

16

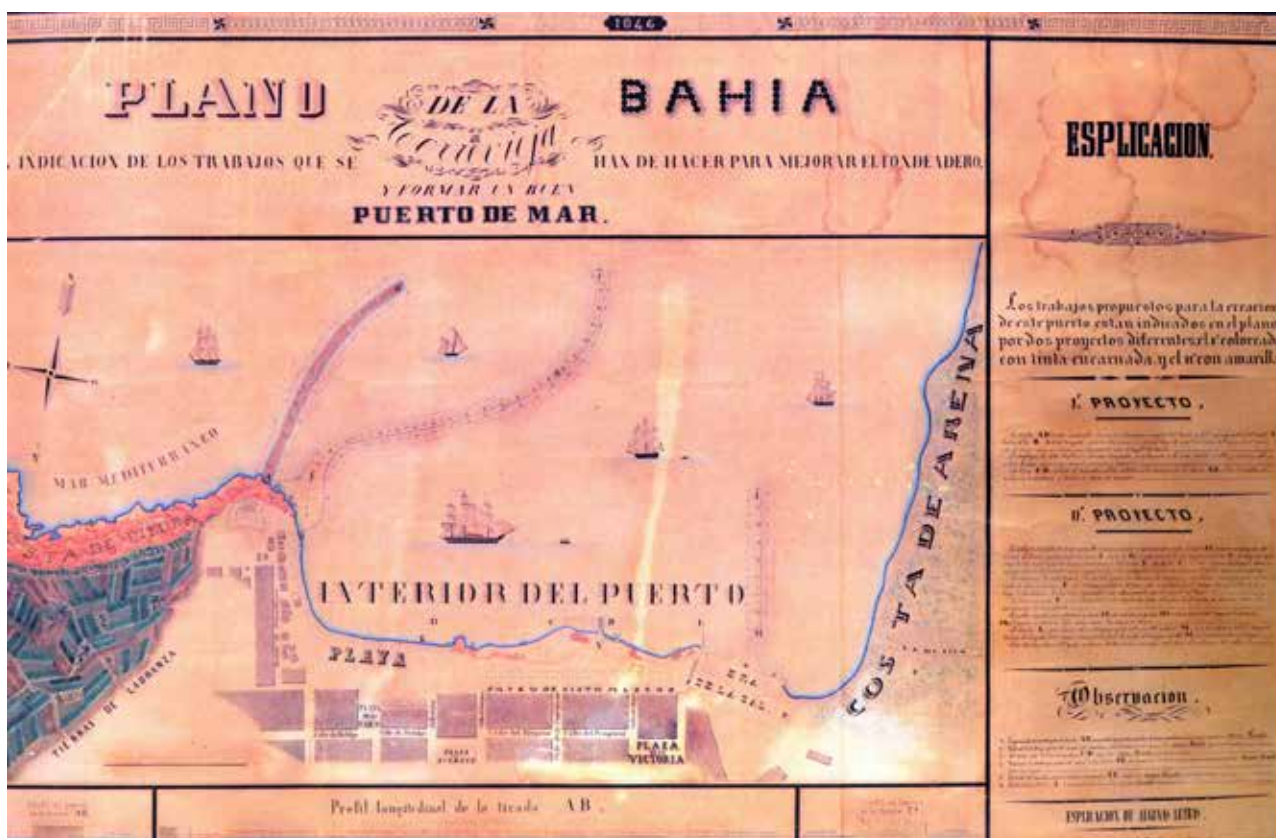
LAS SALINAS, LA SAL Y EL PUERTO DE TORREVIEJA

FRANCISCO SALA ANIORTE

Cronista Oficial de la Ciudad de Torrevieja

La primera referencia escrita sobre la normativa legal de la sal, en lo que hoy es España, arranca del famoso código del rey Alfonso X titulado de las Siete Partidas, en el que se consigna, de una manera explícita, que las rentas de las salinas son de los emperadores y reyes, a quienes se otorgaron para que con su producto se mantuviesen honradamente, pudiesen ampliar sus tierras y reinos, guerrear contra los enemigos de la religión cristiana y evitar imponer a los pueblos nuevos tributos y gravámenes. El 2 de enero de 1273, Alfonso X, en carta fechada en Burgos, autoriza a los vecinos de Orihuela para que pudieran proveerse de sal de uso doméstico en las Salinas Mayores.¹

Plano de la bahía de Torrevieja con indicaciones de los trabajos que se habían de hacer para mejorar el fondeadero y formar un puerto de mar. / G.S.



¹ A.M.A.; Arm. 5.Lib. 48. Fol. 60 r. N° 63.

En 1321, Orihuela adquirió la salina que hoy se llama de Torrevieja por cesión que le hizo el infante don Sancho² y, el 28 de junio de 1389, obteniendo permiso de las Cortes de Monzón y del Rey Pedro II, se le otorgó la gracia de que pudiera convertirla en albufera para utilizar su pesca, a cuyo fin se la puso en comunicación con el mar por medio de un canal o acequión que es el mismo que hoy existe.

Siendo difícil sostener la comunicación constante de la albufera con el mar, porque la toma del canal muy frecuentemente se obstruía con algas y arenas, los arrendadores de la pesca descuidaban este servicio por dispendioso y con el transcurso de los años fueron saturándose las aguas hasta hacerse impropias para la vida de los peces. El privilegio de Orihuela fue amonestado muchas veces para que sostuviera la laguna en condiciones de Albufera, intentando su conversión en criadero de peces hasta que, estrechado por el Gobierno, en 1758 se hizo cesión de ella al Estado, siendo aceptada por Real Orden de 12 de julio de 1758.³

Es en 1484 cuando los reyes católicos prohibieron que se introdujera sal en sus reinos, arrendando las salinas de Guardamar -hoy de La Mata- a mercaderes de Guardamar y Alicante, destacando el que hace a Lluís de Santàngel y su familia que explotan la salinas desde 1465, renovando el arriendo a lo largo del resto del siglo XV.⁴

En administración de la renta de la sal, se siguieron diversos sistemas: directamente por la Hacienda o recurriendo al arriendo. En 1749 se adoptó la administración por Hacienda, una vez que habían desaparecido los principales obstáculos que dificultaban la organización definitiva y estable de dicha renta.

MÉTODO DE EXTRACCIÓN EN LAS SALINAS DE LA MATA

La rada de La Mata era insegura con los vientos de levante, por lo que la mayor parte de los buques extranjeros que cargaban sal de esta salina, la hacían conducir en barcos pequeños a los puertos de Alicante y Santa Pola por miedo de anclar en aquel punto.

La salina era una laguna, cuya circunferencia, por la orilla del agua tiene 11.622 varas castellanas, y variable según la cantidad de agua de lluvia que le entraba; por lo regular era de 2 a 3 palmos.

La sal era elaborada por la naturaleza, sin necesitar del trabajo más que para su extracción y recolección: el agua que se recogía en el lago durante el invierno, se iba evaporando poco a poco con el calor de la primavera y, por mayo, empezaba a cuajarse. Cuando se consumían dos tercios -que venía a suceder a últimos de julio o primeros de agosto- quedaba endurecida, y perfectamente granada la sal, formando un tablero que cubría toda la laguna, por el cual podían caminar los hombres, caballerías y carruajes, sin que se quebrara ni rompiera.

Si poco antes de comenzarse el total endurecimiento del suelo llovía, se retardaba la recolección y, si llovía después de empezada, aun cuando la sal estuviera en su mayor solidez, se deshacía. Por esta razón, en cualquier estación del año que lloviera abundantemente se desvanecía y disipaba hasta otro.

La salina, cuando no estaba cuajada, era un lago de agua salada, teniendo por base un cieno negro, pegajoso y esponjoso, en el que se hundían y sumergían las caballerías y carruajes. Distaba del mar 1.547 varas castellanas, sin comunicación ni indicios de que la tuviera subterránea; tampoco se advertía manantial alguno en su extensión ni orillas, aun en la estación en que por estar cuajada se recogía toda la laguna y se hacía la extracción de la sal.

A últimos de julio o primeros de agosto, cuando la sal estaba ya granada, se hacía en subasta el remate de su extracción de cada calzada; por cuyo nombre se entendía un trozo de la salina, que estaba señalado desde la orilla hasta el centro. Con la sal que se sacaba de cada una se construía enfrente de ella y alrededor de la salina uno o más montones cada año de 20.000 fanegas poco más o menos.

No se extraía sal de más de 53 calzadas, por no ser rentable la extracción de la sal de las 18 restantes. Únicamente se sacaba de la parte más próxima a la orilla, sin internarse hacia el centro de la laguna para evitar el mayor coste de su con-

2 A.H.N.; Secc. Códices. N^o 1368 B. Fol. 26 v y 27 r.

3 HOGSTON, G; Apuntes sobre las salinas y la población de Torrevieja, s/e, documento manuscrito cedido por Antonio Conesa Morales, abril 1874, fols. 3-5.

4 HINOJOSA MONTALVO, José. "Los Santàngel en tierras alicantinas"; en Lluís de Santàngel i el seu temps, Ajuntament de València, Valencia, 1992, pp. 46-53.

ducción a los montones, que se hacían bajo la dirección de un maestro de fábrica y se construían sobre eras, siendo su base rectangular, y las cuatro caras estaban en declive para que resbalaran las aguas en caso de lluvia.

A los extractores de las calzadas se les abonaba el precio en que se remataba cada fanega después de concluidos los montones y, para saber la cantidad que contenían, se hacía la medición de un modo incierto y erróneo, hasta que en 1768, Laureano García de Burunda, siendo contador de estas salinas, estableció una medición cierta, pronta y económica, fundada en principios trigonométricos, que ahorró muchos gastos a la Real Hacienda.

La experiencia tenía acreditado que dejando reposar la laguna un año sí y otro no, era más ventajoso, por la mayor cantidad de sal que rendía, suponiendo el producto fabricado en los dos, como por su superior calidad en grano y en blancura. En año de mediana cosecha se regulaba que se podían acopiar un millón de fanegas, bastante para surtir los alfolíes del reino de Valencia y mantener dos el comercio con el extranjero.

El acarreo de los montones al embarcadero ocupaba gran número de carros de los pueblos inmediatos, y también se empleaba mucha gente en el transporte y cargamento a los buques de Holanda, Inglaterra, Suecia, Dinamarca, Venecia, Ragusa y Génova, que llegaban desde febrero hasta septiembre. Desde los montones se transportaba la sal a una era construida de sillería, en la orilla del mar, donde permanecía depositada hasta su embarque, que se verificaba por un muelle de madera⁵ construido hacia 1770, que pronto cegaron las arenas, comenzándose uno de nueva construcción al año siguiente.⁶ Para mejorar el embarque de la sal se principió en 1791 la construcción de otro muelle más avanzado en el mar, y en mejor posición, que quedó sin concluir, aunque bien adelantada su obra.⁷

Desde finales del siglo XVIII las aportaciones de población estuvieron constituidas fundamentalmente por jornaleros ocupados en las distintas faenas de las salinas, principalmente como temporeros que en época de recolección llegaban a ser más de 6.000. Dado las pésimas condiciones de trabajo, consecuencia de una extracción carente de toda mecanización y la ausencia de legislación laboral, el salinero estuvo constreñido a toda suerte de penalidades en el ejercicio de su labor y periódicamente amenazado por el paro forzoso que le obligaba la pérdida de las cosechas o el cese de las exportaciones.

LA EXTRACCIÓN DE SAL EN LA LAGUNA DE TORREVIEJA

A partir de 1758 que pasó nuevamente a la Real Hacienda la laguna de Torrevieja, el Gobierno siguió con el empeño de sostener al albufera como criadero de peces, tocándose las mismas dificultades por tener abierto el canal y visto que gastaba más que producía de pesca, desistió de esta idea en 1763, cuajando en dicho año bastante sal en las orillas.

En 1766 la administración hizo la primera prueba de sacar sal de la nueva salina, resultando de buena calidad, por lo que a los dos años se hicieron los primeros embarques por la Torre Vieja, torre de la costa designada con este nombre; el punto más cercano a las lagunas y el de mejores condiciones.

En consideración a la mayor economía en los arrastres, por estar más cerca del punto de embarque que la de La Mata, y a las mejores condiciones para el ancoraje de los buques, dispuso el Gobierno explotar la nueva salina, en 1770, mandó erigir a esta laguna un coto o redonda, en virtud de una Real Orden.⁸

En 1774, Joseph Branly trazó los planos de las eras de Torrevieja bajo las órdenes del entonces administrador de las salinas de La Mata, Antonio Parra, construyéndose en poco tiempo y sustituyendo al raquíptico muelle de madera que se había utilizado hasta esa fecha.⁹ El nuevo embarcadero estaba en medio de la ensenada y era una plaza espaciosa terminada por un muellecito bien enlosado. Alrededor corría un muro, echándose la sal en aquel recinto desde unos 8 m, siendo conducida hasta allí en carros desde la salina. Los hombres destinados a cargar las barcazas de sal, encargadas de llevarlas hasta los buques, la transportaban desde la plaza sirviéndose de espuelas. La era embarcadero o depósito de despacho era capaz obtener unos 500.000 quintales de sal.¹⁰

5 MIÑANO, Sebastián de, Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal, Madrid, 1828, tomo IX, pp. 23-24.

6 GISBERT BALLESTEROS, Ernesto. Historia de Orihuela, 1901, tomo I, p. 580

7 MIÑANO, Sebastián de; Diccionario geográfico-estadístico..., tomo IX, pp. 23-24.

8 HOGSTON, G.; Apuntes sobre las salinas..., pp. 5-6.

9 Archivo Histórico Nacional (A.H.N.), Sec. Estado, L.S/60. Causa reservada. Sobre la correspondencia que tenía desde Barcelona y otros puntos el Fiel de los Almacenes de las Salinas e Cádiz.

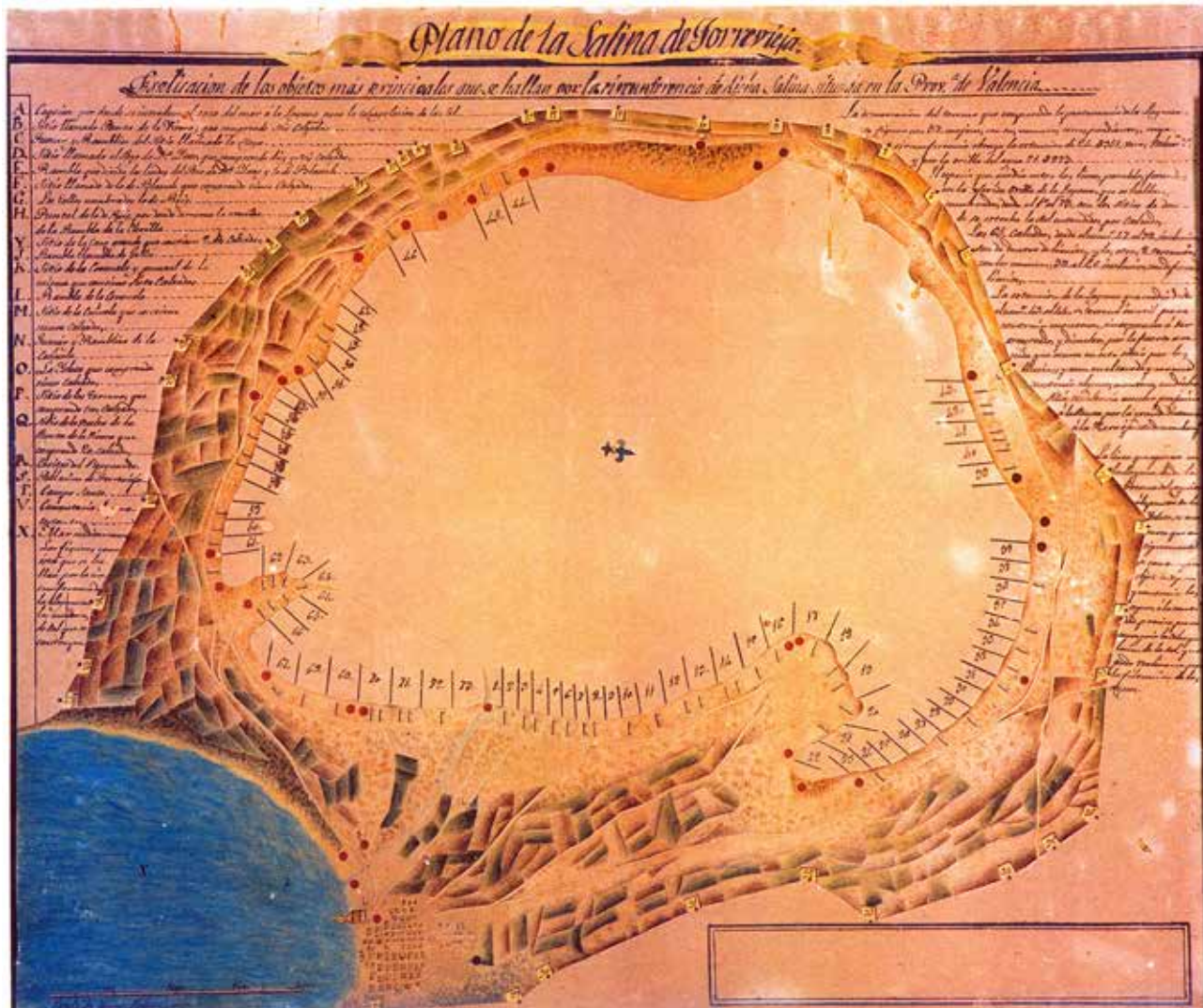
10 Cavanilles apunta que sería más ventajoso a la Real Hacienda lo hicieran con carretillas. CAVANILLES, A.J.; Observaciones sobre la historia natural, geografía, agricultura, población y frutos del Reyno de Valencia; Imprenta Real, Madrid, 1792, tomo II, p. 296.

Una R.O. de 21 de octubre de 1802 decide el traslado de las oficinas de la administración de salinas desde La Mata a Torrevieja,¹¹ aprobando el rey, en 1803 el plano de la nueva población dándole el nombre de Torrevieja. Por cuenta de la Real Hacienda se construyeron además oficinas y una ermita con dotación de un sacerdote y un sacristán, un horno y se estableció una tienda de comestibles para servicio público, dotando a la población de un escribano de Rentas, médico e instrucción primaria.¹²

Se realizaba un trabajo estacional, asociado con la temporada de secas y lluvias, complementándose con la pesca. Se seguía el mismo procedimiento de extracción utilizado en La Mata. En estas faenas se daba la comida a los braceros y también a las caballerías que sacaban la sal a lomo.

Manuel Godoy, ministro de Carlos IV, en 1808, autorizó la instalación de una Aduana en Torrevieja, y durante las Cortes de Cádiz, en 1812, reactivó la construcción de un puerto, encontrándose con la empecinada oposición de Alicante.

En 1835, se inició la construcción de un muelle o prolongación de la punta titulada del fuerte. Las obras que se prolongaron durante seis años contaron con varias partidas: una de 23.207 reales, en 1837, y otra de 6.752 reales, en 1839, a cargo de la Dirección General de Rentas Estancadas de Ministerio de Hacienda. En 1841 el maestro de obras Félix Torregrosa obtuvo por 5.990 reales el remate para componer el muelle recién construido afectado por un huracán.¹³



Plano de la salina de Torrevieja. Año 1815.

¹¹ HOGSTON, G., Apuntes sobre las salinas..., pp. 13-16.

¹² HOGSTON, G., Apuntes sobre las salinas..., pp. 16-17.

¹³ Reales Órdenes (1837-1841); Ministerio de Hacienda, s/e, copia mecanografiada.

Cosechando la sal de la laguna.
Foto: A. Darblade



Salidas y entradas de buques en el puerto de Torrevieja en los años 1844-1845.
Madoz

Número de buques que han entrado y salido en este puerto por el comercio extranjero en los dos años de 1844 y 1845, según los datos oficiales de la misma aduana.

AÑOS.	*ENTRADA.						SALIDA.						
	EN CADA AÑO.			AÑO COMUN.			EN CADA AÑO.			AÑO COMUN.			
	Buques	Toneladas.	Tripulación.	Buques	Toneladas.	Tripulación.	Buques	Toneladas.	Tripulación.	Buques	Toneladas.	Tripulación.	
1844	101	23,531	3,536	"	"	"	1844...	385	21,311	3,317	"	"	"
1845	151	31,625	4,660	"	"	"	1845...	387	31,931	3,917	"	"	"
Totales	852	58,156	7,630	426	29,078	3,818	Totales.	772	55,715	7,234	386	27,622	3,617

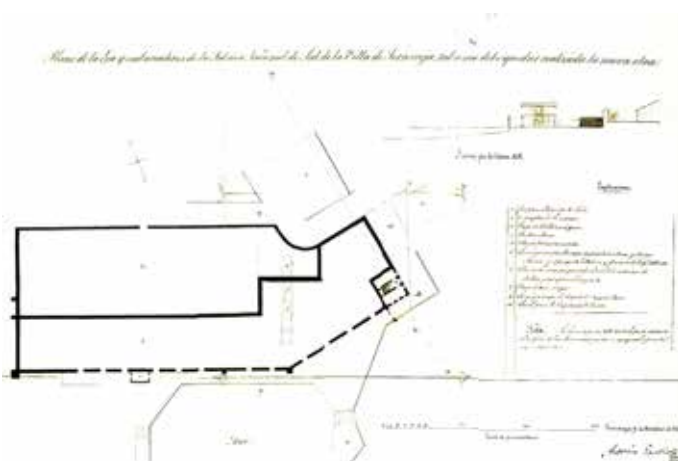
No hay estados de importación ni exportación de mercaderías, por que los buques que este comprende han entrado en lastre y salieron cargados de sal de aquellas fabricas, para varios puertos extranjeros.

Número de buques que han entrado y salido en este puerto por el comercio de cabotaje en los dos años de 1844 y 1845, según los datos oficiales de la misma aduana.

AÑOS.	ENTRADA.						SALIDA.						
	EN CADA AÑO.			AÑO COMUN.			EN CADA AÑO.			AÑO COMUN.			
	Buques	Toneladas.	Tripulación.	Buques	Toneladas.	Tripulación.	Buques	Toneladas.	Tripulación.	Buques	Toneladas.	Tripulación.	
1844	608	22,209	4,544	"	"	"	1844...	554	20,784	4,212	"	"	"
1845	721	31,444	5,603	"	"	"	1845...	709	30,830	5,221	"	"	"
Totales	1,329	53,653	10,147	664	26,724	5,073	Totales.	1,263	51,614	9,533	651	25,997	4,766

No hay estados de mercaderías, pues todos los buques entraron en lastre y salieron cargados de sal de aquellas fabricas, para diversos puertos del reino.

Plano de ampliación de la era y embarcaderos de las salinas.
Antonio García, 1850. I.H.M.



Se retornó al sistema de arrendamiento, en cuanto a la administración de la Renta de la Sal, en 1841, que le es adjudicado por cinco años a José de Salamanca. Durante el mismo se introdujo el procedimiento de hacer la recolección con la laguna inundada de agua por medio de barcas y de lavar la sal; cuya operación se ejecutaba disgregándola y revolviéndola en su misma agua o salmuera hasta que se desprendiera la parte más fina y la cara fangosa adherida al fondo, para obtenerla blanca y granada, trazándose un proyecto del brazo de levante del puerto de Torrevieja.

Este sistema de recolección produjo inmensos beneficios, primero, por haber mejorado la calidad de las sales; y en segundo lugar por aumentar su número de clases. Hasta entonces sólo se disponía de una clase de sal, la común o roja, sin lavar, de consumo bastante limitado. Desde entonces también se elaboró la clase lavada y la de grumos.

En tercer lugar, el tipo de recolección por medio de barcas, como todavía se ejecuta ahora, resultaba más económico que por el procedimiento antiguo, y su acarreo desde los diques de la laguna donde se apila la sal a distancia de 1,5 a 2 kilómetros de la era, ofrecía una ventajosa diferencia.¹⁴

En 1850 se hicieron obras para ampliación de las eras, depósito de embarque y acarreo, se construyó otro muelle para el embarque de la sal, una oficina para los fieles de cargadas, oficina para la administración y resguardo en un edificio de dos pisos.¹⁵

LOS PROBLEMAS SOCIALES. LAS SALINAS Y LA LUCHA POR UN PUERTO

El Ayuntamiento reivindicó en 1860 la construcción de un puerto, dada la importancia del tráfico de mercancías aun careciendo de instalaciones portuarias. También solicitó la instalación de Aduana de 2ª clase. Se logró que el ingeniero Agustín Elcoro redactara un proyecto para el puerto de Torrevieja. Comenzaron precariamente dos años más tarde las obras del dique de abrigo o de levante, que se paralizaron al poco tiempo. En 1864 el ingeniero Antonio Jádenes procedió a reformar el proyecto inicial pero no se bastaron las obras.

En 1868 los carreteros que conducían la sal hasta los muelles embarcaderos hicieron una exposición de quejas ante el exceso de carga al que se veían obligados en el transporte a las eras. Antonio Mínguez, solicitó en 1874 permiso para construir y explotar un embarcadero de mercancías en la rada torrevejense: el *Muelle Mínguez*. El puerto de

14 HOGSTON, G., Apuntes sobre las salinas..., pp. 19-22.

15 HOGSTON, G., Apuntes sobre las salinas..., pp. 23.

Torrevieja, todavía sin construir, es declarado inauditamente de interés general de 2º orden. A esto se sumó la construcción de la línea de ferrocarril Torrevieja-Albatera con enlace con la de Murcia-Alicante, innegable factor de desarrollo de la Revolución Industrial, que sin embargo amenazó el porvenir torrevejense al sacrificar la construcción de su puerto reiteradamente obstaculizado por Alicante, beneficiada ahora por el embarque de sal por el suyo.¹⁶

En 1889, se tramitó un informe del ingeniero jefe de Alicante al director general de obras públicas sobre el expediente promovido por Pascual María Massa y Juan López Chicheri sobre autorización para construir un puerto en la rada de Torrevieja, haciendo una crítica intervención en el Congreso el diputado alicantino Eleuterio Maisonave sobre la situación de desinterés en la explotación de las salinas en las postrimerías de su explotación directa por el Estado.¹⁷

En ese año hay dos ofertas de modernización del transporte de la sal que afectaban a los carreteros encargados de llevar la sal a las eras. Tomás Soler y Mas, vecino de Orihuela, solicitó al Ministerio de Fomento y a la Dirección General de Obras Públicas la concesión de la explotación de un tranvía movido por fuerza animal desde el muelle de Antonio Mínguez a las salinas. Más tarde se presentó otro por Valentín Rodríguez, para un ferrocarril de vía estrecha. Los obreros se manifestaron para que no se llevara a cabo la construcción del tranvía desde las salinas al muelle ya que suponía la miseria de los dedicados al acarreo.¹⁸

El ingeniero Francisco Esplugues, inspector técnico de Hacienda en las Salinas de Torrevieja, propuso en 1895 diversas mejoras para el acarreo, almacenamiento y embarque en las eras de la sal. Trataban de evitar las deficiencias que se observaban en la explotación y servicios de las citadas salinas, así como las causas que motivaban las pérdidas importantes de las sales recolectadas por efecto del acarreo desde los diques a la era y de encontrarse a la intemperie expuestas a las lluvias y a otros accidentes atmosféricos.



Despilamiento de la sal y conducción a la fábrica de triturado y a los muelles de embarque.
Foto: Alberto Darblade

16 REBAGLIATO FERNÁNDEZ, Antonio; Nuestro Ayer, Instituto Municipal de Cultura "Joaquín Chapaprieta Torregrosa", Torrevieja, 1998, pp. 53-54.

17 RAMOS, Vicente; Historia parlamentaria, política y obrera de la provincia de Alicante, Alicante, 1988, tomo II, pp. 400-409.

18 REBAGLIATO FERNÁNDEZ, Antonio; Nuestro Ayer, pp. 81-83.

Fábrica de
Catasus, Sanz y
Compañía para
la molienda de la
sal, empaquetado
y talleres.

Foto:
A. Darblade



Las propuestas fueron bien acogidas por la administración y, por Real Orden de 6 de diciembre se dispuso que inmediatamente se formaran los presupuestos de las reformas, que consistían en la variación del sistema de acarreo desde los diques a la era utilizando la vía férrea ya colocada; las de conservación de las sales mediante el enlosado de los pisos, la cubierta de las eras y la empalizada o tapias convenientes; la comprobación de existencias por medio de básculas-puentes donde pudieran ser pesadas las sales que entraran y salieran de dichos almacenes y, por último, la molienda por medio de los artefactos necesarios para que impidieran los abusos que hasta la fecha se cometían por no existir la tal molida en las salinas.¹⁹

A finales del siglo XIX, las salinas de Torrevieja tenían gran importancia y eran su principal fuente de riqueza. Si en ellas se trabajaba mucho, el pueblo prosperaba; si por el contrario se les dedicaba poca actividad, la miseria aparecía con todas sus consecuencias. La actividad dedicada a las salinas no era grande, y el pueblo lo esperaba todo de un buen arrendamiento, porque suponían que los arrendatarios tendrían que obtener todo su fruto a las lagunas, y con ello dar a la población bienestar.

Comenzó en 1897 el arrendamiento y explotación por la S.A. Cía. Arrendataria de las Salinas de Torrevieja, de Ibiza, no suponiendo ninguna ventaja, ya que acreditaron sus productos y sólo vendían los de Torrevieja cuando no quebrantaban sus intereses. La consecuencia de esto fue elaborar poca sal, con lo que multitud de familias carecieron de lo más indispensable para su vida. Tan claro se utilizó este juego que, arrancando la compañía arrendataria aproximadamente la misma sal que el Estado, la venta del producto no llegaba a la mitad de la cosecha, teniendo los particulares que vender mucho más que el Estado, porque otorgaba facilidades mercantiles que no daban las rigurosas condiciones de la administración pública.²⁰

Construyeron en las salinas muelles, revestidos de sillería para facilitar el almacenamiento de la sal; adquirieron un vapor para remolcar las lanchas que traían la sal a los canales de los muelles; construyeron un ferrocarril de vía estrecha para llevar la sal desde los montones a los embarcaderos y a una gran fábrica de trituración y molido de sal.

¹⁹ El Thader; Orihuela, 23 de diciembre de 1895.

²⁰ Las Provincias de Levante; Murcia, 13 de agosto de 1900.



Las oficinas y casa-administración de las salinas después del asalto de los obreros en 1913.
Foto: A. Darblade

El plan de estas obras era obtener una buena indemnización por las mismas cuando viniera la rescisión del contrato. Esto permitió que la producción se multiplicara por cuatro. Pero el aumento de ingresos para el Estado tan sólo representó unas 23.000 pesetas más. La razón de tan escaso incremento radicó en el hecho de haberse permitido al arrendatario, fuera de los terrenos de las salinas, fábricas de aprovechamiento de sal como negocio independiente sin que la Administración Pública tuviese sobre él derecho fiscal alguno.²¹

Trabajaban en las salinas muchos centenares de hombres y también se construían muchos miles de sacos y de espuestas para los envases y el acarreo. Y había algunas casas bancarias, dedicadas a la consignación de buques. Para preparar la sal se daba trabajo a muchos obreros en las varias fábricas dedicadas al molido.

Destacable, entre las mejoras hechas por la Compañía Arrendataria de las Salinas, fue la construcción de la estructura de madera o caballete de carga.²² Encima del muelle de mampostería del Este, se levantó una plataforma con pies derechos de madera, elevada 6 metros sobre el nivel del mar, por la que circulaban unidades del ferrocarril con su correspondiente carga de sal; ésta se arrojaba a unos vertederos de plano inclinado o tolvas que iban llenando las barcazas. La Dirección General de Patrimonio había proyectado una plataforma de piedra o metálica que la Compañía Arrendataria por razones de economía obvió, construyendo sin licencia la que se acaba de describir.²³

En 1901 se produjeron los inicios del movimiento obrero organizado, constituyéndose la Sociedad Obreros Cargadores de las Salinas, haciendo que a finales de enero en las salinas se declararon en huelga trescientos obreros.²⁴ Se inició el día

21 Memoria salinas; Ministerio de Hacienda, 1933, p. 9.

22 Un contencioso entre la empresa arrendataria y el Estado que se resolvió según las circunstancias de la época, se mantuvo en pie durante cien años, desempeñando su papel de cargadero anacrónico hasta los años sesenta del siglo XX y recientemente ha sido objeto de restauración arqueológico-industrial bajo un Plan Director para la recuperación de las Eras de la Sal.

23 MARTÍNEZ LÓPEZ, Carolina; Las salinas de Torreveja y La Mata: Un estudio histórico a través de sus recursos naturales, industriales y humanos, Instituto Municipal de Cultura - Ayuntamiento de Torreveja, Torreveja 1998, pp. 86-87.

24 En las salinas trabajaban otros trescientos cargadores que no estaban asociados.



28, continuando los días siguientes en el mismo estado. Los huelguistas pedían un aumento de jornal y disminución de las horas de trabajo, permaneciendo en actitud pacífica.²⁵ A partir de 1905 comenzó una decadencia del movimiento obrero organizado y hubo “persecuciones, expatriaciones y atropellos mil” contra los obreros.²⁶ Se mantuvo la afiliación a la UGT en el caso de los trabajadores de las salinas y hubo alguna huelga en demanda de aumento de jornal, pero pronto tales mejoras fueron absorbidas por la crisis que se prolongó hasta 1912.

En junio de 1913, son despedidos una veintena de trabajadores de las salinas para admitir a 40 nuevos obreros. Las gestiones del alcalde para lograr un arreglo fracasaron y surgió una manifestación formada en su mayoría por mujeres; al llegar a las oficinas de las salinas se les amenazó con armas y los manifestantes arrojaron piedras. Fueron detenidos varios capataces y las gentes pidieron el castigo del administrador de las salinas, arrancaron varias vías, rompieron el teléfono y causaron varios destrozos en las instalaciones. Al llegar por la noche, la guardia civil y el juez de Orihuela, detuvieron y trasladaron a dicha ciudad doce personas. Poco después fueron detenidas cuatro personas más, llegándose a la cifra de 21 presos, siendo la mayoría puestos en libertad en julio.²⁷

A primeros de octubre de 1919 se declararon en huelga unos 1.600 obreros de las Salinas. Pedían jornada de ocho horas y unos jornales diarios que oscilasen entre las 5 y 10 pesetas, con la consiguiente desaparición del destajo que sigue pagando a iguales precios que hacía 15 o 20 años. El gerente se negó a negociar y una comisión acudió el 2 de octubre a visitar al Gobernador Civil, trasladándose por mar costeando hasta Santa Pola donde siguieron a pie. La comisión tampoco fue recibida por el gobernador Dupuy. A mediados de octubre acudió el gobernador a Torreveja. Se entrevistó con los huelguistas y con el gerente de las salinas, Molina, pero sin resultados.

Tras 50 días de huelga, unos 150 obreros comenzaron a volver al trabajo. En diciembre fue detenido Francisco Flores Martínez, anarcosindicalista, por propugnar el atentado personal contra el representante de la compañía, las autoridades y los notables locales; una comisión pidió al gobernador su libertad, no siendo concedida. Se produjo el cierre del comercio a principios de diciembre y a mediados de dicho mes estalló un petardo en la casa de Vicente Ros, capataz de las salinas,

²⁵ El Día; Madrid, 4 de febrero de 1901.

²⁶ SOFONAL; “Casa del Pueblo de Torreveja”, en Mundo Obrero, Madrid, 28 de abril de 1931,

²⁷ El Diario; Orihuela, 27 de junio de 1913.

sin producirle daños personales. Fue acusado Blas Alarcón, socialista y concejal en otro tiempo. A finales de año la prensa informó de que en las salinas se trabajaba normalmente y que las fuerzas de la guardia civil, que durante varios meses habían estado allí concentradas, habían vuelto a sus lugares de origen.²⁸

Importantes mejoras laborales tuvieron los trabajadores a partir de abril de 1931, fruto de la implantación del Jurado Mixto de Trabajo de las Salinas integrado por cinco vocales patronos y cinco vocales obreros. La gestión social a desarrollar quedó concretada en los extremos siguientes: 1º. La mecanización, que evitaría el rudo trabajo y permitiría la reducción en los precios; 2º. Modificación de normas de trabajo, con cumplimiento estricto de las leyes sociales y elevación de salarios; y 3º. Organización del régimen a seguir para la admisión y despido del personal, haciéndolo independiente de toda tendencia política, procediéndose a la confección de un censo, clasificado por secciones de trabajo en el que fueron comprendidos todos los obreros. Y en caso de accidente, los 1.400 obreros censados cobrarían íntegramente su jornal, y en caso de enfermedad, durante 3 meses.²⁹

En 1923 se unió la laguna de La Mata con la de Torrevieja mediante una estación de bombeo, lo que aumentó la producción de sal. Se mecanizó la extracción de la sal de la laguna por la invención de las máquinas *volvedoras* que sustituyeron la mano de obra, y se construyó el dique de Levante que al mejorar la protección del puerto contra los vientos, permitiendo una mayor operatividad de la carga de barcos. Las mejoras técnicas de la explotación redujeron considerablemente el número de trabajadores, aumentando el paro; aunque, por otra parte, la empresa arrendataria desarrolló diversas gestiones sociales, un conato de sensibilización en un periodo en que las sociedades obreras, propiciadas precisamente por el desarrollo industrial en España, constituían una fuerza importante.

A partir de 1928, en Torrevieja se continuaba produciendo sal por evaporación solar pero introduciendo cada vez más importantes cambios tecnológicos. Se empleaba a muchachos, que en muchas ocasiones contaban poco más de diez años e incluso menores, presionados por la precaria economía familiar. Se ocupaban en tareas auxiliares como *recogedores* (de 8 a 10 años), *aguantadores* (de 10 a 12 años) y *barqueros* (de 12 a 16 años).

Los jornales medios eran tan escasos que correspondían en su totalidad a trabajos a destajo, con duración que excedía de 10 horas y a veces 12, sin abono de pluses por ningún concepto.³⁰ La jornada de trabajo comenzaba a las 3 de la madrugada en verano y a las 5 en invierno, viéndose muy afectados por las ulceraciones causadas por el salitre,³¹ y pagándose unos salarios de 2,50 a 3 pesetas por jornada de 13 a 14 horas. Por cargar una barcaza de sal se cobraba 1,50 pesetas y eran necesarios ocho hombres; para conseguir un salario de 4 pesetas, había que cargar 24 barcazas de 60 quintales de peso. Los obreros encargados del transporte de vagones trabajaban de noche, sin las mejores condiciones higiénicas y cobran el jornal en una cantina –prohibido por la legislación social–.³² Los barqueros, antes de la construcción del muelle Levante que protegió la rada, al finalizar la jornada *de sol a sol* tenían que varar en tierra las embarcaciones, viéndose muchos obligados a dormir junto a ellas con el fin de conseguir de nuevo, trabajo al alba.

Tras los fracasados intentos para construir un puerto de abrigo a Levante, en 1913 se presentó un nuevo proyecto para construir el dique; y otro en 1921 que elevaba a diecisiete el número de estudios relacionados con el inalcanzable puerto. En 1924, comenzó a acopiarse piedra desde Santa Pola para el pedraplén del dique, avanzando con mucha lentitud sus obras.

En 1929 se realizó el primer proyecto de construcción de dique de Poniente exclusivo para el embarque de la sal separado del muelle de mercancías generales vinculado al de Levante. Con este muelle, la rada quedaba resguardada de los dos vientos dominantes, de los de Levante, por la primera alineación del dique del mismo nombre, y de los Lebeches por la segunda alineación. En 1932, se elaboró un nuevo proyecto pormenorizando diversas soluciones técnicas al embarque de la sal en el dique de Poniente.

Era necesario disponer de un espacio suficiente para almacenar en el extremo del muelle bastante cantidad de sal para regularizar el embarque. Debía tener 260 metros lineales atracables y una longitud total de 550 m donde fuera fácil conseguir la cota de profundidad sin apenas tener que dragar. El nuevo muelle de poniente defendería a los barcos de los lebeches que aunque no tan violentos y peligrosos como los levantes, tanto molestan el embarque.

28 Diario de Alicante; Alicante, 20-26 de diciembre de 1919.

29 Memoria salinas; pp. 30-31.

30 A.M.T.; Correspondencia, H. 50/4.

31 El Socialista; Madrid, 16 de febrero de 1914.

32 MORENO SÁEZ, Francisco; El movimiento obrero en Torrevieja, s/e, cita El Socialista, Madrid, 16 de febrero de 1914.

Trazado sobre
la fotografía el
nuevo puerto de
embarque.
Foto:
A. Darblade



Cargado de
barcaza en
un muelle de
la era.
G.S.



Los armadores extranjeros se quejaron por el anacrónico, lento y costoso método de embarque utilizado en las eras de Torreveja. En la Confederación Marítima del Báltico de 1933, se lamentó las estadías de los barcos para tomar sus cargamentos de sal en España y la petición de los armadores para que se obviara esta dificultad.³³ La sociedad arrendataria de las salinas consideró oportuno introducir modificaciones en las instalaciones de carga para que ésta fuese más rápida. Se requería para ello un muelle de mayor capacidad pues el 89% de la producción salía por el puerto, y de ella más de las dos terceras partes era vendida a barcos extranjeros en competencia con la sal de otros países, “por lo que no deben regatearse los medios para intensificarla y abaratarla. Pero todo resultaría baldío si al recalar los barcos tuvieran que demorar el embarque, bien por falta de línea de atraque o por falta de mercancías sobre el muelle.”³⁴

Durante la postguerra, vagonetas, tolva y barcazas, utilizaban un anacrónico sistema de embarque de las Eras de la Sal, haciendo la operación de carga de una barcaza mediante el *chorro* de sal de la tolva, resultando lenta, y perdiéndose bastante mercancía. Lenta, porque la capacidad de la tolva que recibía la sal de los vagones férreos era reducida y había que entretener a éstos mientras se esperaba la llegada, o se hacía el cambio de la barcaza, a intervalos propios de la operación. Con pérdida de sal, porque la tripulación de la barcaza, seis hombres, debía de colocarla y mantenerla en posición de admitir adecuadamente el citado *chorro*, otra parte se deducía que debía de ser regulado y cerrado a conveniencia, de cada gabarra, que cargan unas 15-20 toneladas. Arriba, en el espigón, había que realizar la maniobra de los trenes, y no es necesario que se diga que unas y otras maniobras eran difíciles de sincronización.

Llena la barcaza y tirando sal por la borda en el camino o disolviéndose con un poco de marejada, se llevaba, con la ayuda de los largos remos o pértigas al lugar donde esperaba, junto con otras, la llegada del remolcador para ser arrastrada por él al costado del buque, que era de bandera de país extranjero, generalmente. Ya allí, los obreros llenaban los *calderos*, que izarán al barco uno a uno, naturalmente.³⁵

Decisiva fue la adjudicación que el Estado hizo en 1951 a la Nueva Cía. Arrendataria de las salinas de Torreveja, S.A., constituida por varias empresas del sector y participación del Estado. En el plazo de cinco años la Cía. se comprometía a mejorar la extracción, el transporte, etc. La envergadura y rentabilidad del proyecto llevó al Estado, accionista en la Cía., a apoyar decididamente la construcción del llamado Muelle de la Sal, cuyo proyecto databa de 1934, iniciándose sus primeras obras de 1946 y de 1951, y cuya fase final se llevó a cabo entre 1952-58. En el nuevo muelle la Cía. Arrendataria permitió despachar dos barcos grandes (de unas 20.000 t) en ocho días. También se contempló un atraque específico para los barcos de mediano porte dedicados al comercio de cabotaje (motoveleros).

En 1959, fueron clausuradas las Eras de la Sal, entrando en funcionamiento las instalaciones del muelle de Poniente. La recepción definitiva de las obras tuvo lugar en marzo de 1963 casi un siglo después de que se realizasen los primeros proyectos para la construcción del puerto de Torreveja.³⁶ A finales cincuenta, al entrar en funcionamiento el puerto cargadero de Poniente se aplicó un nuevo plan de modernización en el que básicamente se desarrolló la puesta al día de la maquinaria existente la mecanización del embarque.

La modernización de las instalaciones afectó en especial a los trabajos de transporte de la sal, lavado y apilamiento, proporcionando un volumen mayor de producción. A causa de la mecanización se produjo un excedente de mano de obra que promovió un *paro tecnológico* de 244 trabajadores entre despidos y jubilaciones anticipadas, provocando la emigración de unas doscientas familias hacia diversas capitales: Barcelona, Palma, Valencia, Málaga, Alicante y Madrid.

El paro tecnológico, no se planteó oficialmente hasta que estuvieron en perfectas condiciones todas las innovaciones técnicas implantadas; cuando quedaron superados todos los problemas, se redujo la plantilla del personal obrero *-productor*, según la designación en boga por aquellos años- reclamándose la asistencia de las autoridades provinciales llamadas a atender el asunto que dieron su total beneplácito a favor de un aumento favorable de la producción de las salinas.³⁷

Los trabajadores fueron en cierto modo condescendientes y asumieron una postura de resignación ante la sustitución de los medios mecánicos por los tecnológicos, pero por primera vez sale a luz pública una reivindicación, el beneficio

33 ALTAMIR BOLVA, José; La sal en el mundo, Ediciones al Servicio de la Industria Salinera, Madrid, 1950, tomo I, pp.134-135.

34 CANALES, Gregorio et al; El puerto de Torreveja: gestación y desarrollo de un largo proyecto para la comercialización de la sal, en “Investigaciones geográficas”, nº 17, Instituto Universitario de Geografía - Universidad de Alicante, 1997, pp. 83-84.

35 ALTAMIR BOLVA, José; La sal en el mundo,

36 CANALES, Gregorio; El puerto de Torreveja, pp. 83-84.

37 A.M.T.; D. 23-24/3.

Barcazas de
transporte de sal
al costado del
barco para su
carga.
G.S.



bruto de la explotación de explotación no queda en Torrevieja, sino que se marcha a remunerar la propiedad y el capital invertido por la empresa; un beneficio que volcado sobre Torrevieja sería creador de nuevas fuentes de riqueza.³⁸

LOS AVANCES TÉCNICOS EN LA INDUSTRIA SALINERA

El último hito importante de esta evolución tecnológica fue en 1970 el *Proyecto Pinoso* para aumentar la producción de sal en Torrevieja mediante la aportación de salmuera saturada que se envía a través de una tubería de unos 52 kilómetros de longitud desde el yacimiento salino que constituye el cabezo de Pinoso, casi triplicándose la producción de sal. La explotación salinera llegó a los años 80 como “[...] un gigante con pies de sal ante el que se echaban a temblar después de la traumática reconversión industrial de los años 50, los mayores del lugar”.

La nueva coyuntura política nacional de la segunda mitad de la década de los 70 permitió formar una asamblea de trabajadores salineros, elegidos democráticamente, gracias a la cual se negoció en 1977, año de la desaparición del Sindicato Vertical, el primer convenio colectivo que desterró al Jurado de Empresa. Cuando el Ministerio de Hacienda aprobó un nuevo plan de inversiones para la modernización de la explotación en 1983, con una inversión de 1.492 millones de pesetas, 285 de ellos amortizados por la empresa arrendataria, se volvió a plantear la reducción de plantilla como consecuencia lógica de la reconversión. Con este plan de inversiones la reducción quedó fijada en 366 trabajadores de los que 548 contabilizados en 1980.

El 1 de febrero de 1982, la empresa arrendataria decidió parar la cosecha de manera unilateral, el comité de trabajadores, principal afectado, lo atribuyó a un intento de la empresa de presionar la aceptación por parte de los mismos del plan de viabilidad a ejecutar por la compañía, que comportaba como es natural, reducción de plantilla. El asunto que llegó a Magistratura de Trabajo, se resolvió a favor de los trabajadores, a los que hubo de retribuir los salarios devengados durante el tiempo que la cosecha estuvo paralizada.



Barco japonés cargando sal en el nuevo muelle de Poniente.

38 VILLANUEVA RUSO, Ramón; Es el momento. En semanario "Vista Alegre", Torrevieja, 18 de enero de 1961.

Un acuerdo entre el Comité de Trabajadores y la NCAST dejó la plantilla de 1989 en 392 trabajadores fijos. Este acuerdo, valorado muy positivamente, supuso un aumento de plantilla de 26 obreros por encima de las pretensiones de la empresa; así mismo la arrendataria se comprometió a: que los trabajadores no realizaran más horas extraordinarias que las que contemplara la Ley; y que el Comité de Empresa controlara los puestos de trabajo diariamente.³⁹

La entrada de la empresa multinacional Solvay en 1989 como accionista mayoritaria, fue considerada como perjudicial por el posible entorpecimiento de un nuevo convenio que llevaba 6 meses de negociación. Solvay se comprometió a seguir las conversaciones y a cumplir los siguientes acuerdos:

- Mantenimiento del incentivo de exportación y aumento del mismo en un 50%.
- La empresa no practicará ningún expediente de regulación de empleo aunque incentivará las jubilaciones anticipadas y las indemnizaciones a los trabajadores que deseen abandonar la empresa.
- Efectuar contratos fijos al personal de nuevo ingreso, excepto para el caso de cumplimiento del Servicio Militar o enfermedad.⁴⁰

También en 1989, sobre los 392 trabajadores en plantilla, resultado de la reconversión y las jubilaciones anticipadas, la compañía arrendataria dedujo un excedente de 50; no siendo posible acuerdo alguno, a pesar de las anunciadas medidas de presión por parte del comité de trabajadores, algunos trabajadores se encerraron en el Ayuntamiento los días 3, 4 y 5 de julio y los paros de dos horas llevados a cabo en todos los turnos. La propia estadística de la empresa expresó lo contrario respecto al mantenimiento de la plantilla e incluso indicó aumento de la misma. El personal descendió en los siguientes tres años en el número de trabajadores de 362, en 1990, a 306 en 1992.

La empresa Solvay perdió en los tres primeros años de arriendo 2.400 millones de pesetas debido a las siguientes causas:

- Malas cosechas de 1991 y 1992, que produjeron unas 400.000 t de pérdidas con respecto a las cosechas normales cifradas entre 750.000 y 800.000 t.
- Desplome de la venta de sal por disminución de la demanda y el aumento de costes del mercado.
- Pago al Estado de 300 millones de canon anual, independientemente de los resultados de producción.
- Vertidos de agua dulce por la tubería de drenaje de los regadíos del trasvase Tajo-Segura produciéndose unas pérdidas de 250.000 t.⁴¹

Solvay inició un nuevo plan de viabilidad que contempló, entre otras, medidas de orden económico que se centraron en nuevas reducciones de plantilla mediante jubilaciones anticipadas y de orden social, como el cierre del tradicional economato.⁴²

La total automatización de todas las secciones del complejo salinero (extracción y transporte de sal, molienda, ensacado y palletizado que suprimió la manipulación manual

Ficha de uno de los trabajadores afectado por 'paro tecnológico' en 1956. G.S.

NEVEYA COMPAÑIA ARRENDATARIA DE LAS SALINAS DE TORREVIEJA, S. A.

Filiación correspondiente a *Vista Alegre, Sep. 10*

Miguel Morales Andren

Temp. Presales - Dept. 2º TEMPORERO CAMPANA

Natural de *S. M. Salinas* Provincia *Alicante*

Nació el *23 de Agosto* de *1913* Estado *Casado*

Hijo de *Miguel* y de *Amaria*

Domicilio *S. M. Salinas* N.º matrícula *1226*

N.º SS. SS. 03/ *155452* N.º S. F. *25306* *Ed. 13*

N.º Montepío *274525* N.º S. Vejez _____ Afiliado el _____

N.º R. Obrero _____ Grupo _____ Afiliado el _____

Fecha ingreso *1 - VII - 1952* Fecha baja *13 SEP. 1958*

por *Paro Tecnológico* *31 AGO. 1978*

Jubilado *Miguel Morales*

39 Vista Alegre; Torreveja, 6 de febrero de 1988.

40 Vista Alegre; Torreveja, 29 de julio de 1989.

41 Las cantidades se refieren al 1 de enero de cada año. Fax de la NCAST S.A. transmitido a la Universidad de Murcia - Dep. de Geografía, por Juan Garralda. Torreveja, 29 de septiembre de 1995.

42 Semanario "Vista Alegre". Torreveja, 10 de octubre de 1992.



Maquina
volvedora de sal
trabajando en la
laguna.
Foto:
D. Maciá
Montesinos

de los sacos, cribado, centrifugado y separación magnética de sales) terminó de conformar la previsible reducción de plantilla de 280 trabajadores, en 1993, a 196 en 1995.⁴³

La desaparición del Estado como accionista de la explotación salinera en 1990, dejó las salinas en manos de empresas privadas que eran propietarias de otras explotaciones (multinacionales) y que por tanto dominaban el mercado de este producto, con lo cual, la imposición de criterios por parte de éstas, hizo siempre muy difícil, a veces imposible, las negociaciones con el comité de trabajadores. Ninguna apelación cabe hacer a la administración respecto a los asuntos sociales como tradicionalmente había sido costumbre, la explotación pasó en sentido cronológico, económico y social, de absoluto control por parte del Estado a que éste sea sólo el estamento que percibe anualmente un canon de arrendamiento sin más intervención.

A día de hoy, 2013, la Nueva Compañía Arrendataria de las Salinas de Torrevieja S.A., forma parte de la multinacional Salins de Midi, cuenta con ochenta puestos de trabajo y ostenta la concesión hasta el 2019. ■

43 Fax de la NCAST.