

El puerto de Adra y la uva de Berja

Antonio López Romero

En febrero de 1918 Natalio Rivas visita con orgullo el avance de las obras del puerto de Adra, como colofón a toda su influencia desarrollada para conseguir los recursos económicos necesarios de las arcas del Estado. En correspondencia a sus desvelos, sus amigos abderitanos, empresarios vinculados al Partido Liberal, organizan una comida en su honor.



Natalio Rivas visita en febrero de 1918 las obras del puerto de Adra. Archivo del Centro Virgitano de Estudios Históricos

En esa reunión que se celebra en la casa del contratista de las obras y jefe local del partido, Francisco Antonio Soler, se pone en valor una trilogía de intereses que explican la gratitud dispensada al político de Albuñol: la construcción de un enclave portuario que desarrolle el comercio de cabotaje, el desarrollo de la industria azucarera y su aprovisionamiento a través del puerto y la vocación exportadora del nuevo enclave marítimo de la uva de mesa de los parrales de Dalías y Berja. En este tema el puerto abderitano se encontraba con una ventaja comparativa con el de Almería al estar más a Poniente y en la ruta hacia los puertos receptores de Europa Occidental. Pero se topará con la férrea oposición de los consignatarios y exportadores parraleros de Almería capital que impedirán a través de la Cámara Uvera que tal cosa ocurra.

Muestra del interés del empresariado uvero alpujarreño en exportar sus frutos por Adra es la presencia en ese encuentro de los hermanos Lucas y Nicolás Salmerón Lucas, empresarios virgitanos vinculados al comercio de uva de mesa y a la fundición de plomo y también políticos liberales. Nicolás es en ese momento el alcalde de Berja. Su presencia en la reunión es la apuesta de los liberales alpujarreños por convertir el puerto en un enclave comercial de primer orden para la exportación de uva de mesa y minerales.

Pero la estrategia de los cosecheros alpujarreños, con Natalio Rivas como valor seguro va a sufrir en pocos años un serio revés. La Dictadura de Primo de Rivera paraliza a partir de septiembre de 1923 la actividad parlamentaria y acaba con los gobiernos de la Restauración. Natalio se ve apartado de su medio natural y pierde influencia.

Esta situación le impide influir a favor de Adra y la Alpujarra en una de las guerras libradas por aquellos emprendedores, con el apoyo de los empresarios uveros virgitanos, en la lucha por conseguir afianzar al puerto abderitano como la instalación costera para la exportación de la uva de mesa de los parrales de Berja y Dalías. Una pugna de varios años en la que Adra ya no tendrá el amparo de su protector y finalmente perderá.

En este tema el puerto abderitano no podrá hacer valer sus ventajas comparativas con el de Almería. Y ello a pesar de las mejores condiciones que el enclave abderitano ofrecía para realizar los embarques de la uva de Berja y Dalías, tanto en distancia como en costes de transporte, lo que suponía en la práctica un importante ahorro para los empresarios uveros.

Los productores virgitanos veían en el puerto de Adra una alternativa real y económica para reducir los elevados costes de transporte hasta el puerto almeriense. El puerto de Almería estaba a 50 y 40 kilómetros de las localidades de Berja y Dalías. El de Adra solo distaba unos 18 kilómetros de estas poblaciones. Un exportador virgitano pagaba en gastos de transporte 2 pesetas por barril puesto en el puerto de Almería. Hasta Adra sólo pagaba 0,72 pesetas.

El férreo control de la Cámara Uvera

En el verano de 1924 entra en liza en la economía almeriense la Cámara Oficial Uvera. Un organismo que durante los años de la Dictadura va a tener una gran importancia en un intento de organizar la comercialización de la uva de mesa almeriense, el producto que por esa época protagoniza la parte más importante de las exportaciones agrícolas de la provincia. En una de sus primeras reuniones para planificar las exportaciones de septiembre, la Cámara solicita que los embarques de uva fuesen autorizados por las administraciones de aduanas de los puertos de Adra y Garrucha, en un intento de descongestionar los embarques por el puerto de Almería como único punto de salida de esta exportación. En principio

se trataba de una buena noticia para las aspiraciones de crecimiento del puerto de Adra.

En 1925 entra en liza Juan Espinosa Salmerón un abogado y empresario uvero virgitano, sobrino de los hermanos Salmerón Lucas, que logra aglutinar a un buen número de productores de uva alpujarreños para pedir un mayor protagonismo del puerto de Adra en los embarques. El 5 de septiembre el Boletín de la Cámara Uvera publica una amplia información sobre los acuerdos de la Comisión Ejecutiva de dicho organismo relacionados con la exportación por el puerto abderitano en resolución a una instancia de Espinosa Salmerón y numerosos productores de Berja. Esta presión empresarial consigue que la Cámara Uvera autorizase los embarques por Adra.

El pulso entre los productores de Berja y el núcleo duro de los comerciantes almerienses que controlaban la institución uvera no había hecho más que empezar. A pesar de la aparente victoria de los agricultores virgitanos, la Cámara Uvera administraba con mano de hierro esa concesión y limitaba la autonomía y ventajas comparativas del puerto abderitano.

A finales de septiembre de 1925 el vapor alemán *Tarragona* cargaba en Adra 3.368 barriles de uva con destino Hamburgo. Con motivo de este primer embarque llegó a esta población una comisión de parraleros de los vecinos municipios de Dalías y Berja para interesarse y comprobar in situ la eficiencia de las operaciones de carga en las flamantes instalaciones portuarias.



Etiqueta de uva de mesa de Berja para exportación

A últimos de noviembre se disponen a salir los últimos vapores mercantes con destino a los puertos europeos con la uva alpujarreña. Los productores y comerciantes virgitanos le dan una nota muy alta tanto a la logística como a las ventajas que ofrece ya en ese momento el puerto de Adra, cifrando el ahorro

experimentado en varios miles de duros con respecto a los costes del acceso al puerto de Almería. Además, la habilitación de almacenes cubiertos como improvisados tinglados y la rapidez de los embarques habían propiciado que el producto emprendiese la ruta marítima en perfectas condiciones de calidad. Incluso los productores y exportadores ante el previsible aumento de los envíos en próximas campañas hablaban de costear la construcción de un tinglado para ampliar la actual capacidad de almacenaje.

La campaña uvera de 1925 concluye con récord de envíos hasta la fecha, con 57.200 barriles embarcados a bordo de nueve vapores por el puerto de Adra entre el 27 de septiembre y el 12 de diciembre, con destino a Liverpool, Londres, Hamburgo y Copenhague. Ello a pesar de que se trataban de cifras testimoniales en comparación con las grandes cantidades de uva de mesa que salían por el puerto de Almería.

El puerto de Adra pierde la batalla comercial

En mayo de 1926 los productores de uva de Berja y Dalías comienzan a calentar motores para tratar de sacudirse la tutela de los defensores a ultranza del puerto de Almería como lugar de embarque de la uva, que además controlan la Cámara Uvera. Los parraleros del distrito virgitano apuestan fuerte y presentan un escrito ante la Cámara Uvera solicitando un nuevo Reglamento de orden interior de dicha entidad para declarar el derecho a que por el puerto de Adra se siguiese un turno propio e independiente del de Almería para la exportación del fruto, tanto en la entrada como en la salida de barriles de uva procedentes de la comarca alpujarreña.

El escrito estaba respaldado por unos 500 parraleros de Berja y Dalías y se apoyaba en una serie de ventajas comparativas que la opción del puerto de Adra presentaba, como la economía del transporte, que suponía un ahorro de 0,75 pesetas por bulto, una distancia mucho menor y una mejor carretera que beneficiaba las condiciones de transporte para un producto frágil, las mejores condiciones de almacenamiento que las instalaciones próximas al puerto de Adra tenían y que evitaban que el producto estuviese a la intemperie y la fermentación de la uva, así como una inmediata y más eficaz fiscalización del propietario en las expediciones.

La medida suponía un auténtico desafío al orden y al control establecido por la Cámara Uvera y tenía por tanto pocas esperanzas de prosperar en pleno ecuador del Directorio Militar. Sin duda el ahorro económico que suponía el embarque por el puerto de Adra y los buenos resultados de la campaña anterior motivaron a los empresarios alpujarreños a reivindicar una autonomía razonable, pero la solicitud llegaba en un mal momento.

A finales de ese mes se reúne el Pleno de la Cámara Uvera, produciéndose importantes diferencias en el seno de esta organización pues en el orden día está

incluida la solicitud del permiso para embarcar los barriles por el puerto de Adra, con libertad e independencia del régimen establecido para la producción total.

El Comité de la Cámara impugna la solicitud por entender que rompía el principio de unidad de la ordenación de la campaña, requiriendo a los solicitantes de Berja un nuevo escrito de solicitud para que fuese tratado en un próximo pleno. El Pleno de mayo recordó que no se daría libertad de embarque de uva a ninguno de los puertos que participan en la campaña (Almería, Adra y Garrucha) cuando la exportación que se realizase por ellos fuese superior a 30.000 barriles, cantidad ridícula ya que por el puerto de Almería salían entre 1,5 y 2 millones de barriles.

La negativa de los productores de Almería y Levante que controlaban los resortes de la Cámara Uvera provoca un movimiento disidente dentro de la propia institución. No solo los parraleros del distrito de Berja están a favor del embarque por Adra por motivos de rentabilidad y calidad del producto. El influyente empresario de Canjáyar y vocal de la Cámara Uvera, Fernando García Espín aboga por potenciar el puerto de Adra desde el que podría salir cada campaña unos 400.000 barriles de uva de los municipios alpujarreños más próximos. De idéntica opinión era el político, abogado y empresario almeriense Plácido Langle.

El 20 de julio volvió a convocarse el Pleno de la Cámara. En la reunión se dio lectura a un nuevo escrito de Juan Espinosa Salmerón en representación de los productores de Berja solicitando el embarque de barriles por el puerto de Adra con libertad de mercado. El escrito leído por Espinosa fue rechazado y a cambio la Cámara Uvera volvió a autorizar los embarques por el puerto de Adra siempre con la intervención del de Almería, de manera que después de cargar cada vapor los barriles de uva en el puerto almeriense dicho mercante hiciese escala en Adra para cargar barriles ya previamente preparados.

Los cosecheros de uva del distrito de Berja representados por Espinosa Salmerón, presentaron ante el Ministerio de Fomento, recurso contra los acuerdos de la Cámara Oficial Uvera que había denegado la solicitud. El 26 de agosto tanto estos empresarios como los trabajadores del puerto de Adra presentan ante el ingeniero jefe de Obras .Públicas de Almería, Ángel Ochotorena, sendos recursos solicitando la autorización del embarque de barriles por el puerto abderitano. Documentos que a su vez son tramitados por el ingeniero Ochotorena al Presidente de la Junta de Obras del Puerto de Almería.

El 4 de septiembre el presidente de la Junta de Obras del Puerto de Almería, Jesús Entrena, contesta ambas solicitudes. En ambos casos, la Junta de Obras del Puerto de Almería, tras la sesión ordinaria celebrada el 31 de agosto aprueba ambos recursos.

Recibida la contestación de Jesús Entrena, el ingeniero Jefe Ángel Ochotorena remite el 9 de septiembre al Director General de Obras Públicas un oficio que responde al recurso presentado por los empresarios uveros del distrito de Berja.

Pero Ochotorena hace las siguientes consideraciones que recomiendan la resolución negativa del Gobierno en relación a la exportación por el puerto abderitano:

1º. Que es posible el embarque de los barriles de uva en el puerto de Adra, si bien este se realizaría con mayores dificultades que en el de Almería, por la carencia de medios adecuados y que esta dificultad aumentaría si el contratista de las obras que en dicho puerto de Adra se están ejecutando pusiera obstáculos para el uso de los muelles, aún no entregados al servicio público.

2º. Que el régimen de autonomía para la carga de uva solicitado por los recurrentes imposibilitaría la unidad de dirección que debe presidir la distribución del fruto a los mercados consumidores para evitar los abarrotamientos de éstos, abarrotamiento que fue precisamente la causa de los perjuicios ocasionados en años anteriores en la producción uvera de la provincia y el que se trató de evitar creando la Cámara Oficial Uvera para que se dirigiera dicha distribución.

3º. Que la autonomía que se pide para el embarque por el puerto de Adra está en pugna con el espíritu y letra del Reglamento aprobado por R.O. de 29 de enero de 1925 para la Cámara Uvera, porque disponiéndose en el artículo 5º del mismo (precepto no modificado) que si en alguna zona próxima a Almería se crease algún núcleo de producción de uva con destino a la exportación, cuyo régimen autonómico viniera a dificultar la realización de los fines que han presidido la constitución de esta Cámara, podrá la misma solicitar del Ministerio de Fomento que la indicada zona se incorpore a esta Cámara quedando sujeta a la jurisdicción de la Cámara Uvera de Almería las zonas de producción análogas de otras provincias. Y al mismo tiempo conceder la autonomía a un distrito de la misma provincia de Almería tan importante como el de Berja, cuya producción alcanza el tercio de la cosecha total, razón por la cual su distribución, no relacionada con la del resto de la provincia, podría producir el abarrotamiento de mercados que se trató de evitar con la creación de la Cámara Oficial Uvera.

Con la negativa de los dirigentes de la Cámara Uvera a perder el control de los envíos de uva por el puerto de Adra y la imposibilidad de que Natalio Rivas pudiese influir con éxito ante las autoridades de la Dictadura, se perdió una gran oportunidad de consolidar al puerto en construcción como un enclave para la exportación y para su consolidación como puerto comercial.