

De Rutas y Fondeaderos en la Provincia Marítima de Cartagena 1883-1915

Pascual Santos-Lopez

Universidad de Murcia

Manuela Caballero-Gonzalez

Universidad de Murcia

Resumen: Analizamos las rutas, puertos, muelles y fondeaderos de la Provincia Marítima de Cartagena a principios del siglo XX, que por aquella época incluía al Distrito Marítimo de Garrucha en las costas murcianas, utilizando como hilo conductor el *Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación* publicado en 1915, con noticias de personas, sociedades e industrias que nos acerquen a la historia marítima de nuestras costas en el periodo de la industrialización y el auge de la minería de finales del XIX y principios del XX.

Palabras clave

Patrimonio industrial, Ruta comercial, Ruta minera, Almería, Cartagena, Siglos XIX y XX.

Routes and Anchorages in the Maritime Province of Cartagena 1883-1915

Abstract: We analyzed the routes, ports, docks and anchorages of the Maritime Province of Cartagena at the beginning of the 20th century, which at that time included the Garrucha Maritime District on the Murcian coast, using the Maritime, Commercial, Industrial and Navigation Yearbook as a common thread. published in 1915, with news of people, companies and industries that bring us closer to the maritime history of our coasts in the period of industrialization and the boom of mining in the late nineteenth and early twentieth centuries.

Keywords

Industrial heritage, Trade route, Mining route, Almeria, Cartagena, 19th and 20th centuries.

Introducción

A partir del Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, la antigua división administrativa de la costa española quedaría con la actual constitución periférica en Capitanías Marítimas, reguladas por el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, junto a los Distritos Marítimos.

Nosotros nos centraremos precisamente en la antigua división periférica de las costas de España y concretamente en la Provincia Marítima de Cartagena, utilizando como hilo conductor el *Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación* publicado en 1915 por los Editores Eléxpuru Hermanos en Bilbao, cuyos autores fueron: Antonio Arroyo, abogado, secretario de la Asociación de Navieros, Rafael Guitián, capitán de corbeta, auxiliar de la Dirección General de Navegación y Luis González Vieytes, teniente de navío, ayudante de la Comandancia de Marina de Bilbao.

Nuestro objetivo será conocer y analizar las rutas, puertos, muelles y fondeaderos de la costa murciana, que en esa época incluía al Distrito Marítimo de Garrucha, buscando noticias de personas, sociedades e industrias que nos acerquen a la historia marítima de nuestras costas, arrojando luz sobre un periodo fascinante que fue el de la industrialización y el auge de la minería murciana y andaluza de finales del XIX y principios del XX.

Ni que decir tiene que la situación administrativa de este periodo había heredado el plan de Patiño, aprobado en 1726, donde se estructuraba la Península en tres Departamentos Marítimos (Roda, 2007, p. 426), que a pesar de la inestabilidad política del XIX y la gran cantidad de cambios en los ministerios y organismos de los que dependía la Marina (López, 2003), habían llegado a la división del *Anuario* de 1915 en tres Apostaderos Marítimos: Ferrol, Cádiz y Cartagena. Éstos a su vez divididos en Provincias y éstas en Distritos Marítimos.

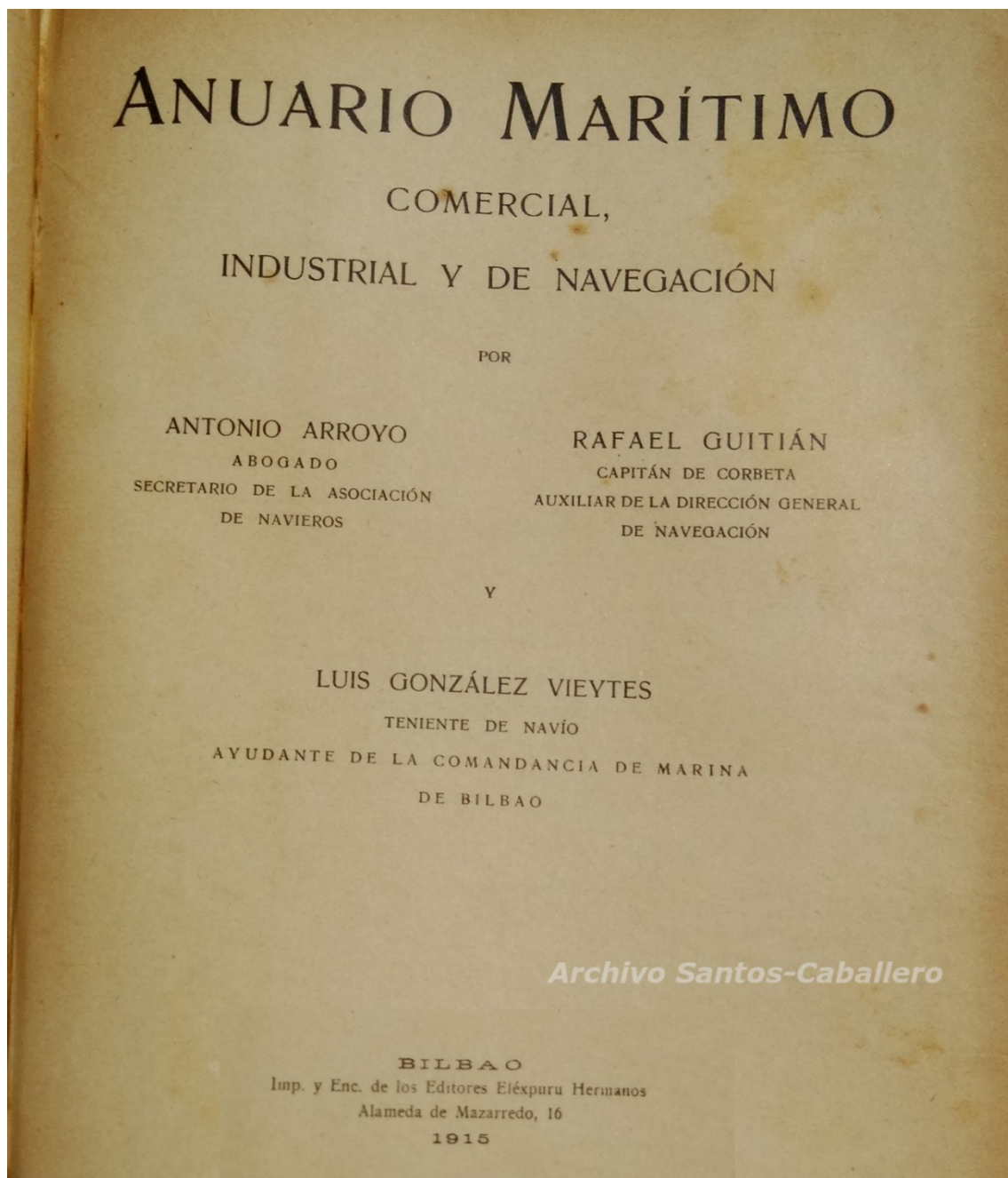


Fig. 1. Anuario Marítimo de 1915. Archivo Santos-Caballero

El *Anuario Marítimo* nos muestra, además de la descripción de nuestras costas, sus puertos, fondeaderos y puntos habilitados para el comercio, datos interesantes de la vida marítima, industrial y mercantil, que nosotros intentaremos enriquecer con documentos y noticias aparecidas en hemerotecas, archivos y en la bibliografía especializada. Esperemos, como dicen los autores en su introducción, “divulgar el conocimiento de los intereses marítimos, los capitales que representan, los beneficios que proporcionan y a quiénes alcanzan, la potencia productora del mar, su mediación intensamente impulsiva

en todas las manifestaciones del comercio y de la industria, la riqueza aún inexplorada o no cultivada debidamente que encierra..., para llegar a ponderar el valor del factor marítimo en relación con los demás valores que constituyen el activo en nuestra economía pública” (Arroyo, Guitián, y González, 1915, p. 5).

Provincia Marítima de Cartagena

El Apostadero Marítimo de Cartagena incluía las provincias marítimas de: Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona, Barcelona, Palma de Mallorca, Menorca e Ibiza. La Provincia Marítima de Cartagena a su vez estaba formada por cinco distritos marítimos: Garrucha, Águilas, Mazarrón, Cartagena y San Javier y se extendía desde el cabo de Gata, línea divisoria entre los apostaderos de Cádiz y Cartagena, hasta la Torre de la Horadada. Esta costa está plagada de calas con fondeaderos donde existían cargaderos de mineral de hierro y plomo argentífero explotados por numerosas compañías dedicadas a la minería y fundición. Además, se encuentran los puertos de: Garrucha, Águilas, Hornillo, Mazarrón y Cartagena, donde existe el Arsenal Militar y el Astillero, arrendado a la Sociedad Española de Construcción Naval.

Distrito Marítimo de Garrucha

La costa de Garrucha alberga varias calas con fondeaderos, que desde su extremo occidental son: Genovés, San José, Escudillos, Rodalquilar, Las Negras, San Pedro y El Plomo. El fondeadero Genovés o de los Genoveses es una ensenada de 3 cables¹ de saco, menos de media milla² de boca y 6 metros de fondo. Está delimitada entre el Morrón de los Genoveses por el sur y el Cerro del Ave María por el Norte. Según la leyenda, su nombre le viene de la cruzada que hicieron los cristianos contra el pirata musulmán Maimono, que tenía aterrorizada la zona en el siglo XII. Soldados de Génova y de Pisa fueron los primeros en fondear en esta ensenada para reunirse con catalanes y castellanos. En la actualidad el fondeadero está protegido como parte del Parque Natural del Cabo de Gata-Níjar.

¹ Un cable es la décima parte de una milla náutica. Equivale a 185,2 metros.

² Una milla náutica o milla marina equivale a 1852 metros.



Fig. 2. Fondeadero del Genovés. Google Maps

El fondeadero de San José era un punto habilitado para embarcar los productos de la zona: esparto, palma, cogollo y mineral argentífero. Escudillos también estaba habilitado para embarcar hacia el puerto de Almería los espartos y cereales que se producían en la zona y permitía el tráfico de cabotaje.

En el caso del fondeadero de Rodalquilar existía también un punto habilitado para el cabotaje donde se embarcaban espartos, cereales y cuarzos de sus minas. Entre 1883 y 1925 existió una ruta del oro entre este fondeadero y las fundiciones murcianas: Mazarrón y Cartagena. Se enviaba el cuarzo aurífero a la fundición Santa Elisa, de la Compañía Metalúrgica de Mazarrón (Hernández, 2018, p. 119), de donde se obtenían barras de plomo auro-argentífero. Luego se exportaba el plomo a Frankfurt o Amberes donde era desplatado y desaurificado. Posteriormente la Compañía Metalúrgica Peñarroya en Cartagena también colaboró en la obtención de las barras de plomo (López, 2014, p. 208).

En el fondeadero de Las Negras también se habilitaba el cabotaje para la exportación de mineral. Es una bahía poco abrigada por lo que sólo es posible el fondeo con buen tiempo de mar y viento.

La cala de San Pedro está protegida del viento y la mar de levante por lo que es un buen punto de fondeo y estaba habilitado para el tráfico de cabotaje y la carga de esparto, al igual que el fondeadero siguiente de El Plomo.

La cala de Agua Amarga tiene un fondeadero abrigado del viento y la mar de levante y tenía un “punto habilitado con cargadero metálico de puente lanzado con estribo en el mar para atracar los buques” (Arroyo *et al.*, 1915, pp. 809-810). Se realizaba importación de carbón y maquinaria y exportación de mineral de hierro. Aquí existió una ruta del ferrocarril a la estación de Lucainena de las Torres que pertenecía a la Compañía minera de Sierra Alhamilla. La vía y el embarcadero se comenzaron a construir en septiembre de 1894, terminado el muelle del embarcadero en 1895 y en marzo de 1896 la línea férrea. El embarcadero era del tipo cantiléver invertido, con una elevación de 14 metros y 70 de longitud. Al final había cinco boyas para el amarre de los buques. En 1907 se transportaron 165.474 Tm y se embarcaron 167.042 Tm. La línea y el embarcadero estuvieron en funcionamiento hasta 1942, año en que se desguazaron.

Después de pasar la punta Media Naranja y la de los Muertos viene el fondeadero de la playa de Carboneras, que acaba en la punta del Rayo. El fondeadero de Carboneras está protegido de los vientos del oeste y suroeste. Los buques de porte fondeaban en 33 metros de agua y Carboneras tenía habilitado un punto para la carga y exportación de minerales y esparto.

Pasando la punta del Rayo encontramos la torre del Peñón y hasta la punta del Cantal tenemos la playa de Macenas con fondeadero propio. A continuación, se encuentra el fondeadero de Marina de las Torres, entre el río de Aguas y el castillo de Garrucha. Existía punto habilitado con pantalán para embarcar el mineral que procedía de la Sierra de Bédar. Propiedad de la Sociedad Chávarri Hermanos de Bilbao.

Este embarcadero había sido habilitado por Real Orden de 8 de mayo de 1895 para la exportación de minerales de hierro, importación de carbones minerales y todo lo necesario para la explotación de una línea férrea y para el desembarque en régimen de cabotaje de productos nacionales. Además, los

hermanos Chávarri conseguían por otra Real Orden de 20 de marzo de 1905 habilitar el embarque de productos agrícolas y frutos del país, exceptuando los cereales³.

A Marina de las Torres le sigue el fondeadero de Garrucha, que se encuentra limitado entre la enfilación de la torre del Peñón y la punta del río de Mojácar. Protege de los vientos del suroeste al noroeste por el oeste. Los buques grandes pueden fondear frente al pueblo, en 30 metros de agua y a 500 de tierra y los chicos en 14 y a 400 metros de tierra. El principal comercio de Garrucha a principios del siglo XX era de importación: carbón y madera y de exportación: mineral de hierro, naranja, uvas frescas, esparto y yeso.

A la desembocadura del río de Antas le sigue el fondeadero de Boloaga, donde existía un cargadero de mineral de hierro de la Sociedad de Explotación de las Minas de Hierro de Bédar, que se encontraba domiciliada en París.

Entre el río Almanzora y la punta de Sarriá, que es la divisoria de los distritos de Garrucha y Águilas se encuentran las siguientes calas y fondeaderos: Palomares, punto habilitado para cargar el plomo argentífero de dos antiguas fundiciones que en 1915 se encontraban en ruinas. Villaricos, punto habilitado con cargaderos metálicos de puente lanzado con estribos en la mar para atracar los buques. Era de la Sociedad Minera Almagrera, domiciliada en París. Importación de carbón y exportación de mineral de hierro. Punto habilitado de Cala de la Honda o Cala de La Luz Eléctrica, por construirse allí la central para alimentar de energía eléctrica las minas de plomo argentífero de Sierra Almagrera. Desde allí hasta Villaricos se encuentran los vestigios de las fundiciones de La Invencible, La Cueva, Santa Ana, La Dolores y La Esperanza. Punto habilitado de Las Borregas, donde se encontraba la fábrica de fundición Segunda Esperanza. Exportación de plomo argentífero e importación de carbón. Punto habilitado de Cala de Las Picotas con pantalán y depósitos de mineral de hierro, propiedad de Viuda e Hijos de Pedro P. de Gandarias, domiciliada en Bilbao. Punto habilitado de Cala Mina del Oro, también con pantalán y depósitos propiedad de José García Suesa de Garrucha. Finaliza en la Cala de las Conchas con cargadero metálico de puente lanzado y estribos en el mar para el

³ Reales órdenes (30-3-1905). *Gaceta de Madrid*, p. 1201.

ataque de buques, propiedad de la Sociedad Argentífera Almagrera, domiciliada en Bilbao.



Fig. 3. Puerto de Levante en Águilas. Archivo Municipal de Murcia

Distrito Marítimo de Águilas

Después de la Punta de Sarriá encontramos el fondeadero de la playa Pozo del Esparto, donde existía una fundición, por lo que acudían allí buques para importar carbón y exportar plomos argentíferos. La costa sigue unas dos millas y media hasta el Castillo de San Juan de Los Terreros, donde continúa hasta la línea divisoria entre Murcia y Almería. A milla y media de dicha línea encontramos el puerto de Águilas. En esta ciudad tenemos dos puertos: el de Poniente y el de Levante. El de Poniente se encuentra entre la punta de la Aguilica y la de la Escollera y el de Levante está entre la Escollera y la Calica. Este último lo construyó una compañía anónima inglesa. El movimiento comercial del puerto de Águilas en 1914 fue de 35.238 toneladas importadas frente a 568.586 toneladas exportadas.

Después del puerto de Águilas encontramos el Embarcadero del Hornillo, con un cargadero de mineral propiedad de la compañía inglesa Ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas. El cargadero tiene 164 metros de longitud, siendo el calado mínimo de 8,5 m con 14 en su extremo. El embarcadero y parte de su infraestructura se encuentra todavía en pie y se puede visitar, ya que el Túnel de descarga es hoy día un museo, inaugurado el 4 de diciembre de 2014. Además,

el embarcadero está declarado como Bien de Interés Cultural con categoría de monumento desde 2009.



Fig. 4. Embarcadero del Hornillo en Águilas. Archivo Santos-Caballero

El embarcadero del Hornillo fue una iniciativa empresarial del ingeniero inglés Gustavo Gillman, empleado de la compañía inglesa Great Southern of Spain Railway Company, que construyó el embarcadero y el ramal ferroviario Almendricos-Águilas de la línea Lorca-Baza. Tenía una longitud de unos 32 kilómetros y conectaba con el puerto de Águilas. Este embarcadero facilitó desde 1904 la exportación de millones de toneladas de mineral de hierro y mármol de las canteras de la Sierra de Filabres, más conocido como mármol de Macael⁴.

Pasado el Embarcadero del Hornillo le sigue la Cala de la Barrilla y después el peñón de Santa María, que divide los distritos marítimos de Águilas y Mazarrón.

⁴ Águilas (5-8-1932). *Amanecer*, pp. 6-7.

Distrito Marítimo de Mazarrón

La Bahía de Mazarrón se extiende desde cabo Cope a cabo Tiñoso y tiene 20 millas de abra y 5 de saco. En ella encontramos los fondeaderos de Cala Blanca donde acudían buques a cargar mineral. Si eran de vela fondeaban en 20 metros y los de vapor en 14, muy cerca de la costa. Le siguen las playas de Parazuelos y Calnegre, donde fondeaban en 13 a 14 metros y en 11 a 13, respectivamente, cargando el mineral mediante lanchones.



Fig. 5. Embarcadero del Hornillo en Águilas. Archivo Santos-Caballero

Cala de Percheles, punto habilitado también para la carga de mineral y donde los buques, sean de vela o vapor, fondeaban en 14 metros. En la playa del Cabezo de la Pelea se fondeaba en 14 metros para cargar mineral. Después de estas calas encontramos la ensenada de Mazarrón, entre el cabezo del puerto y el cabo de la Azohía. Tiene 3,8 millas de abra y una de saco y en su extremo occidental tenemos el puerto de Mazarrón. Dentro del puerto fondeaban los buques de mediano porte en 12 y 13 metros y los costeros en 8 metros. Fuera fondeaban los barcos grandes en 13 metros de agua. Existían dos muelles

particulares, uno propiedad de los Sres. Gómez y otro de madera y piedra de una sociedad cuyo gerente era Francisco Javier Hernández.

Tras el puerto de Mazarrón encontramos la playa del Alamillo y el cabezo del Mojón, al este del que se encuentra la isla Plana. Entre ella y la punta de San Ginés tenemos la playa de la Calera. Fondeadero habilitado para la exportación de mineral con tres cargaderos particulares. Después encontramos el fondeadero de la Azohía donde fondeaban los buques en 13 o 14 metros de agua. En el cabo Tiñoso existe un faro de luz blanca de 27 millas de alcance.



Fig. 6. Túnel de descarga del Embarcadero del Hornillo. Archivo Santos-Caballero

Distrito Marítimo de Cartagena

Comienza en el cabo Tiñoso y le sigue la cala del Portús, que se encuentra entre las puntas de la Morena y del Moco, distantes 9 cables. Después el cabezo de Roldán y la punta de las Algamecas, playas que terminan en la punta de la Podadera. A 3 cables tenemos la punta de Navidad desde donde comienza el dique del mismo nombre, uno de los dos que conforman el puerto de Cartagena. Aquí se encuentran dos muelles-diques, el de Navidad, que tiene 150 metros de

longitud y el de la Curra que avanza 762 metros al oeste. También tenemos los muelles de Alfonso XII, con 787 metros de longitud donde atracan toda clase de embarcaciones, además de tener frente al muelle boyas fondeadas para el amarre de buques. El muelle de Santa Lucía está situado en el barrio del mismo nombre, donde atracaban los buques que descargaban carbón y cargaban esparto, plomo y minerales. Además, existían los muelles particulares de las sociedades Rolandí y Figueroa y Peñarroya. El principal comercio de Cartagena era carbones, abonos y maquinaria de importación y plomo en barras, blendas, mineral de hierro, pimienta molida y conservas de frutas. El movimiento comercial en el año de 1914 fue de 149.022 toneladas importadas frente a 370.948 toneladas exportadas.



**Fig. 7. Infraestructura sobre el túnel de descarga del Embarcadero del Hornillo.
Archivo Santos-Caballero**

Tras el puerto de Cartagena encontramos la ensenada de Escombreras con 8,5 cables de Abra. Limitada al sur por la punta de los Aguilones y el faro de la isla de Escombreras. Después el cabo del Agua, la cala del Gorguel, habilitada para el embarque de minerales de hierro en régimen de cabotaje y la punta de

la Galera. Esta última es el extremo occidental del puerto de Portmán, que es una cala de media milla de abra y otro tanto de saco. La carga y descarga se realizaba por muelles provisionales, habiendo uno del Estado en el que atracaban pequeñas embarcaciones costeras. El puerto estaba habilitado para importar carbón para las fundiciones y minerales de plomo de Argelia, Marruecos y Túnez. Exportación y cabotaje de toda clase de mercancías.

El faro de Portmán se encuentra en la punta de La Chapa y a ésta le sigue el cabo Negrete. Desde éste hasta cabo de Palos hay unas 7 millas formando varias calas, entre las que se encuentran: Cocón del Lobo, Reona y Medina. En cabo de Palos se encuentra la línea divisoria entre los distritos de la capital y San Javier y existe un faro de luz fija blanca con destellos.

Distrito Marítimo de San Javier

Se extiende desde cabo de Palos hasta la Torre de la Horadada. Línea divisoria entre las provincias marítimas de Cartagena y Alicante. En cabo Palos encontramos un conjunto de islotes y bajos llamados Hormigas. En Hormiga Grande existe faro de luz blanca con alcance de unas 11 millas. Al doblar cabo de Palos encontramos un playazo de unas 13 millas hasta el puesto de carabineros del Mojón, que divide las provincias de Murcia y Alicante. Dicho playazo es el límite oriental de una larga faja arenosa que encierra las aguas del Mar Menor, que se comunican con el Mediterráneo por las golgas de las Encañizadas y el canal del mismo nombre.

El Mar Menor tiene una superficie aproximada de 50 millas cuadradas, sondándose en su centro de 6 a 7 metros. En sus orillas encontramos varias poblaciones, siendo las más importantes San Javier y San Pedro del Pinatar, donde se encuentra situada la Aduana. Esta última se encontraba habilitada para el comercio de exportación en general, salvo galenas, plomos y litargirios. También para el comercio de cabotaje y para la importación de envases para exportar productos del país.

Los puntos habilitados eran: Estación y Casa del Puente para el embarque de sal; Las Goteras y Calabellanas, para el embarque de sal; muelle de Playuelas para el desembarque de materiales de construcción, útiles y maquinaria nacionales para las salinas.

En el playazo de La Manga encontramos un pequeño fondeadero llamado del Estacio con un faro con alcance de 9 millas. A 2,5 millas del faro del Estacio se encuentra la barra del Mar Menor, a 5 cables de ésta la Torre de la Encañizada y 5 millas al norte tenemos la Torre de la Horadada donde acababa la Provincia Marítima de Cartagena.

Para terminar, decir que esperamos que con este trabajo se conozca un poco mejor nuestra historia marítima y comercial y la riqueza que aportaba y sigue aportando nuestro mar y todos los activos involucrados en todo tipo de industrias marítimas, que bien merecen estudio, conocimiento e investigación.

Bibliografía

Arroyo, A., Guitián, R. y González Vieytes, L. (1915). Anuario Marítimo, Comercial, Industrial y de Navegación. Bilbao: Editores Eléxpuru Hermanos. Copia original del Archivo Santos-Caballero.

Guía náutico turística de España. Almería. Recuperada de: https://mdc.ulpgc.es/utills/getdownloaditem/collection/MDC/id/154263/file_name/154263.pdf/mapsto/pdf/ consultada (1-9-2021).

Hernández Ortiz, Francisco (2018). La metalurgia del oro en Rodalquilar. *De re metallica*, (31), 115-130.

López Soler, Juan (2014). *El oro de España en la Región del Cabo de Gata*. Almería: Editorial Universidad de Almería.

López Wehrli, Silvia Alicia (2003). División Territorial de la Armada en el siglo XIX. Departamentos Marítimos, Comandancias de Marina. *Boletín de la ANABAD*, 53(2), 89-114.

Peris Torner, Juan (27-3-2012) Ferrocarril de la Compañía Minera de Sierra Alhamilla – Lucainena de las Torres al embarcadero de Agua Amarga. Recuperado de: <https://www.spanishrailway.com> consultado (1-9-2021).

Roda Alcantud, Cristina (2007). Historia y obras hidráulicas en Cartagena en los siglos XVIII y XIX: ingeniería naval en el arsenal militar. *Revista Murciana de Antropología*, (14), 425-440.