

## **DOCUMENTO DEL MES: INDUSTRIA DE SALAZONES Y CARBONERIA EN LA ISLA DE ALBORÁN**

La isla de Alborán, isla mínima en extensión, pero inmensa en anécdotas, mitos y leyendas, no deja de sorprendernos. A medio camino de todo y en medio de la nada, este minúsculo roquedo volcánico, ha sido testigo mudo de múltiples historias en el devenir de los siglos.

Batallas navales y aéreas, naufragios, cementerio improvisado, refugio de piratas, espectadora de excepción de los miles de emigrantes que atraviesan sus aguas en busca de una vida mejor, caladero histórico de pesca y, siempre, referente fiel a navegantes, la isla de Alborán atesora un sinfín de historias.

Pero ciñámonos al hecho que nos convoca. Un documento del año 1910. Un legajo amarilleado por el paso del tiempo, en el que un visionario, el ingeniero de caminos D. Francisco Govantes y Marco, solicitaba a la Jefatura de Obras Públicas del Ministerio de Fomento, una concesión administrativa para construir una industria de salazones y un almacén de carbón en la isla de Alborán.

Tres argumentos sustentaban esta petición. Fomentar la pesca industrial en esta zona del Mediterráneo; disponer de un lugar de repostaje de carbón en un área estratégico de gran tráfico marítimo; y dar uso a unas rocas que, según el peticionario de la concesión, no servían para nada.

El resultado sería la conversión de un paraje inhóspito, perdido en la inmensidad del mar, en un próspero y concurrido centro industrial. Para ello se proyectaban varios edificios: Un hangar para el carbón; dos tranvías aéreos con sus respectivas torres, cables y poleas; una casa para los motores, con taller de reparaciones, almacén de materiales, oficinas y casa del administrador; una fábrica de salazones con varias cubetas para los procesos de salado, una carpintería para la elaboración de cajas y barriles, un almacén para pertrechos y artes de pesca y, finalmente, un grupo de diez casa para los obreros. El proyecto firmado en Madrid el día 11 de julio de 1910, supondría un gasto de 104.000 pts.

Todo ello, se sumaría a lo ya existente en la isla, esto es un faro y su edificio, un pequeño embarcadero y una estación telegráfica.

Si analizamos con detenimiento la propuesta, observamos que los intentos por aprovechar Alborán con fines económicos contaban ya con algunos antecedentes. De hecho, en 1864 hubo una tentativa de crear un depósito de guano para elaborar abonos agrícolas a partir de los excrementos de las miles de aves marinas que habitaban la isla.

Un poco después, en 1885 la empresa J. Torrent y Cia., requería a las autoridades la construcción de unas casetas para sus labores pesqueras en la zona, especialmente para la pesca de cetáceos. Una Real Orden autorizó la edificación de unos barracones para los pescadores, pero no permitió la explotación en exclusividad de sus aguas tal y como también pretendía la citada empresa.

Torrent y Cia., encajó mal la negativa administrativa por lo que abandonó el proyecto, quedando la isla con lo puesto. Pero eso sí, con un pródigo y abundante caladero de pescado, tal y como reconocía La Crónica Meridional en una gacetilla de la época, en la que animaba a los pescadores almerienses a faenar en Alborán.

Supongo, porque no estaba allí, que D. Fernando Govantes y Marco supo en los albores del s. XX, de estos fallidos intentos de explotación económica de la isla y, por supuesto, de su riqueza pesquera. Animado por ello y, tal vez a petición de empresarios almerienses, elaboró este proyecto cargado de ilusión con el objetivo de incrementar la industria pesquera de nuestra provincia, cifrada en aquella época en 2500 embarcaciones, 13000 pescadores, 4800 Tm de capturas anuales con un valor económico de 2 millones de pesetas.

Aunque no se sabe muy bien por qué, al no existir un expediente de tramitación que nos clarifique el asunto, la propuesta del ingeniero Govantes tampoco prosperó y la isla quedó tal y como estaba, con su faro y sus fareros, y las miles de gaviotas que medraban en sus alrededores.

Se sabe por la prensa de época, en concreto por el periódico La Independencia, que la Sociedad Minera "*Los Lobos Marinos*" interpuso una reclamación ante la Administración en contra de la propuesta del Sr. Govantes, alegando ser propietaria de una concesión minera en la isla para la extracción de "*esmeril*" mineral extraordinariamente resistente utilizado para pulimentar, afilar y dar brillo a diversos objetos.

Posiblemente, todo ello dio lugar a una larga lucha administrativa de interposiciones, recursos y alegaciones cuya huella solo hemos podido seguir por la prensa en ausencia de documentos oficiales.

Pero al hilo de este documento y antes de que vuelva a dormir el sueño de los justos, si es conveniente resaltar cómo ya en el s. XIX, la isla de Alborán y sus aguas estaban consideradas el mejor caladero de pesca de la zona. Las excepcionales singularidades oceanográficas y su gran diversidad biológica ya fueron reconocidas en esta época. No debemos olvidar, que en el mar de Alborán se concentra casi una tercera parte de la masa piscícola de todo el Mediterráneo, y que hoy está calificado como un espacio único para el estudio oceanográfico, biológico y ecológico de esta cuenca.

Muestra de ellos son los numerosos reconocimientos que tiene de la comunidad científica nacional e internacional, lo que le ha valido el otorgamiento de diversas figuras de protección ambiental. A saber, es Reserva Marina y Reserva de Pesca, es Paraje Natural, Lugar de Interés Comunitario (LIC), Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) y Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA).

Por último, fijémonos en el hombre que generó este documento: D. Fernando Govantes y Marco, ingeniero de caminos desde 1893, funcionario del Estado, casado con Doña Jacinta Moulette y padre de dos hijos. Estuvo destinado en varias

provincias españolas: Salamanca, Cáceres, Orense, Asturias, Madrid, etc., donde trabajó en la construcción de diversas infraestructuras, tales como el ferrocarril extremeño de la Sierra de Gata, el ferrocarril de Verín, la carretera de Orense a Portugal o el Puerto de Pontevedra, para finalmente ser nombrado Director de la Junta de Obras del Puerto de San Esteban de Pravia en el concejo asturiano de Muros del Nalón.

Sin embargo, este habría de ser su último destino. D. Fernando Govantes encontró allí un trágico final. Fue fusilado en la noche del 16 de agosto de 1936, al iniciarse la Guerra Civil Española, por negarse a volar un puente sobre el río Nalón a la edad de 64 años.

Como me dijo en una ocasión un amigo farero, todo lo que concierne a la Isla de Alborán, siempre tiene un halo de misterio. No le faltaba razón.

**Media Luna, Septiembre de 2015**

**Alfonso Viciano Martínez-Lage**