

# LOS ORÍGENES DE “EL CABLE” EN MARBELLA

ANA MARÍA RUBIA OSORIO\*

## RESUMEN

El presente trabajo nos acerca a las últimas décadas de explotación de la mina de magnetita de “El Peñoncillo” situada entre los términos municipales de Marbella y Ojén y que era explotada desde el siglo XIX. Tras diferentes etapas de explotación a lo largo de los siglos XIX y XX, reanuda su actividad extractiva tras la guerra civil a través de la compañía madrileña FERARCO S.A., compañía que se vio inmersa en un largo proceso jurídico y burocrático con los dueños de fincas a expropiar con el objeto de construir un cable aéreo que facilitase el transporte del mineral desde la mina hasta su embarcadero en la playa, observándose como el Régimen franquista favorece a las compañías que estaban dentro de su programa de economía autárquica frente a las disposiciones legales vigentes de sus propios apéndices políticos como el gobernador civil.

## PALABRAS CLAVE

Magnetita, FERARCO, expropiación forzosa, cable aéreo, monocable, bicable.

## ABSTRACT

*The present work brings us closer to the last decades of exploitation of the “El Peñoncillo” magnetite mine located between the municipalities of Marbella and Ojén and which was exploited since the 19th century. After different stages of exploitation throughout the nineteenth and twentieth centuries, it resumes its extractive activity after the civil war through the Madrid company FERARCO SA, company that was immersed in a long legal and bureaucratic process with the owners of farms to expropriate in order to build an aerial cable that would facilitate the transportation of the mineral from the mine to its pier on the beach, observing how the Franco regime favors the companies that were within its program of autarkic economy in front of the current legal provisions of his own political appendages as the civil governor.*

## KEY WORDS

*Magnetita, FERARCO, forced expropriation, aerial cable, monocable, bicable.*

### 1.- Características generales de la economía franquista

Es bien conocida la negativa situación del país tras la finalización de la guerra civil, pero hemos de destacar que esta crisis económica no puede achacarse exclusivamente a estas circunstancias. El franquismo se “autoprotege” con la implantación de la “Autarquía”<sup>1</sup>, política oficial del franquismo hasta bien entrada la década de los cincuenta. El Régimen se cierra a toda ayuda económica exterior y se siente capaz de salir por sí mismo de los problemas económicos que afectaban al país en la inmediata posguerra.

Franco establece el programa económico nacionalista, autárquico, con el objetivo principal de lograr el desarrollo nacional con el mayor grado posible de autosuficiencia. Se insiste en incrementar la nacionalización de la producción. Existía el pleno convencimiento de las posibilidades españolas para la creación de técnicas propias ignorando las extranjeras. Desde el franquismo se impide el acceso a las tecnologías extranjeras y a la importación de bienes de equipo, mientras todo ello sí se facilitaba a las instituciones nacionales, como el INI<sup>2</sup>. Pronto se vieron los resultados negativos de esta política autárquica en la economía del país<sup>3</sup>.

\* Profesora de Geografía e Historia en el IES “Río Verde” (Marbella), Doctora en Historia por la Universidad de Málaga y miembro del Grupo de Investigación “Historia del Tiempo Presente” (HUM608) de la UMA.

<sup>1</sup> RICHARDS, M.: *Un tiempo de silencio. La guerra civil y la cultura de la represión en la España de Franco, 1936-1945*, Crítica, Barcelona, 1999.

<sup>2</sup> El Instituto Nacional de Industria, se crea por Ley de 25 de septiembre de 1941, B. O. E., de 30 de septiembre de 1941. Esta institución debía “asegurar la sustitución de las importaciones estableciendo un tejido industrial de carácter estatal”. En el preámbulo de la Ley, se recoge la necesidad de la creación de nuevas industrias y el aumento de las ya existentes “que permitan respaldar nuestros valores raciales con el apoyo indispensable de una potente industria”. MAYAYO, A, LO CASCIO, P. y RÚA, J. M.: *Economía franquista y corrupción*, Flor del Viento Ediciones, Barcelona, 2010, p. 35.

<sup>3</sup> GONZÁLEZ ENCISO, A. y MATÉS BARCO, J. M. (coords.), *Historia económica de España*, Ariel, Barcelona, 2006, p. 904.

Sin embargo, debemos señalar el hecho de que los grandes grupos políticos de la nación no fueron tan perjudicados por esta política económica del nuevo régimen. Los industriales tenían una mano de obra barata "que no presenta problemas laborales", a pesar de que los salarios

a mediados de los cuarenta eran un 50% de los existentes en 1936, contribuyendo al aumento del enriquecimiento de aquéllos. Los bancos, igualmente, se beneficiaron de la política autárquica a partir de la Ley de 1946, que prohibía la actuación de la banca extranjera en España, liberándolos de la competencia internacional, a lo que le añadiríamos el hecho de disponer de los numerosos ahorros generados por el mercado negro.

El régimen franquista, tras finalizar la guerra, comienza a realizar prontas medidas para la consecución de la política económica autárquica. Creó el llamado Plan de Reconstrucción Nacional, donde se proponía la eliminación del déficit de la balanza de pagos exterior en una década. Este programa económico autárquico no obtuvo los resultados deseados. La política era arbitraria en su aplicación, se improvisaba con frecuencia y había falta de coordinación.

Los precios y salarios eran controlados por el Estado. Éste reforzaba la estructura económica dominante de la pequeña y mediana empresa concediendo incluso créditos, y no realizaba inversiones fuertes de capital en las grandes empresas, ni se produjo la introducción de nuevas y modernas técnicas. Pero todo ello era difícil de llevar a cabo. España se encontraba inmersa en el ostracismo internacional y su propia experiencia interna, política y económicamente, impedía la búsqueda de capital extranjero.

La situación de la agricultura en el resto del país durante los primeros años del franquismo tampoco era positiva. La producción presentaba los índices alcanzados en los años anteriores a la guerra civil debido a las consecuencias de la propia guerra, a la falta de inversiones, de mejoras técnicas y a las inclemencias climatológicas, fundamentalmente durante los años

*Los industriales tenían una mano de obra barata "que no presenta problemas laborales", a pesar de que los salarios a mediados de los cuarenta eran un 50% de los existentes en 1936, contribuyendo al aumento del enriquecimiento de aquéllos*

de sequías, dando lugar a malas cosechas<sup>4</sup>. Se observa una mejora en la producción agrícola a partir de la finalización de los cuarenta, debido a las mejoras en la irrigación con la construcción de canales y pantanos. Años en los que la escasez y racionamiento de alimentos básicos dio

lugar a la aparición de un cada vez mayor y floreciente mercado negro.

A partir de la siguiente década comienzan a producirse cambios importantes en la agricultura, con los que se inició la transformación agrícola que se produciría en los últimos veinte años del Régimen.

La industria en estos años de posguerra presenta numerosas dificultades, al igual que la agricultura. La política estatal concedía una gran importancia a la producción siderúrgica, a la energía hidroeléctrica, registrando ambas, a finales de la década de los cuarenta, un crecimiento considerable<sup>5</sup>.

El sector servicios comenzó a despuntar lentamente a comienzos de los cincuenta, para desarrollarse aceleradamente durante los años posteriores, hasta alcanzar cuotas elevadas al final del Régimen. El turismo se convirtió en unas de las industrias de este sector que presentaría un mayor nivel de desarrollo.

El periodo autárquico finalizó a partir del cambio de gobierno de 1957, con la entrada de los tecnócratas y la creación del Plan de Estabilización Económica de 1959, dentro del Plan de Reorientación Económica, dirigido e impulsado por estos tecnócratas del *Opus Dei* y bajo la supervisión del Fondo Monetario Internacional. La política económica autárquica fue sustituida por el *mercado* como elemento regulador y la *apertura al exterior*, como elemento de dinamismo económico.

## 2. La mina de "El Peñoncillo" y "El Cable"

La explotación de magnetita en la mina situada entre los términos municipales de Marbella y Ojén se produce desde los años veinte del siglo

<sup>4</sup> Para la incidencia de la política autárquica en la agricultura, *vid.* los trabajos de BARCIELA LÓPEZ, C.: *La financiación del Servicio Nacional del Trigo, 1937-1981*, Banco de España, Servicio de Estudios, Madrid, 1981. Del mismo autor, "Los costes del franquismo en el sector agrario: la ruptura del proceso de transformación", Introducción, en GARRABOU, R., BARCIELA LÓPEZ, C. y JIMÉNEZ BLANCO, J. I. (eds.): *Historia agraria de la España Contemporánea*, T. 3. *El fin de la agricultura tradicional (1900-1960)*, 3 vols., Crítica, Barcelona, 1986, pp. 383-454.

<sup>5</sup> CLAVERA, J. y otros: *El capitalismo español: de la autarquía a la estabilización (1939-1959)*, Cuadernos para el Diálogo, Madrid, 1978; GONZÁLEZ GONZÁLEZ, M. J.: *La economía política del franquismo (1940-1970)*, Tecnos, Madrid, 1979; CARRERAS, A.: "La industria: atraso y modernización", en NADAL, J., CARRERAS, A. y SUDRIÁ, C. (eds.): *La economía española en el siglo XX. Una perspectiva histórica*, Ariel, Barcelona, 1987, pp. 280-312; COBO ROMERO, F.: "La historia social y económica del régimen franquista. Una breve noticia historiográfica", *Ayer*, n.º 36, 1999, pp. 223-239.

XIX, siendo la materia prima trasladada para su fundición a los Altos Hornos de Río Verde, propiedad de Manuel Agustín Heredia, quien, junto a un grupo de empresarios malagueños, compró los yacimientos de magnetita de "El Peñoncillo", el 6 de septiembre de 1826, a Diego Owens<sup>6</sup>. Marbella mostró, pues, una imagen eminentemente industrial durante las primeras décadas del siglo XIX, para pasar a ser principalmente extractiva en las últimas décadas del mismo siglo, cuando la inversión de la compañía inglesa "The Marbella Iron Ore Company and Limited" hizo su presencia en la mina de "El Peñoncillo" hasta las primeras décadas del siglo XX<sup>7</sup>.

El trabajo en el sector minero no llegó a constituir una alternativa al trabajo agrícola, que era la principal actividad económica de la ciudad; solo el excedente de la mano de obra provocada por la filoxera y las restricciones de la colonia agrícola de San Pedro de Alcántara en el contrato de trabajadores locales proporcionarían mano de obra a la mina<sup>8</sup>.

La disminución de mineral extraído y los reducidos beneficios que la mina aportaba a la compañía inglesa desembocó en el cierre de la misma en 1930, aunque durante algún tiempo, la compañía se dedicó a exportar el mineral ya extraído. Finalmente, en 1934, se produce su desmantelamiento. La producción hasta entonces fue variable, dadas las irregularidades en la presentación del yacimiento.

Tras el paréntesis de la contienda civil, se reanuda la explotación de magnetita en la mina "El Peñoncillo", de la que un informe del Distrito-Minero de Málaga indica no ser tal la denominación de la mina, sino "La Concepción"<sup>9</sup>. Esta mina era en realidad un grupo minero formado por las concesiones "Concepción", "Encarnación", "Teresa", "Ampliación a Concepción", "Pilar Tercera Fracción", "Pilar Primera y Segunda Fracción" y "Pilar y Asunción". Podríamos deducir que "El Peñoncillo", más que el nombre de una mina, era, pues, un área de explotación.

La extensión ocupada por la explotación de la mina era de 38 ha, y era explotada por la

compañía FERARCO, S.A., compañía mercantil anónima domiciliada en Madrid, constituida por accionistas bilbaínos, siendo los más importantes los Aznar<sup>10</sup>. La finca "Huerta del Peñón" fue vendida por sus propietarios el 5 de diciembre de 1947 a un industrial de Bilbao, que estaba vinculado a la futura sociedad FERARCO, S.A. Esta sociedad se constituye el 1 de mayo de 1948. El industrial vasco transmite la propiedad de la finca a la sociedad mercantil ya constituida. Esta compañía era la titular de la concesión de explotación de mineral de hierro denominada "Concepción" que eran las antiguas minas de "El Peñoncillo" con 255 pertenencias, sita en los términos de Marbella y Ojén, perteneciente al Distrito Minero de Granada-Málaga.



Plataforma de carga del muelle de hierro (Fotografía de 1891 realizada por Joaquín Chinchilla)

Durante la primera etapa de la explotación de la mina por la compañía inglesa, el transporte se realizaba a través del ferrocarril, que transportaba el mineral hasta el embarcadero y que atravesaba el centro del núcleo urbano<sup>11</sup>.

En el momento de ponerse en marcha la nueva actividad extractiva, no sólo las antiguas infraestructuras de transporte estaban desmanteladas, sino que no parece que la incipiente vocación turística de la ciudad, que además desarrollaba nuevos planes urbanos, contemplara la posibilidad de que el mineral atravesara, como en la época anterior, el casco urbano del pueblo,

<sup>6</sup> BERNAL GUTIÉRREZ, J.: "Marbella Minera", en SERRANO LIMA, A. (coord.): *Imágenes de Marbella IX: La Minería*, Catálogo de la Exposición de Fotografías de la Asociación Cilniana, Marbella, 2004, p. 13.

<sup>7</sup> Vid. BERNAL GUTIÉRREZ, José *Un caso de colonialismo minero británico en el panorama liberal del Sexenio Democrático. Constitución y fase inicial de "The Marbella Iron Ore Company & Limited" (1869-1874)*, Tesis Doctoral inédita, Universidad de Málaga, 2010.

<sup>8</sup> PRIETO BORREGO, L.: "La situación de las clases trabajadoras en Marbella durante las primeras décadas del siglo XX", *Baetica*, 23, 2001, pp. 693-712. De la misma autora, un estudio sobre las protestas anticaciquiles y la relación de los obreros con la Patronal en "Formas y pervivencias de la violencia política. Las comarcas occidentales malagueñas: de la resistencia anticaciquil al primer bienio republicano", *Historia Social*, 79, 2014, pp. 3-22.

<sup>9</sup> Para las dificultades que estaban presentes en el proceso industrializador andaluz durante los siglos XIX y XX, vid. BERNAL, A. M. y PAREJO BARRANCO, Antonio: "La economía andaluza: atraso y frágil vertebración", en GERMÁN ZUBERO, L. G. y otros: *Historia económica regional de España, siglos XIX y XX*, Crítica, Barcelona, 2001, pp. 299-330.

<sup>10</sup> LUNA AGUILAR, Antonio: "Huerta del Peñón", *Diario Sur*, 4 de abril de 2010.

<sup>11</sup> BERNAL GUTIÉRREZ, J.: "El ferrocarril minero de San Juan Bautista y el "Muelle del Hierro". El proyecto de infraestructura viaria de *The Marbella Iron Ore C&L (1869-1872)*", *Cilniana*, 19, 2006, pp. 27-34.





Barco mercante fondeado en la torre de embarque del embarcadero de Ferarco. Las vagonetas transportaban el mineral desde la mina del Peñoncillo y lo introducían en las bodegas. Años 50 (Foto: Pedro A.)

por lo que la compañía FERARCO, S.A., solicitó al Ingeniero Jefe del Distrito Minero de Granada-Málaga en 1953 la instalación de un cable aéreo de transporte del mineral desde la mina de "El Peñoncillo" hasta la playa, con el objeto de facilitar su traslado desde el lugar de extracción, hasta su embarque, para ser comercializado con el exterior, teniendo en cuenta que la única salida que tenía el mineral, desde el punto de vista económico, era por mar y, al carecer Marbella de puerto y debiendo hacerse el embarque en mar abierto, se hacía necesario tener en dicho lugar un importante depósito que, para cuando vinieran a cargar los barcos que debían de tener una capacidad mínima de 3.000 t, calado medio y estuvieran especializados en esta clase de transporte de minerales, se encontrara listo el mineral para dicho embarque; al no tener ningún otro abrigo en la zona los buques, no podían esperar más que escasos días, especialmente por la presencia de vientos de levante y poniente de cierta intensidad. La estación de descarga terminaba 350 m mar adentro, teniendo una capacidad de transporte de 50 t.

Los diversos trabajos de investigación llevados a cabo en la mina "La Concepción" pusieron de manifiesto no solo la presencia de un mineral de baja ley y ley media para su explotación a cielo abierto, sino también una importante masa para su explotación en subterráneo, pero que precisaba ser

sometido a tratamiento, operación que se proyectaba realizar en la planta de Beneficio de las Escombreras.

La línea de transporte del mineral de hierro hasta el mar se proyectó de dos formas: un monocable, construido por la compañía "British Rompeways Company and Limited", de 2.425 m de longitud, desde El Peñoncillo hasta 90 m al norte de la carretera general de Cádiz a Barcelona, en un lugar próximo a la playa, con capacidad de transporte de 50 t la hora, cable de 27 mm de diámetro, disponiéndose de 70 baldes en servicio y cinco en reserva, con una velocidad de marcha de 135 m por minuto y una capacidad por balde de 450 kg y una separación por balde de 73 m. Este monocable estaba soportado por 17 caballetes de madera; las estaciones terminales también eran de este material. Y un bicable de 450 m

de longitud desde este punto hasta la estación de descarga en el mar, internándose en el mismo sobre tres caballetes, constituyendo el último la estación de descarga, formado por un pilar de hormigón, asentado sobre pilotes, debido a la naturaleza del terreno sobre el que se había de edificar, construido misma compañía, constituido por dos cables vías y un tercer cable tractor de 450 m de longitud, con una capacidad de carga de 200 toneladas por hora, con 27 baldes en la línea y cuatro en estaciones, que con una carga de 1.350 kg por balde, una velocidad de 83,5 m por minuto y una distancia entre balde de 33,75 m, daban este servicio de 200 toneladas a la hora. El diámetro del cable de cargado era de 49 mm y el de vacío 32. El monocable era dispositivo de descarga y el bicable de carga.

Además de las instalaciones de estación de descarga del cable aéreo monocable, depósito de minerales y estación de carga (aéreo tricable), se proyectó instalar al norte de la carretera una casa para el encargado, así como viviendas para guarda y obreros; al este, oficinas, transformador de energía eléctrica e instalaciones auxiliares del mismo. Al sur de la carretera, se proyectan un taller de fragua y calderería para reparación de los elementos del cable o tranvía, especialmente baldes, y más al este, edificio para garajes y espacio dedicado a almacén de materiales, hierro, bidones y cables de repuesto; infraestructu-



Tercer caballete en construcción, estación de descarga del mineral, 1956 (Fondo Fotográfico, Grupo "Historia de Marbella")

ras que, por su proximidad a la carretera, se consideró más oportuno instalarlos en este lugar<sup>12</sup>.

Igualmente, se proyectó una pista con el objeto de poder transportar los materiales necesarios para la construcción e instalación de la Planta de Beneficio (Planta de trituración y concentración magnética) para beneficiar las escombreras, situadas al sureste de la mina de "La Concepción" y para la construcción del tranvía aéreo. La mencionada pista partiría de la carretera de Marbella a Ojén, en el emplazamiento del paso a nivel con el ferrocarril minero, llegando hasta la Planta de Beneficio, con una longitud de 860 m, desnivel entre carretera y Planta de Beneficio de 42 m, pendiente máxima del 7%, curvas de radio de 20 m y anchura de seis m.

Instalaciones que se presentaban costosas de construir al carecer Marbella de puerto de refugio, pero que eran necesarias si se quería proceder a una debida explotación de los recursos mineros, dadas las dificultades de embarque y transporte del mineral. Dicha petición pasa a ser estudiada por la Oficina Técnica de Urbanismo de la Comisión Superior de Ordenación de la Provincia de Málaga. Para el año 1956, se tenía previsto poner en marcha el cable, el embarcade-

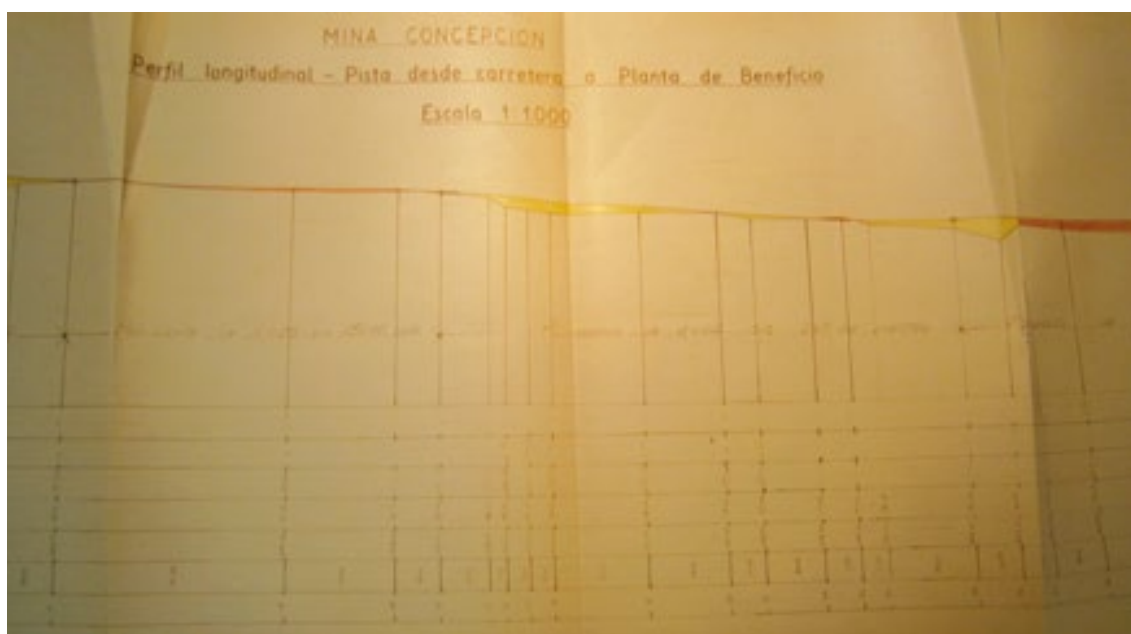
*Se proyectó una pista con el objeto de poder transportar los materiales necesarios para la construcción e instalación de la Planta de Beneficio (Planta de trituración y concentración magnética) para beneficiar las escombreras, situadas al sureste de la mina de "La Concepción" y para la construcción del tranvía aéreo*

ro, aún en construcción, y el taller de concentración de magnetita.<sup>13</sup>

En este año, el Ayuntamiento de Marbella controlaba la producción de la mina, siendo éste el que recibía por parte del Estado el 16% de recargo municipal sobre el 5% que gravaba el producto bruto sobre las minas. Ante esta situación, el Ayuntamiento de Ojén reclamó a la Administración de Renta Públi-

ca la concesión de dicho pago, ya que la mina se encontraba en su mayor parte en su término municipal, correspondiendo al de Marbella las instalaciones que se dedicaban a la limpieza del mineral y su transporte por cable aéreo hacia el mar para ser embarcado.

Nos encontramos, pues, ante una disputa entre ambos ayuntamientos que comenzó en 1958, con la mencionada reclamación del Ayuntamiento de Ojén, a la que la Delegación de Hacienda de Málaga dio su informe positivo. El Ayuntamiento de Marbella respondió con un recurso interpuesto contra Acuerdo de la Administración Provincial de Rentas Públicas relativo al derecho a la percepción de recargo municipal, que grava el producto bruto extraído de la mina, exponiendo que existían 38 empleados que tenían su domicilio en Marbella. El consistorio



Perfil pista desde carretera a planta de Beneficio, finales años cincuenta.

FUENTE: Archivo Histórico Provincial de Málaga, AHPM, Sección Gobierno Civil, Expediente de minas 1950-1955, C. 7418

<sup>12</sup> AHPM. Sección Gobierno Civil, Expediente de minas 1950-1955, C. 7418.

<sup>13</sup> S. A.: *Estadística Minera y Metalúrgica de España 1956*, Ministerio de Industria, Dirección General de Minas y Combustibles, Madrid.



Plano con disposición de las fincas a expropiar, 1953.

FUENTE: AHPM, Sección Gobierno Civil, Expropiación forzosa, años 1956-1969, C. 12427

marbellí siguió probando posibilidades de conseguir beneficios por la explotación de la mina y pide que sea repartido el impuesto según el número de trabajadores de cada término municipal. El Tribunal Económico Administrativo Provincial de la Delegación de Hacienda lo consideró y no tuvo inconveniente en realizar lo expuesto por el Ayuntamiento de Marbella, siempre que la empresa FERARCO, S.A. presentase un listado con el domicilio de todos los trabajadores de la mina. El Ayuntamiento de Ojén presentó unas cifras en las que se indicaba el número de obreros domiciliados en Marbella, 28, mientras el número correspondiente a los de Ojén era de 122, variando en diez obreros el número presentado por el Ayuntamiento de Marbella. En este baile de cifras, la última palabra la tendría la propia

*Para la construcción del mencionado cable aéreo, la sociedad FERARCO, S.A. debía ocupar fincas en la zona oriental contigua al municipio, dada la configuración del terreno, el lugar de situación de la mina y de las escombreras, al sur de la cual se encontraba una planta de trituración y concentración de magnetita*

empresa explotadora de la mina, quien presenta la cifra definitiva de 31 obreros domiciliados en Marbella y 64 en Ojén.

Para la construcción del mencionado cable aéreo, la sociedad FERARCO, S.A. debía ocupar fincas en la zona oriental contigua al municipio, dada la configuración del terreno, el lugar de situación de la mina y de las escombreras, al sur de la cual se encontraba una planta de trituración y concentración de magnetita, cuya capacidad de producción por jornada era de 400 t de mineral vendible y la distancia y accidentes geográficos desde las fincas al mar, en virtud del expediente seguido al amparo de la Ley de Minas de 19 de julio

de 1954. Debía ocuparse una finca en el partido de las Albarizas, en el arroyo Segundo, con una extensión de 2 ha 52 a y 50 ca, y un valor de expropiación de 12.875 ptas., cuya propietaria era Francisca Pérez Juan, quien la había comprado a su antiguo propietario, José Andrade Domínguez, por la tercera parte de lo que FERARCO le ofrecía por la compra de dicha parcela.

La necesidad de la ocupación de estos terrenos era importante. El proyecto de cables debía cruzar el último trozo de la finca, o sea, el de carga, siendo el trazado del mismo el más adecuado a la configuración del terreno y a la distancia, procurando no acercarse demasiado a la población. El cable arrancaba en la parte norte de la carretera para terminar en el lugar de atraque y carga de los barcos.

En las proximidades había una estación que podía considerarse como intermedia, ya que en ese lugar terminaba el sector del cable procedente de la mina y empezaba el de carga de vapores, con los consiguientes dispositivos de carga y descarga. Al ser un lugar céntrico, era precisamente ahí donde debían disponerse las edificaciones proyectadas de fraguas, talleres, depósitos de materiales, garajes y, en la parte sur de la carretera, por estar los terrenos a nivel con la misma y no en plano más elevado, como ocurría en la parte norte.

Aparece una segunda finca a expropiar, propiedad de José Andrade Domínguez, la "Hacienda del Campo", en el partido de Las Albarizas, con una extensión de 11 ha 85 a y 6 ca, de la que no se hace valoración del terreno por haber



sido comprado directamente por la sociedad expropiante FERARCO, S.A. al propietario<sup>14</sup>.

La mayor finca a expropiar era la finca rústica llamada "Huerta del Peñón", situada en el partido de su nombre, con una extensión de 12 ha 87 a y 80 ca, con un valor de expropiación de 25.843,98 ptas., perteneciente a Enrique Pariente Montero, adquirida mediante retracto interpuesto por este señor contra FERARCO, S.A., que fue sancionado por el Tribunal Supremo en enero de 1952, fijando como precio de dicho retracto la cantidad de 25.091,25 ptas., que era el precio base fijado por su expropiación, más el 3% de afección que hacían las 25.843,98 ptas. mencionadas; finca, en su mayor parte, dedicada a regadío y alguna parte a secano y que no había sido mejorada desde el retracto, sino todo lo contrario: aparecía más bien abandonada y sin agua del pozo que se encontraba en el interior de la finca, atravesada al norte por una franja de tierra que se vendió para la construcción del ferrocarril minero de San Juan Bautista. Ambas fincas presentaban en su extensión pozos de agua.

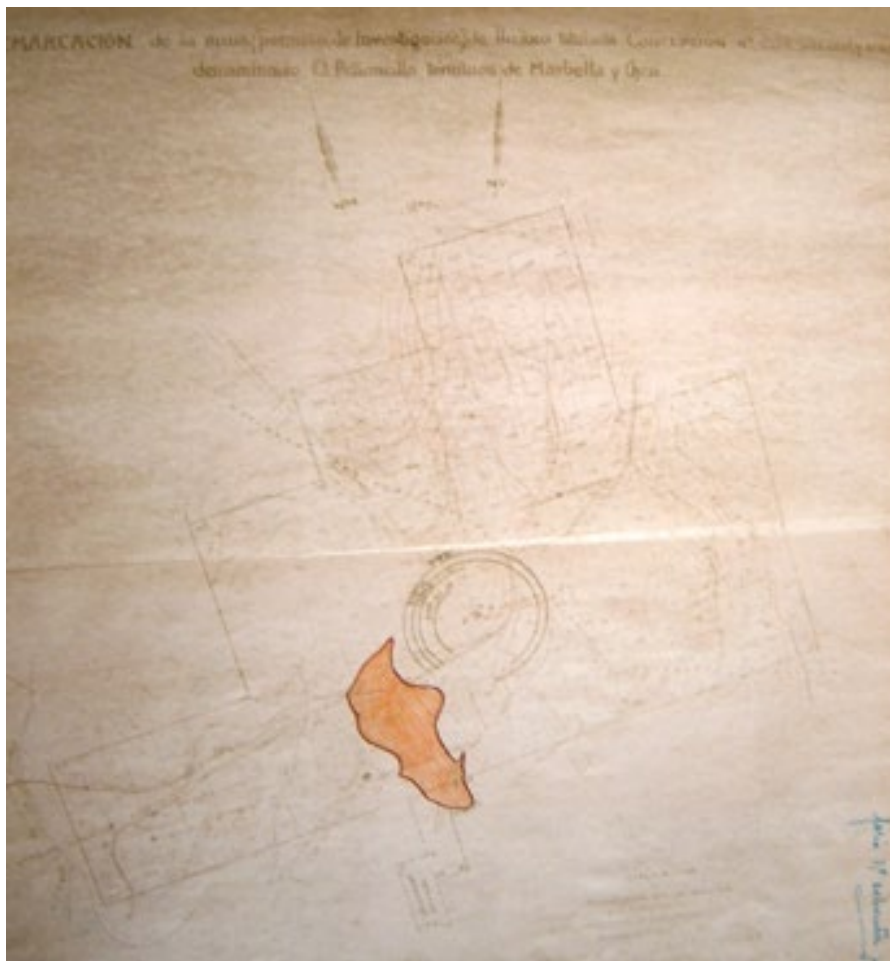
Se comienza un procedimiento de expropiación forzosa de terrenos precisos para las labores mineras, instalaciones, talleres, elementos de transporte y otras obras que fueran necesarias. Estas fincas para expropiar aparecen en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga de 29 de enero de 1954. Todas las fincas fueron ocupadas temporalmente por FERARCO mientras el procedimiento de expropiación de los terrenos seguía su curso legal.

Por ello, la Jefatura del Distrito Minero Granada-Málaga acuerda la necesidad de ocupación forzosa de las fincas mencionadas. Se procede a la peritación de las mismas, apareciendo desavenencias entre el perito de la compañía FERARCO y los peritos de los propietarios de la finca a expropiar, especialmente en la extensión de las fincas, sus lindes y realización de los planos del terreno. La expropiación de los terrenos, a pesar de estas diferencias, continuó su procedimiento y fue ratificada por el Consejo de Mi-

*En las proximidades había una estación que podía considerarse como intermedia, ya que en ese lugar terminaba el sector del cable procedente de la mina y empezaba el de carga de vapores, con los consiguientes dispositivos de carga y descarga*

nistros, el 29 de abril de 1955, siendo ministro de Industria, Joaquín Planell Riera, por lo que a partir de esta resolución no se hacía necesaria una ocupación de carácter temporal, sino que tendría un carácter permanente. Esta actuación siguió la normativa vigente de la Ley de Expropiación Forzosa de 10 de enero de 1879.

El propietario, José Andrade Domínguez, presenta ante el ingeniero jefe del Distrito Minero Granada-Málaga, el 23 de mayo de 1953, y ante el Ayuntamiento de Marbella, unos meses



Posición de la Finca "Huerta del Peñón" con respecto a la mina "La Concepción", 1953.  
FUENTE: AHPM, Sección Gobierno Civil, Expediente de minas 1950-1955, C. 7418.

<sup>14</sup> Archivo Histórico Municipal de Marbella, AHMMb, Correspondencia de Oficio, C. 147, primer trimestre, año 1956. AHPM, Sección Gobierno Civil. Expropiación forzosa, años 1956-1969, C. 12427.

después, el 19 de septiembre de 1953, una reclamación contra el proyecto de construcción de cable aéreo y ante el proyecto de expropiación de su finca, aludiendo causar un gran problema, ya que rompería la unidad de cultivo de sus tierras, único medio de vida con el que contaba para el mantenimiento de su familia. La reclamación fue desestimada por la Jefatura de Minas, indicando que fue presentada en el Ayuntamiento de Marbella vencido el plazo para la presentación de oposiciones a dicho proyecto. Fue sellado con registro de entrada de 23 de septiembre de 1953.

Igualmente, el propietario Enrique Pariente Montero realiza una reclamación contra la resolución de la Jefatura del Distrito Minero de Granada-Málaga de fecha 12 de diciembre de 1953, por la que se decretó la necesidad de ocupación de los terrenos de su propiedad y posterior expropiación forzosa para Utilidad Pública.

Los recursos de alzada de ambos propietarios contra la resolución de la Jefatura del Distrito Minero de Granada-Málaga, de 12 de diciembre de 1953, fueron desestimados, apareciendo en el BOE de 24 de mayo de 1955, proponiéndose la necesidad de ocupación de los terrenos sobre la extensión y medidas a los que se referían los informes técnicos realizados a tal efecto.

*La construcción del Puerto Pesquero, que comenzó en la segunda mitad de los cincuenta, hacía incompatible la cercanía de cualquier mecanismo de embarque en la nueva etapa minera. Sin embargo, el llamado popularmente "Cable" se instaló muy cerca de la nueva barriada de pescadores "Fernández Cuesta", conocida como "La Bajadilla"*

La reclamación de Enrique Pariente Montero pasó posteriormente al Gobierno Civil, que decidió suspender las actuaciones del expediente de expropiación hasta que fueran aclaradas las lindes de la finca, pese a lo cual la sociedad ocupó la finca mencionada, tratando de desconocer la situación legal planteada con nuevas edificaciones que proyectaba destinar a futuras dependencias de la sociedad, hecho que fue denunciado por el propietario de la finca ante el gobernador civil.

La Abogacía del Estado resuelve en el caso a favor del propietario de la finca, desestimando el recurso de reposición interpuesto por FERAR-

CO, S.A., donde no se estimaba necesario el lindero de dicha finca, requiriendo a la empresa a que mientras subsista la resolución mencionada se abstuviera de ejecutar cualquier acto que supusiera la ocupación de la propiedad. Finalmente, el propio Ministerio de Industria, a través de la Dirección General de Minas y Combustibles, resuelve estimar el recurso interpuesto por FERARCO, S.A. contra la resolución del gobernador civil de Málaga de 11 de septiembre de 1956 de suspender el proceso de expropiaciones, alegando como justificación el hecho de que, en caso de que el perito encontrara indeterminada la finca, debía procederse a su determinación por las autoridades competentes y no a la suspensión del proceso de expropiación.

Igualmente, el Distrito Minero de Granada-Málaga estimó el recurso interpuesto por FERARCO contra la resolución del gobernador civil de suspender temporalmente la expropiación forzosa de la finca, instándose a una nueva delimitación de la misma por parte de un tercer perito, al que se le hace saber que en principio sus funciones se limitarían a precisar si la finca objeto de expropiación estaba suficientemente determinada. Este perito especifica que los límites de la zona este de la finca, efectivamente, podían ser objeto de discusión, por lo que era necesario efectuar el deslinde correspondiente. Con ello, el Catastro procede a una nueva valoración de la finca por rústica y pecuaria por un valor de 495,23 ptas., bajando enormemente su precio de expropiación inicial.

A partir de este momento, el Ministerio de Industria acuerda la continuación del expediente de expropiación forzosa en periodo de justiprecio y culpa al propietario de la finca de negligencia por no haber procedido al deslinde total de su finca desde 1951. El Ministerio desestimó el recurso de alzada interpuesto por Enrique Pariente Montero contra la resolución de la Dirección General de Minas y Combustibles de 11 de octubre de 1957, aclarando que se ha de precisar con toda exactitud la parte de la finca a expropiar. Finalmente, por Orden del Ministerio de Industria de 18 de febrero de 1961, se continuó definitivamente el expediente de expropiación de la finca, notificándose este hecho a su propietario<sup>15</sup>.

Se autorizó, finalmente, la instalación del cable aéreo siempre que se ajustara a las siguientes condiciones: El teleférico que se proyectaba debía llegar a la costa para descargar el material lo más alejado posible de la ciudad, a 4 km, o pasada la desembocadura de los arroyos que se encuentran al este de la ciudad, llamados Segundo y de Pescadores. Las instalaciones complementarias al transporte del material por

<sup>15</sup> AHPM. Sección Gobierno Civil. Expropiación forzosa. Años 1956-1969, C. 12427.



vía aérea debían ser las indispensables para la instalación de básculas, almacenes, oficinas y demás instalaciones necesarias para la explotación. Las edificaciones debían ajustarse a las normas de máxima sencillez, poca altura, empleo de materiales naturales, supresión de adornos y de elementos superfluos. Los edificios debían cumplir estrictamente su función, sin sobrarles ni faltarles elementos, consiguiéndose de este modo un equilibrio en la estética de los mismos. La mayor perfección se lograría cuando el paisaje dominase a la construcción. Para conseguirlo y evitar el polvo, ruido y olores desagradables, las instalaciones se rodearon de una franja de terreno con plantación de arboleda, formando un bosque de 50 m de ancho como mínimo<sup>16</sup>.

Las condiciones impuestas por la Comisión Provincial de Urbanismo demuestran una atención a los efectos derivados de la actividad industrial sobre el urbanismo y los servicios de la ciudad muy distinta de la tenida en cuenta por la IRON ONE, cuyas instalaciones ocuparon toda la zona al sur del casco urbano y las playas que lo rodeaban. Ello estaba en relación con la nueva orientación económica de la ciudad y la necesidad de separar los espacios urbanos y el litoral, según las nuevas funciones<sup>17</sup>. La construcción del Puerto Pesquero, que comenzó en la segunda mitad de los cincuenta, hacía incompatible la cercanía de cualquier mecanismo de embarque en la nueva etapa minera. Sin embargo, el llamado popularmente "Cable" se instaló muy cerca de la nueva barriada de pescadores "Fernández Cuesta", conocida como "La Bajadilla".

A finales de los cincuenta y comienzos de los sesenta la población de Marbella era de 12.069 h, según datos de la *Memoria de Población y Demografía* realizada por Damián López Cano para el Ayuntamiento de Marbella en 1982, de los que trabajaban en el sector minero, solo el 1,2% de la población activa de la ciudad. Según datos del Ayuntamiento de Ojén, la producción de la mina a finales de la década de los cincuenta era de 30.000 a 35.000 toneladas anuales<sup>18</sup>.

Con este proceso de expropiación forzosa de fincas y con el objeto de facilitar el transporte del mineral extraído en "El Peñoncillo" por la compañía FERARCO, S.A., se observa la importancia que el Estado franquista

daba a las sociedades y compañías del país que contribuían a la política económica del *Nuevo Estado*, en este caso, a una sociedad de explotación minera, frente a los intereses legales de los propietarios de tierras, incluso desestimando las actuaciones que sus propios apéndices políticos, como era el gobernador civil, llevaban a cabo con el objeto de establecer soluciones dentro de la legalidad vigente. Los beneficios económicos de la producción minera eran prioritarios ante las disposiciones políticas a nivel provincial o los intereses particulares de los propietarios de las fincas.



"El Cable" en la actualidad. Fondo Fotográfico, Grupo "Historia de Marbella"

Otras minas existían en el término municipal de Marbella: desde las primeras décadas del siglo XX se constata una mina llamada "Brillante" dedicada a la obtención de amianto, en el paraje denominado "Cerro del Oropel" y otra dedicada a la obtención de plomo, llamada "Buenavista". En el término municipal de Benahavís existía una cantera de mármol propiedad de Jaime Parladé, sita en la finca Alcuéruz. Sin embargo, no presentaron unos índices de explotación significativos en la economía de la ciudad<sup>19</sup>. ■

<sup>16</sup> AHMMb, Correspondencia de Oficio, C. 141, segundo trimestre, año 1953.

<sup>17</sup> Un estudio sobre la transformación urbana de Marbella en MORENO FERNÁNDEZ, F. J.: "La ciudad imaginada", *Cilniana*, 10, 1998, pp. 13-21 y "Datos para una historia urbana de Marbella", *Cilniana*, 12, 1999, pp. 8-21.

<sup>18</sup> AHMMb, Expediente de Asuntos Generales, n.º 106/60.

<sup>19</sup> AHPM. Sección Gobierno Civil. Expedientes de minas, 1924-1959, C. 2149.