

CABLE INGLÉS: HISTORIA DE UN MONUMENTO ÚNICO

Con la rehabilitación del cargadero de mineral se salvaguarda la estructura de un monumento que enlaza el presente de Almería con la historia de la minería del hierro en la provincia.

MIGUEL BLANCO
FOTOS: VV.AA.

El cargadero de mineral El Alquife, conocido como el Cable Inglés, ya está abierto al público, desde este mes de abril, para pasear sobre su plataforma y asomarse al mar. Han pasado 25 años desde su declaración como Bien de Interés Cultural, 15 desde que se aprobara el proyecto de rehabilitación integral diseñado por el arquitecto Ramón de Torres. Pendiente queda la tercera y última fase del proyecto, con la que se aprovecharán los espacios bajo la plataforma, los almacenes y otras zonas de trabajo, para crear diferentes salas de exposiciones, de usos múltiples e incluso un restaurante o cafetería.

Con la finalización de la segunda fase del proyecto y su apertura al público, se ha logrado salvar de manera definitiva un monumento que enlaza la Almería actual con uno de sus periodos claves en la Historia: el de la minería del hierro, que dejó, además de estas muestras de patrimonio industrial, infraestructuras para el desarrollo económico de la provincia como el ferrocarril. El cargadero El Alquife permanecerá ya como esa lengua metálica que bebe del Mediterráneo junto al Puerto de Almería; la figura predominante de un frente litoral en la capital, llamada a ser el símbolo del proyecto Puerto Ciudad. El monumento que enhebra nuestro pasado con nuestro futuro.

Para llegar a este momento, el Cable Inglés tuvo que salvar múltiples intentos de derribo. Sobrevivió al bombardeo del Puerto en la Guerra Civil, a incendios en los noventa, a diversas mociones en el Ayuntamiento para aprobar su demolición, casi desde el primer minuto en que dejó de utilizarse para su original función de permitir la carga de mineral de hierro en los barcos, hacia el año 1975. Incluso aguantó una campaña mediática que apoyaba los intereses económico-especulativos de quienes pretendían derribarlo para construir en su espacio, y que finalizó con la declaración del cargadero como Bien de Interés Cultural, en 1998.

“El paseo elevado y el mirador que hemos hecho es un recorrido, como una mirada que arranca en el corazón de las minas de Alquife y culmina frente al horizonte infinito del mar”, cuenta Ramón de Torres, arquitecto encargado de la rehabilitación, que añade que “el

cargadero El Alquife es el último eslabón de una cadena de elementos significativos, como las estaciones de ferrocarril o los puentes metálicos, como el de Santa Fe, del patrimonio industrial, que están ahí, expectantes. El patrimonio no es un dato, es una actividad de defensa. Igual que se ha defendido el Cable Inglés, hay que defender todos los elementos de esa cadena”.

EL LEGADO DE LA MINERÍA DEL HIERRO

Andrés Sánchez Picón, catedrático de Economía de la Universidad de Almería y coordinador, junto a De Torres, del libro ‘El Cable Inglés de Almería’, editado por la Junta de Andalucía con motivo del centenario del monumento, en 2004, asegura que “el cargadero de mineral El Alquife es uno de los elementos de patrimonio industrial y minero más importantes que hay en España y en Europa”.

La minería en Almería tuvo dos etapas. Una fue la de la extracción del plomo en Sierra de Gádor y Sierra Almagrera, entre 1820 y 1890, aproximadamente, cuya principal característica era que el plomo se fundía en lingotes antes de ser exportado. “Por eso quedan muchas chimeneas en zonas del litoral, como en Cuevas del Almanzora, o los restos de las zonas de fundición que hay en Pescadería, en Almería, o la fundición de San Andrés en Adra”, ilustra Sánchez Picón. Otra característica es que predominan las empresas locales.

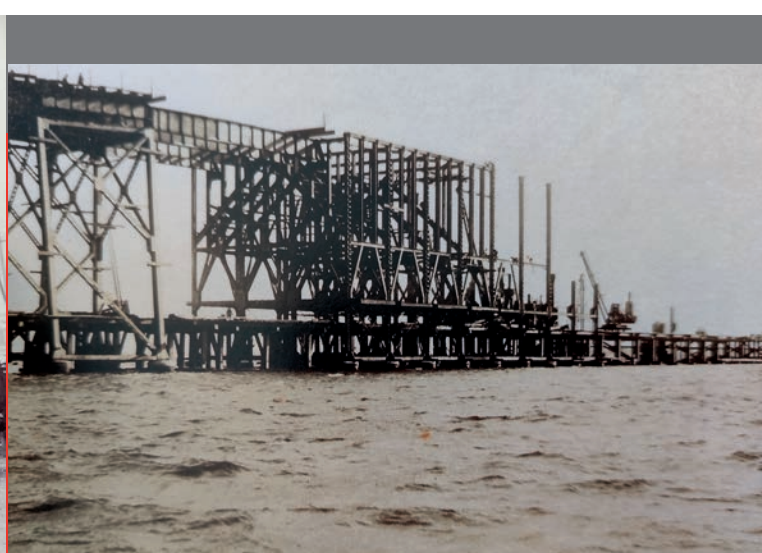
A la vez que decae esa industria, comienza a desarrollarse la minería del hierro en distintos puntos del interior de la provincia, en la Sierra de los Filabres, en la zona de Las Menas de Serón, en Gérgal, en Lucainena y Sierra Alhamilla o en Beires, en la Sierra Nevada almeriense. Y también fuera de la provincia, en el que con el tiempo terminará siendo el principal yacimiento de mineral de hierro de España, el de Alquife y La Calahorra, en la provincia de Granada.

Esta minería del hierro se diferencia de la del plomo en que ya no hay metalurgia y, además, en que cada tonelada vale mucho menos que las de mineral de plomo. “Al ser un producto de bajo valor unitario, es muy sensible al gasto de transporte”, explica Sánchez Picón, “no se puede llevar desde Alquife o Serón hasta el litoral para embarcarlo y mandarlo a los mercados internacionales, fundamentalmente el británico y el alemán, para alimentar sus altos hornos, en caballerías o



Arriba, carga de mineral de hierro en el Puerto de Almería, antes de la construcción del Cable Inglés. A la derecha, de arriba a abajo, construcción del cargadero de mineral El Alquife; primer buque cargando mineral en el cargadero, el 13 de junio de 1904; el Cable Inglés, con plataformas auxiliares en la playa de las Almadrabillas; los dos cargaderos, Cable Inglés y Cable Francés, a mediados del siglo XX.

(Las tres primeras fotos proceden del libro 'El Cable Inglés de Almería' y las dos últimas, del archivo de la Autoridad Portuaria de Almería).



con carros, porque el coste sería prohibitivo". Hay que buscar un sistema de transporte que tenga más capacidad y que sea más barato, "y ese sistema de transporte es el ferrocarril".

La línea del Almanzora transporta el mineral de hierro desde Serón y termina cargándolo en los barcos en un embarcadero en Águilas, Murcia. Lucainena de las Torres tiene un ferrocarril minero de vía estrecha, con su propio embarcadero en Agua Amarga, una línea que es la actual Via Verde. Pero "para sacar el mineral de Gérgal, de Beires y, sobre todo, de Alquife, está la línea de Linares-Almería, desde 1895 o 1905, que además de pasajeros va a transportar mercancías, y la principal es el mineral de hierro", señala el catedrático. La minería del hierro fue, por tanto, el factor que impulsó la llegada del ferrocarril a la provincia de Almería.

En este sentido, explica que "el trazado se decide para facilitar el traslado del mineral de hierro, no baja por el Andarax, donde había uva pero no mineral, baja por Guadix, La Calahorra, Nacimiento, Doña María, Gérgal... A unos sitios, como Doña María, llegaba un cable aéreo, un teleférico, con mineral de hierro de Beires, y a otros, como Gérgal, llegaba un cable aéreo con mineral de la falda sur de Los Filabres, y desde La Calahorra y desde Alquife, había pequeñas líneas auxiliares que conectaban con los yacimientos mineros".

UN SISTEMA DE CARGA MÁS EFICAZ

El mineral de hierro, una vez llega a la estación de Almería, tenía el problema de que "había que descargarlo en el suelo, volver a cargarlo en carros y llevarlos hasta los muelles del puerto y, allí, subirlo a los barcos", explica Andrés Sánchez Picón, que añade que "era una operación costosa en la que se perdía mucho mineral y que generaba mucha contaminación". Por eso, desde el principio se vio que había que construir un sistema más eficaz, con el que los barcos se cargaran en pocos días y se fueran, algo fundamental, porque "el coste de estar en el puerto era bastante elevado".

Así que se construye una rampa que sale de la estación, con unos arcos de piedra, hasta una plataforma metálica bajo la cual hay un depósito de mineral. "El ferrocarril llegaba hasta allí, los vagones soltaban el mineral, por gravedad, sin maquinaria, abriendo las trampillas de la rampa, y se llenaban los depósitos de mineral", explica el catedrático. "A ambos la-





EXPOSICIONES Y GASTRONOMÍA SOBRE EL MAR

Tras la apertura al público del paseo-mirador del Cable Inglés, con la que se finaliza la segunda fase del proyecto de rehabilitación, toda la estructura "está puesta a salvo", asegura Ramón de Torres, arquitecto encargado de la rehabilitación, y "lo que queda es rentabilizar estas intervenciones" ejecutando los proyectos para el muelle de carga previstos en la tercera fase. Estos proyectos buscan darle uso al espacio vacío bajo la plataforma, en lo que fueron los almacenes de mineral y demás espacios de trabajo del cargadero El Alquife.

Esta intervención está prevista en el plan general desarrollado por Ramón de Torres. Entre los posibles usos, está el de crear un Centro de Interpretación de la Arquitectura Industrial, para el que los materiales incluidos en el libro 'El Cable Inglés de Almería', coordinado por el propio arquitecto y el catedrático de la Universidad de Almería Andrés Sánchez Picón con motivo del centenario del monumento, en 2004, servirá de documentación de referencia para hacer el montaje base. Otra de las propuestas que se ha hecho es destinar un espacio para que "la Fundación Manuel Falces pueda hacer sus exposiciones, incluso el Centro Andaluz de la Fotografía", apunta De Torres. Asimismo, se contempla la apertura de un

restaurante o cafetería con vistas al mar desde el cargadero. "Todos esos usos confieren al cargadero una cualidad que no tienen ningún otro, porque ningún otro está construido sobre una playa, para lo cual tiene que coger mucha elevación sobre el nivel del agua", explica el arquitecto, que añade que "es como una nave industrial hueca donde, dentro, aprovechando las plataformas que había de trabajo, para las vertederas metálicas, las cintas transportadoras y el almacén de mineral, se pueden implantar nuevos usos para disfrutar de forma colectiva de un equipamiento cultural de máximo nivel".



Carmen Ortiz, en ese momento presidenta de la APA, José Guirao, que era ministro de Cultura, y el arquitecto Ramón de Torres visitan las obras de rehabilitación.

Dentro del muelle de carga, explica, "cambia el sonido, el mar te envuelve y te aísla y el reflejo de la luz en el agua que sube es espectacular". Así, añade, "el aire y el sonido aparecen como materiales con los que se construye, porque la arquitectura no solo se construye con el acero, la piedra, el hormigón, la madera, también lo hace con la luz, el aire, el sonido, el silencio... todos esos materiales contribuyen a la percepción de cualquier espacio arquitectónico".

Asimismo, en el plan de Puerto Ciudad, el cargadero es, asegura De Torres, "el punto de referencia para todo el frente marítimo. Arranca en el muelle de Levante, donde se va a llevar a cabo una transformación muy importante, y se remata en el Cable Francés, que también se recupera para uso colectivo". Ahí, "el Cable Inglés tiene la cualidad de ser la pieza simbólica, la pieza fundamental del trazado urbano de la ciudad en su contacto con el mar".

El arquitecto tiene claro que "la mejor forma de que las cosas se conserven es utilizarlas, por eso es importante que se cumpla la tercera fase del proyecto, porque es la garantía de que esa parte acuática, el muelle de carga, que es la parte más valiosa del cargadero, el corazón del conjunto, se pueda restaurar y mantener".

► dos, hay unos tragantes, unos cañones de descarga por los que el mineral que estaba en las tolvas se cargaba en los barcos", continúa. Una característica de la minería del hierro es que, al contrario que en la época del plomo, las compañías son de capital extranjero. La compañía que construyó el cargadero fue The Alquife Mines Limited Company, que era de capital inglés, de ahí el nombre popular del cargadero, y suministraba mineral de hierro español a los altos hornos de la industria siderúrgica inglesa.

Diez años después, en 1914, se construyó un segundo cargadero, el Cable Francés, que recibió ese nombre cuando la empresa francesa Compañía Andaluza de Minas lo compró a la escocesa Bairds Mining, que lo había construido. En este caso, es "un dispositivo completamente diferente", con los depósitos en tierra y unas vagonetas que llevaban el mineral de hierro por la plataforma hasta los barcos, donde se cargaban mediante grúas.

Este estuvo en funcionamiento hasta 1995, cuando cierran las minas de Alquife, aunque desde 1975 el mineral se trasladaba en cintas transportadoras que cruzaban bajo tierra desde los almacenes conocidos popularmente como Toblerone, ya derribados, hasta el Cable Francés, atravesando la avenida de Cabo de Gata. En esta última etapa, desde 1973, el Cable Inglés había dejado de utilizarse.

INTENTOS DE DERRIBO

Desde el momento en el que el cargadero El Alquife deja de tener un uso en la industria, comienzan los intentos de derribarlo. Hubo mociones a favor de esta medida ya en 1975, con José Luis Pérez-Ugena de alcalde, y dos años después, en la última corporación del franquismo, con Rafael Monterreal al frente del Ayuntamiento. En ambos casos, se aprobó la demolición, pero nunca se llevó a cabo. En los 80, siendo alcalde Santiago Martínez Cabrejas, se propuso demoler el puente de piedra y mantener el muelle de carga metálico, sin que llegase a aprobarse la medida. Pero sí se generó debate público entre los almerienses.

El ruido mediático más potente a favor de la demolición fue a finales del siglo XX, al poco de cerrarse las minas. "En 1998 había gente que quería derribarlo porque decían que era un amasijo de hierros" y apostaban por construir en su lugar "uno de esos artefactos de corte especulativo en el frente marítimo", recuerda el arquitecto Ramón de Torres. "José Ángel Valente, Manuel Falces, Miguel Ángel Blanco y la asociación La Traña fueron los que más apoyaron que se protegiese el cargadero, y toda la polémica culminó con su declaración como Bien de Interés Cultural", explica.

Pepe Guirao fue la "figura decisiva en política" para destinar 2,5 millones para la intervención con cargo a los fondos del 1,5% Cultural que coordinan entre el Ministerio de Cultura y el actual Ministerio de Transportes, antes de Fomento.

Los 15 años que ha llevado el proceso de rehabilitación, repartido en tres fases a causa de la crisis, más el trabajo previo que el arquitecto venía realizando en el cargadero, han valido para generar una ingente cantidad de conocimiento sobre el monumento. Así, se ha investigado su color original y se han buscado las técnicas de restauración más avanzadas. Por ejemplo, descubrieron detalles de la cimentación en el agua que han servido para proponer un "sistema de protección catódica para impedir que el cargadero se oxide", que se construirá en la siguiente fase, y que consiste en colocar unos cebos en el agua para que se oxiden en lugar de hacerlo el cargadero.

"Tenemos un conocimiento que es una referencia no solo para intervenir en la restauración, sino para las escuelas de arquitectura y de ingeniería y para los congresos de ámbito internacional", destaca De Torres, que asegura que todo ese conocimiento va a ser "muy útil cuando se intenten recuperar otros elementos del patrimonio industrial, donde se podrá intervenir con criterio". Es la parte positiva del largo tiempo que ha llevado la restauración del Cable Inglés, que ha permitido llevar a cabo investigaciones que permiten "actuaciones de más calidad y más duraderas en el tiempo, para rentabilizar mejor el dinero público". ■

EL CABLE INGLÉS, NUEVA VIDA

por Miguel Ángel Blanco Martín



El Cable Inglés domina en Almería un gran espacio que proyecta su imagen hacia el mar y la tierra. Bien de Interés Cultural, desde 1998, único en Andalucía, avanza por el siglo XXI con su particular memoria histórica de patrimonio superviviente, con su doble dimensión: Puente de piedra y Cargadero de mineral. Cuando el 3 de abril se celebre la inauguración oficial, como mirador peatonal, recordará los avatares sufridos desde que se inició su construcción en 1902, y fijó su estructura de hierro y piedra en 1904, al amparo del transporte minero. Y ahora, ya en 2023, más de cien años después, el Cable Inglés ha superado a multitud de enemigos, de intentos de destruirlo, se ha enfrentado con firmeza a los intereses especuladores, lo que le convierte en patrimonio arqueológico industrial inmortal.

El Cable Inglés sobrevivió al bombardeo de la flota alemana sobre la Almería republicana durante la Guerra Civil. Afrontó mociones del Ayuntamiento de Almería para su demolición, en 1975 y 1977; y una campaña a favor de su demolición en 1998. Incendios provocados en 1996. Incluso la empresa propietaria, Agrominsa, llegó a plantear la demolición del cargadero metálico y venderlo como chatarra.

Por otra parte, se planteó la demolición solo del puente de piedra, pero no llegó a producirse. La defensa del Cable Inglés se hace con una vi-

sión de unidad: puente de piedra y muelle de carga. El Colegio de Arquitectos advirtió hace tiempo del proceso de degradación. Los arquitectos Ramón de Torres y Pedro Salmerón promovieron el proyecto de rehabilitación. El profesor Andrés Sánchez Picón (Instituto de Estudios Almerienses y Universidad de Almería) ha defendido siempre la unidad monumental: "El Cable Inglés es único y la intervención debe ser global, con la Estación de Ferrocarril y el entorno". El cineasta almeriense José Herrera realizó el cortometraje 'Herrumbre' desde la estética de la estructura metálica. El historiador Alfonso Ruiz (Gabinete Pedagógico de Bellas Artes) calificó al Cable Inglés como "memoria histórica del siglo XXI". Y no ha faltado la palabra del poeta José Ángel Valente en defensa del Cable Inglés.

Una de las ideas que surgieron, desde la imaginación, fue la del fotógrafo Manuel Falces, en coordinación con el arquitecto Ramón de Torres, para situar en el Cable Inglés un espacio de exposiciones del Centro Andaluz de la Fotografía. Idea que fue recogida por la Consejera de Cultura Carmen Calvo, en 1996, que anunció la adquisición del monumento para desarrollar la idea de Manuel Falces, que sigue pendiente. Y para poner en marcha la rehabilitación, en 2001, se realizó el vaciado de 3.000 toneladas de residuos.

El Cable Inglés tiene en el horizonte varias iniciativas: mirador y zona de tránsito peatonal, restaurante, tren lúdico y Centro de Interpretación de la Minería Almeriense.

Por todo ello, en 2023, el Cable Inglés, con más de cien años, tiene toda una vida por delante.

EL MUNDO NECESITA UN GIRO

Pasa del "usar y tirar" a la economía circular, donde reciclando botellas de plástico se pueden fabricar zapatillas. Latas, briks y envases de plástico siempre al contenedor amarillo.

