

## EL EMBARCADERO

No sé qué es más importante: la isla o el embarcadero. Sentada en la terraza mirando a izquierda y a derecha medito en la crónica de hoy. Ya he decidido hace horas que “toca” Águilas. Poco a poco iremos conociendo a algunos de los personajes que dan vida a esta comedia de verano. Ya nos hemos situado en el plano y aunque hemos visto el escenario, nos falta el decorado. Y él será el protagonista de hoy. Dijo el escritor Asensio Sáez en sus papelillos literarios, que “el riesgo del Hornillo es que una mañana, al despertar, te encuentres con que la Isla del Fraile y el Embarcadero, se lo han llevado los tramoyistas:”

Después de darle un par de vueltas a las dos posibilidades, creo que el elegido es el embarcadero. Las maravillas de la naturaleza siempre son más dificultosas de describir, porque se suele caer en la cursilería fácil y en el tópico. Tendría que contaros lo del color cárdeno de sus laderas y ya sólo escribirlo me suena mal. Así, queda despejado el camino para el protagonista de hoy: el embarcadero.

A pesar de lo romántico del nombre y de las estampas que podría evocar, en nuestro embarcadero sólo se embarcó mineral. No atracó barco alguno que cruzara el Bósforo, ni góndola que recorriera canales. Es una obra de ingeniería que recuerda a un mecano y por supuesto, a la torre Eiffel, aunque tumbada. Tiene ya más de un siglo y sigue, milagrosamente en pie.

La obra se debe al buen ojo que los británicos -los ingleses, que dicen aquí- tienen para los negocios. En la primera mitad del siglo XIX de Águilas salía esparto y barrilla hacia Inglaterra. Sobre todo esparto, que crece en los cabezos de todo el término municipal como mala hierba en cualquier parte. ¡Millares de hectáreas de atochales! Los británicos vieron en ello la posibilidad de quedarse con la exclusividad de las exportaciones y decidieron invertir en la localidad.

Con tan buena fortuna, que ya estando instalados aquí, se produjo el estallido minero de la región, siendo ellos los únicos preparados para hacerse cargo de este nuevo negocio y de estas nuevas exportaciones, también en exclusiva. Se sabe que entonces había unas veinte minas de hierro y 12 de galena a pleno rendimiento. De las minas del interior, se traían, pues, las galenas, los minerales férricos y el plomo argentífero que se embarcaba en el puerto de Águilas con destino a Inglaterra: eEn el ferrocarril, en el que habían invertido “los ingleses”, y desde el puerto, abierto en 1886, y construido por una sociedad domiciliada en Londres.

Vamos a hacer un inciso. Lo merece el puerto. Pasados algunos años desde que entrara en funcionamiento, lo heredó Lady Margaret Houchen, junto con la sociedad londinense que lo construyó. Esta dama inglesa, enfermera durante la 1ª Guerra Mundial en Nueva Zelanda, se trasladó hasta aquí para hacerse cargo de la herencia: el mencionado puerto, muchos terrenos dentro y fuera del pueblo y el “bungalow” de La Carolina, una de las “Cuatro Calas”, que son las últimas del término municipal en el mismo límite con la provincia de Almería, y sin duda, la más bonita de todas las playas de Águilas. Del “bungalow”, que es exactamente ese edificio que uno se imagina al leer la palabra, no quedan más que las cuatro paredes y las palmeras del jardín, pero yo lo he visto cuando estaba aún en muy buen estado y era una maravilla: parecía recién trasplantado desde la India. Lady Margaret, *el ama*, como la conocían todos, se marchó a Inglaterra cuando estalló la guerra civil y ya nunca se supo más de ella. Probablemente muriera allí. Pero no se tiene constancia.

Y ahora volvamos a nuestros ferrocarriles. La Sociedad Británica de Ferrocarriles del Sur de España, que había construido la línea Lorca-Baza-Águilas, inauguró el ramal entre Águilas y Almendricos en 1890. Era una red muy extensa que les permitía acercar hasta su puerto, incluso, los minerales de

las sierras de Granada. Se les ocurrió entonces, que dada la gran cantidad de toneladas que tenían que ser embarcadas y la lentitud con la que se llevaba a cabo la operación en el puerto -evidentemente, a lomos de los estibadores-, no sería mala idea buscar una cala, bahía o playa donde construir un embarcadero que permitiera acercar el ferrocarril hasta el mismo barco.

Y eso fue lo que hicieron. Construido bajo la dirección de Gustavo Guillman el Embarcadero del Hornillo se inauguró en 1903. Era el más moderno de su época. Es un largo espigón de piedra de unos 100 metros de largo, sobre el que se asienta una estructura de metal de doce metros de altura, y encima dos vías de tren y una serie de rampas y tolvas que permitían cargar dos barcos a la vez desde los mismos ferrocarriles en los que se traía el mineral. A la entrada del tren a Águilas, los cambios de agujas señalan aun el lugar en el que se separaban las vías: unas destino a la estación de viajeros, otras al embarcadero del Hornillo. Rodeaban la población por detrás, dejando las casitas y el mar a su derecha y el cementerio inglés a su izquierda. Cruzaban después la rambla por un viaducto de sillares color amarillo y ya estaban casi en el Hornillo. Las vagonetas de metal, en fila india detrás de la locomotora de vapor, se iban volcando una a una en las rampas de carga que caían directamente a la bodega de los cargueros. De esta manera llegaron a salir de Águilas ochocientas mil toneladas de mineral al año. Hacia 1900 era el primer puerto exportador de esparto de España.

Cuando nosotros nos vinimos a veranear al Hornillo, aun funcionaba. Verlo era un espectáculo. Parecía imposible que a tan pocos metros de la playa hubiera profundidad suficiente para que atracaran los barcos, pero si uno se acerca nadando hasta allí con gafas de bucear y mira el fondo, la verdad, es que da vértigo. Es de arena amarilla y algún que otro matorral de algas y el agua tan transparente que se ven las estrellas de mar que son rojas, entre el verde de las

algas. Hay muchos erizos y justo delante de la primera porción de embarcadero, un par de ruedas de ferrocarril medio hundidas. Algún día se caerían de ahí arriba.

Para marcar la profundidad había unas enormes boyas de metal color terroso, llenas de óxido, plantas y bichos a la que nos subíamos, con todo el cuidado del mundo para no cortarnos y sobre todo para no quemarnos, a tirarnos de cabeza. Algunos chicos también se tiraban del espigón de piedra, de pie, claro; y para algún que otro, quedaba la estrella de los malabarismos: tirarse desde esos doce metros de altura que había desde las vías. Eso se lo veíamos hacer a Servando, un pescador de la localidad, cuadrado y atlético, que agarraba morenas con la mano y era “un lobo de mar”.

Lo que más nos gustaba era despedir los barcos cuando se marchaban. Las “tatas”, que salían de noche con la marinería, nos informaban de las entradas y salidas. Y en cuanto oíamos la sirena que anunciaba la partida, salíamos a la terraza con una sábana blanca y sujetándola por las cuatro esquinas, la movíamos como un pañuelito de seda en un andén de tren. Enseguida respondían ellos y nosotros nos poníamos como locos a saltar de contento y a pelearnos por agarrar una de las cuatro esquinas. “Será Pepe”, decía la tata de turno, “me ha prometido que la haría sonar hasta que no viera ya la costa”. Y solía ser cierto, con gran consternación por parte de mis padres, que temían los ruidos a la hora de la siesta, por otro lado, la habitual de las salidas.

Entonces ya los barcos no eran a vapor, ni iban a Inglaterra. Solían ir a Bilbao, pero a nosotros nos parecía de cuento y lo pasábamos en grande visitándolos de la mano de la tata ligona. Siempre preparábamos algo para la ocasión. Generalmente solíamos cantar acompañados a la guitarra, y a las órdenes, de la Fräulein muy versada ella en las virtudes de los cánticos de bienvenida, agradecimiento y adiós, tan alemanes. En alguna ocasión llegaron a prestarnos

algún uniforme para las fiestas de disfraces y recuerdo una vez que cargamos con uno a una *gymkana* en la que pedían que te presentaras en el siguiente punto con un marino. Mi madre se llevó al contramaestre vestido de faena.

Hoy, el Embarcadero, sigue ahí, ajado y sucio. Creo que es ya “patrimonio artístico de la Comunidad”, pero poco más se ha hecho, salvo quitar de allí una piscifactoría. Una empresa privada, que empezó siendo un experimento local pagado con fondos de la Comunidad Europea para la cría de dorada, lubina y rodaballo y que ha acabado en manos de una empresa privada -“Doradas de la Bahía del Hornillo”- que se había ido aprovechando cada día un poco más del espigón y las instalaciones y había montado un tinglado de tal calibre que acabó por levantar en armas a toda la urbanización. Entre otras marranadas, cada vez que daban de comer a los peces en los enormes cestos que flotaban en el agua, la playa se llenaba de grasilla y restos varios de los que más vale no saber nada.

¡Ojalá haya suerte! Lo malo será que llegue ahora cualquier otro desaprensivo promotor turístico y monten allí un restaurante, un casino o una sala de fiestas. Yo no quiero echar atrás en el tiempo y volver a decirle adiós a los barcos con una sábana, pero creo que el embarcadero se merece algo más. ¡Es ya un venerable centenario!