

EL EMBARCADERO DE SAN TELMO (1900)

El período que abarca el final del siglo XIX y los inicios del XX es, sin duda, el espacio temporal con mayor número de proyectos de infraestructuras, lo que vino impulsado por el crecimiento económico que se estaba viviendo en la provincia.

En este momento la minería era un foco de atracción de inversiones para la realización de infraestructuras que pudieran continuar con las explotaciones que se estaban llevando a cabo a lo largo y ancho de la provincia.

Si el ferrocarril fue el medio escogido para realizar las tareas de transporte de la producción minera en cortas distancias dentro de la provincia, será la vía marítima la utilizada para los grandes desplazamientos y las exportaciones internacionales. Los embarcaderos, pues, se desarrollarían con la función de unir estos dos medios de transporte.

Proyecto del Embarcadero de San Telmo de Almería

En el contexto de una ciudad emergente a finales de siglo XIX, sin infraestructuras que pudieran cubrir las necesidades de explotación de la provincia, era necesario proyectar un embarcadero para dar salida por mar a la producción minera.

En julio de 1900 se presenta el proyecto del embarcadero de San Telmo, llamado así por ubicarse en las inmediaciones del castillo del mismo nombre, firmado por el ayudante de Obras Públicas Pablo Fábrega.

Un proyecto consistente en dos grandes hojas con el trazado de la vía que se inicia en la desembocadura de la rambla de la Chanca, hoy Avenida del Mar, hasta el castillo de San Telmo, unido a un perfil transversal del terreno que debía atravesar y un total de 56 secciones topográficas.

Como cualquier otro embarcadero, el de San Telmo debería adentrarse en el mar con la altura suficiente que permitiera trasladar su carga al barco por gravedad. En este proyecto, esta altura se va obteniendo a través del terreno rocoso hasta alcanzar unos 30 metros sobre el nivel del mar, gracias a numerosos terraplenes, desmontes y muros de contención, en una distancia de 1345 metros. Esta es la principal diferencia con el Cable Inglés, el cual, por su situación en la línea de costa, la ganancia de altura se realizó a través de amplios arcos de mampostería y pasos elevado de hierro.

Además de los laboriosos trabajos en la apertura de las trincheras para el paso de las vías por la dureza de la roca, el proyecto llevaba aparejadas otras obras secundarias, como el desvío de la rambla de San Telmo, que se resolvía a través de un túnel excavado bajo la vía. El viejo cauce quedaba sepultado por los trabajos de terraplenado de la roca desechada en los desmontes previos.

Los depósitos se ubicarían bajo el "fuerte abandonado de San Telmo" y, un poco más a poniente, se ejecutaría el pescante.

Finalmente no se llevaría a cabo, por razones que hoy se desconocen. Al año siguiente se presentaría el proyecto de un nuevo embarcadero por la sociedad The Alquife Mines and Railway Company Limited.

Juan Francisco Escámez Trujillo

Graduado en Ingeniería de Edificación