904 en una composición panorámica.



para una ciudad



► Vista aérea del cargadero desde el lado mar.

El conocido como Cable Inglés o cargadero de mineral de Alquife, en el puerto de Almería, es una soberbia construcción de la arquitectura industrial de primeros del siglo XX. Levantado en 1904 junto al muelle de Levante, en la playa de las Almadrabillas, sus características singulares han hecho de él uno de los más valiosos legados del patrimonio industrial en nuestro país y posiblemente en toda Europa. La comisión interministerial Fomento-Cultura decidió aprobar a finales del año 2018, a instancias de la Autoridad Portuaria almeriense, una asignación de 2,2 millones de euros, con cargo al 1,5% cultural, que permitirá iniciar este verano la segunda fase de las obras previstas en el proyecto de restauración.



► Ingenieros y técnicos de la compañía supervisan las obras hacia 1902.

Minas y línea férrea

Hacia 1900 se establece en España la empresa The Alquife Mines&Railway Company Limited, filial de un importante grupo siderúrgico escocés con sede en Glasgow. La empresa tenía entre sus objetivos la explotación de varias concesiones mineras en España, en especial los yacimientos de hierro de Alquife, cerca de La Calahorra, en las estribaciones septentrionales de Sierra Nevada y al sur de la comarca granadina de Guadix. Aunque algunos testimonios remontan su explotación a época romana, lo cierto es que esta se inició de manera sistemática en los siglos X-XI, bajo dominio del califato Omeya de Córdoba. Y ya hacia mediados del siglo XIX, con la introducción de métodos industriales en la extracción del mineral, su fama traspasa fronteras y comienzan a ser considerados como los de mayor potencial de toda Europa. La construcción de la línea férrea Linares-Baeza-Almería, adjudicada en 1889, eleva aún más su rentabilidad al facilitar la rápida conexión de las minas con la estación de Guadix y desde ésta con la de Almería.

Solucionado el problema del traslado de mineral a la ciudad portuaria para su exportación vía marítima, en los últimos años de siglo persiste, sin embargo, el de la carga a bordo de los barcos ama-

rrados a puerto, pues este no cuenta en sus instalaciones con medios mecanizados. Existía desde 1877 el proyecto de construcción de una vía marítima que uniera la estación y el puerto, pero que por dificultades de financiación y burocráticas se demoraba una y otra vez. En un principio el mineral se descargaba de los trenes en unos depósitos improvisados cerca de la estación. Allí se volvía a cargar en carretas y se trasladaba hasta los depósitos de los muelles, donde se descargaba de nuevo o se subía directamente a los barcos para ser depositado finalmente en las bodegas, bien mediante pasarelas de acceso aptas para soportar el peso de carros y bueyes, o bien también con el concurso de braceros.

Tan rudimentarios sistemas de carga, además de prolongar el tiempo de amarre de los buques, comportaban sobrecostes extraordinarios. En condiciones óptimas, para cargar en las bodegas unas mil toneladas/día se hacía necesaria la participación de al menos unas 90 carretas y de 350 braceros. Pero ese ritmo era muy difícil de alcanzar por múltiples y variadas razones, como el reducido margen de maniobra en los muelles o los temporales en puerto. Teniendo en cuenta que la mecanización en las minas había incrementado considerablemente su ritmo productivo —hacia el año



► El cargadero en plena actividad hacia 1905.

1900 se situaba por encima de las 100.000 toneladas/año-, el embarque suponía un auténtico cuello de botella que ponía en riesgo lucrativas operaciones de venta en unos cada vez más ávidos mercados metalúrgicos, tanto en Europa como en Estados Unidos.

Como la vía marítima para unir la estación y el puerto seguía sin hacerse realidad, en 1901 la propia compañía The Alquife Mines encargó el proyecto de un embarcadero al ingeniero escocés John Ernest Harrison.

Los primeros embarcaderos

Desde la revolución industrial los muelles fluviales eran construcciones bastante comunes en Gran Bretaña, concebidas como terminales de carga a orillas de ríos navegables, generalmente al servicio de las compañías mineras, que trasladaban el carbón en gabarras hasta los puertos más cercanos. Con la irrupción del ferrocarril los volúmenes de

mineral transportados se incrementan de manera excepcional en cantidades y frecuencia, haciendo necesaria la introducción de métodos de carga y descarga cada vez más ágiles y mecanizados. Hacia 1855, el ingeniero Thomas Elliot Harrison diseña cerca de Newcastle los primeros muelles para descarga de carbón por gravedad, que facilitan aproximar las vagonetas mediante rampas a una altura superior a la de los barcos y desde las que se deja caer el mineral hacia unas espitas que permiten su depósito en la cubierta o en las bodegas.

En España, el primer muelle para embarque de mineral con estructura de hierro se construyó en el puerto de Huelva en 1871, si bien se optó por el emplazamiento de grúas en los laterales en lugar de espitas. Y unos años más tarde, entre 1874 y 1876, en la orilla opuesta del Odiel, se levantó el primer embarcadero de mineral por gravedad, diseñado por el ingeniero George Barclay para la Río Tinto Company Limited. En este, la rampa hasta el punto de fondeo de los barcos consta de dos plataformas, la inferior para el embarque de mercancías y la

superior para la descarga de mineral. Esta última disponía de vías diferenciadas de entrada y salida de las vagonetas. La vía central, en sentido ascendente, tenía un tope a partir del cual las vagonetas bajaban por gravedad hasta el punto final del embarcadero, donde mediante un cambio de agujas se las encarrilaba hacia las vías laterales de salida. Pero antes de su regreso definitivo eran detenidas junto a las espitas dispuestas para el volcado de la carga en los barcos.

Embarcadero de Alquife

Frente a este tipo de embarcadero, el proyectado por John Ernest Harrison en el puerto almeriense para The Alquife Mines incorpora como gran novedad la de unos grandes depósitos o tolvas laterales, con los que la estructura gana la doble utilidad de almacén-contenedor y muelle de descarga.

La compañía minera había solicitado la concesión para la construcción en 1900, autorizándose finalmente por la Junta de Obras del Puerto en 1901. Las obras se iniciaron en torno al otoño de 1902 y, pese a su complejidad, se culminaron en un tiempo récord, quedando inaugurado el embarcadero el 27 de abril de 1904, coincidiendo con la visita del rey Alfonso XIII a la ciudad.

El embarcadero consta de dos tramos y tiene en total una longitud de unos 900 m. El primero de ellos, de acceso, discurre a modo de un largo viaducto en un plano ascendente desde la estación hasta la playa, y en él se alternan arcos de sillería y puentes de estructura metálica en celosía cuidadosamente arriostada. El segundo se corresponde propiamente con el cargadero de minerales y vuela a casi 19 m de altura sobre la línea marítima alcanzando una longitud de 108 m. Está cimentado en zona de aguas suficientemente profundas en su día para permitir el fondeo de los buques, si bien los depósitos de arena de décadas recientes lo hacen hoy ya imposible.

Aunque el proyecto original corresponde al ingeniero escocés John E. Harrison, el proyecto final fue firmado por el ingeniero español Andrés Monche y Ríos, quien introdujo importantes modificaciones sobre el proyecto original.



► Dos imágenes del cargadero: en 1906 (arriba) y, en la década de los 50 (abajo).



La cimentación se llevó a cabo con pilotes de acero de gran calibre rellenos de hormigón. En su ejecución, como cuenta Antonio Morales Medina en su tesis “El puerto de Almería. Proyectos y obras de edificación y urbanización (1800-1950)”, se utilizó un novedoso sistema de hincado, mediante una grúa que clavaba los pilotes con una maza de plomo de gran peso. Luego se comprobaba su

buena fijación y con ayuda de buzos y bombas se drenaba el agua del interior del pilote para proceder al relleno de hormigón. Se levantó así una sucesión de 21 filas con cuatro colum-

nas de pilotes cada una, separados entre sí unos cuatro metros y reforzados con tirantes diagonales, colocados también por buzos. Sobre estos pilares emerge el entramado de arriostamientos de acero sobre el que descansa el cuerpo superior donde se alojan las tolvas y el tablero con las vías de ferrocarril.

Los depósitos, con una capacidad de hasta 10.000 toneladas, permitían la carga simultánea de varios buques

Sobre la plataforma superior hay un total de 40 depósitos o tolvas –20 en cada lateral del muelle– con capacidad para unas 250 toneladas de mineral cada una, lo que arroja una capacidad total de 10.000 toneladas. Cada una de las tolvas dispone



► Vista aérea del cargadero desde el lado tierra.

de unas espitas o emboquilles que además de regular la descarga permiten su mejor distribución en el interior de los buques. Sobre el tablero superior se alinean las cuatro vías por las que los vagones llegaban hasta los depósitos, donde vertían la carga por gravedad a través de los vanos practicados a ambos lados de las vías. En total, con esta estructura, desde el embarcadero se podía cargar un barco de 8.000 toneladas en un tiempo estimado de entre 8 y 10 horas.

En la construcción de toda la estructura se utilizaron cerca de 4.000 toneladas de acero fundido traídas desde Escocia, además de unos 8.000 m² de madera para el entablonado de

los depósitos y unos 1.150 m³ de hormigón hidráulico. El coste total de las obras se situó en algo más de tres millones de pesetas de la época.

Vicisitudes

El muelle embarcadero se mantuvo en uso hasta 1970. En septiembre de ese año se impidió ya el atraque de barcos en sus costados pues la colmatación cada vez más frecuente de la zona exigía operaciones de dragado casi continuas. Por entonces su explotación, así como la de las minas, corría a cargo de Agruminsa, una filial de Altos Hornos de Vizcaya, que lo adquirió junto a la concesión minera en 1952.

► Detalle de las tolvas con sus emboquilles de descarga.



Andrés Monche y Ríos

Andrés Monche y Ríos, el ingeniero español que firmó como responsable ante la Dirección General de Obras Públicas el proyecto del embarcadero de Alquífe, nació en Mazarrón en 1865.

Se trasladó a Madrid, donde obtuvo el título de ingeniero de caminos, canales y puertos en 1890, en la única escuela perteneciente por entonces al Ministerio de Fomento. Se incorporó a la tercera División de Ferrocarriles y participó también en la realización de varias carreteras, algunas en la provincia de Murcia. Intervino como contratista en las obras de ampliación del puerto de Barcelona, más concretamente en la prolongación del dique Este, una de las obras de ingeniería más ambiciosas de la época pues la cimentación en aguas profundas, mediante cajones de hormigón y piedra previamente armados en tierra y luego depositados en el fondo marino con la ayuda de embarcaciones especiales, planteó enormes retos técnicos.

Su participación en esta obra la simultaneó con las modificaciones al proyecto original del embarcadero de Alquífe y con la supervisión de la ejecución del mismo.

Su buena fama ganada en las obras de ampliación del puerto de Barcelona hizo que participara también en las ampliaciones de los puertos de Tarragona y Valencia. Andrés Monche falleció en Barcelona en 1917, a los 52 años de edad.



Con el cese de actividad, Agruminsa debía haber procedido al desmontaje del muelle y el destino final que aguardaba a la estructura era el de ser vendido como chatarra. La falta de fondos impidió la operación y en la década de los ochenta, en plena recuperación de la fachada marítima en la ciudad, se inician intermitentes campañas en los medios locales, casi siempre interesadas, instando a su derribo. En paralelo, se inicia también su estudio y puesta en valor por estudiosos de la arquitectura industrial, dando pie finalmente a que la Junta de Andalucía promueva su declaración como Bien de Interés Cultural con la categoría de monumento en 1998, argumentando entre otras razones que: «la problemática de la explotación minera de fines de siglo pasado y los comienzos de la industrialización del sur de España tiene uno de sus mejores testimonios en esa obra notable de ingeniería que, en sí misma, contiene avanzados criterios y aportes de la construcción en metal de reconocida transcendencia dentro de la historia de las obras civiles y de arquitectura. Por su naturaleza, esta tipología constructiva no fue frecuente y, por la imposibilidad de recuperar su uso original, ha adquirido una singularidad indiscutible digna de ser conservada»,

según consta en el Decreto aprobado en diciembre de ese mismo año.

Proyecto de restauración

En abril de 2004, coincidiendo con la conmemoración del primer centenario de su inauguración, la necesidad de preservar el conocido popularmente como Cable Inglés empieza a dejar de ser cuestionada. Sin embargo, se hace también cada vez más evidente la urgencia de proceder a su restauración y acometer un proyecto de rehabilitación ambicioso que favorezca aún más su integración en el frente más costero de la ciudad. En marzo de 2007, la Dirección General de Bienes Culturales de la Junta de Andalucía promueve un concurso abierto para la redacción de un proyecto básico que contemple la restauración y puesta en valor del cargadero. En la comisión de valoración, además de la Consejería de Cultura, se hallan representantes de la Autoridad Portuaria, del Ayuntamiento, el Colegio de Arquitectos y la Universidad. Se evaluaron en total seis propuestas, resultando finalmente ganador



► Viaducto de sillería en el tramo de acceso desde la estación.

el proyecto Iron Pier de FST Arquitectos, firmado por los arquitectos Ramón de Torres, José Ángel Ferrer y Miguel San Millán. Entre otros puntos destacados del proyecto, la comisión valoró especialmente la propuesta de integración del embarcadero en su entorno urbano mediante una serie de ejes e itinerarios culturales; el respeto a la singularidad del inmueble; el detallado diagnóstico y estudio de las soluciones para su conservación y restauración, y el equilibrio de la intervención propuesta con el realce de sus valores de funcionalidad, racionalidad, viabilidad y valor arquitectónico.

Ramón de Torres, uno de los arquitectos artífices del proyecto ganador, señalaba que para la realización del proyecto habían partido de cuatro premisas fundamentales: la consideración del embarcadero como una de las obras más excepcionales de la arquitectura española del siglo XX; la especial valoración de aspectos como la funcionalidad, innovación y simplicidad de las soluciones, que la hacen una obra avanzada a su época; constituirse por todo ello en paradigma y punto culminante en la evolución de los cargaderos, y por último, su indudable valor patrimonial, como inmueble máquina ligado al paisaje cultural de la ciudad, ar-

ticulado en un largo recorrido urbano que comprende desde la estación hasta la playa.

Desde esas premisas y a partir de las diferentes escalas –arquitectónica, urbanística y territorial– el proyecto entendía el embarcadero de Alquífe como un elemento muy vinculado a la ciudad y una de sus mejores señas de identidad. La propuesta, además de respetar las estructuras existentes, tenía como principal apuesta su plena integración urbana convirtiéndolo en paseo-mirador, en un nuevo eje de la vida peatonal y recreativa de la ciudad, en el que el embarcadero en su punto final depara las mejores vistas tanto hacia el frente marítimo como al conjunto urbano.

Con una asignación de 3.699.256 € en el periodo 2010/12 se llevó a cabo la primera fase de las obras, promovidas por la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y consistentes en el tratamiento de conservación del muelle de carga. Durante las mismas se procedió, entre otras actuaciones, a vaciar la carga de mineral que aún permanecía en algunos depósitos. Se reforzó también la plataforma más expuesta al mar, sustituyendo todos los elementos que ofrecían algún deterioro; se procedió a la limpieza y protección



► Vista aérea del cargadero.

de las cabezas de los pilotes, así como a la protección mediante tratamiento anticorrosión de todos los elementos metálicos de la plataforma, y a la limpieza, consolidación y protección de los elementos de cantería en la rampa de acceso.

Restauración de la plataforma

La última crisis económica sufrida en nuestro país y la consecuente carencia de nuevas partidas presupuestarias interrumpió la acometida de nuevas fases de obra. Hasta el pasado año en el que la Autoridad Portuaria promovió la actualización del proyecto de restauración y solicitó la concesión de ayudas con cargo al 1,5% cultural promovido por los ministerios de Cultura y Fomento, siendo finalmente aprobada una asignación de 2,2 millones de euros.

Las obras finalmente han salido a concurso con un presupuesto total de 3.145.215,53 euros (impuestos incluidos), pues a la asignación de 2,2 millones de euros acordada en la Comisión Interministerial de los Ministerios de Fomento y Cultura, se suma la aportación de casi otro millón de euros

a cargo de la Autoridad Portuaria de Almería. Se prevé que la apertura de las ofertas económicas tenga lugar el día 10 de julio de 2019 y que las obras comiencen el próximo verano, teniendo un plazo de ejecución de 15 meses.

En total se actuará sobre una superficie de 6.631,64 m². Y buena parte de las actuaciones tendrán como objetivo la restauración de la plataforma de acceso y su puesta en valor. Así, el presidente de la Autoridad Portuaria, Jesús Caicedo, espera que a finales de 2020 o a primeros de 2021, «el Cable Inglés sea accesible al público, y los almerienses y quienes visitan la ciudad puedan pasear sobre él y disfrutar de este monumento único en el paisaje industrial de España, así como de las espléndidas vistas que ofrecerá de Almería y del Puerto». Para el presidente de la Autoridad Portuaria, esta actuación emblemática puede considerarse «un anticipo de lo que será el futuro proyecto Puerto-Ciudad, por el que el Puerto se integrará aún más en Almería, y la ciudad en su Puerto».

Redacción Fomento /
Fotos: Archivo fotográfico Ramón de Torres