

11 - EL FARO URBANO DE GARRUCHA

*deja a la lengua de los faros, muda,
que entre las sombras se prolongue y hable,
mientras que a ti mi sueño te desnuda.*

Rafael Alberti

Una luz en el castillo

Una vez aprobado el cambio de emplazamiento del problemático faro de Villaricos, se decide emplazar el nuevo faro en una zona más habitable situada en las inmediaciones de la población de Garrucha. Primero se hizo una instalación provisional en el Castillo de Jesús Nazareno, situado en la parte sur del pueblo, entonces dentro del término municipal de Mojácar.

El autor del proyecto, suscrito en 1879, fue el ingeniero Ricardo Sáez de Santa María. Entre sus prescripciones figuraba la construcción de la luz provisional y el aprovechamiento para el nuevo faro de todos los materiales útiles del antiguo de Villaricos. Las obras se adjudicaron al contratista Ramón Muley López.

El 1 de noviembre de 1880, el que hasta entonces había sido encargado del faro de Villaricos tomaba posesión e iluminaba la nueva luz roja provisional del castillo, que permanecería durante un año en servicio.

Inauguración del faro de Garrucha

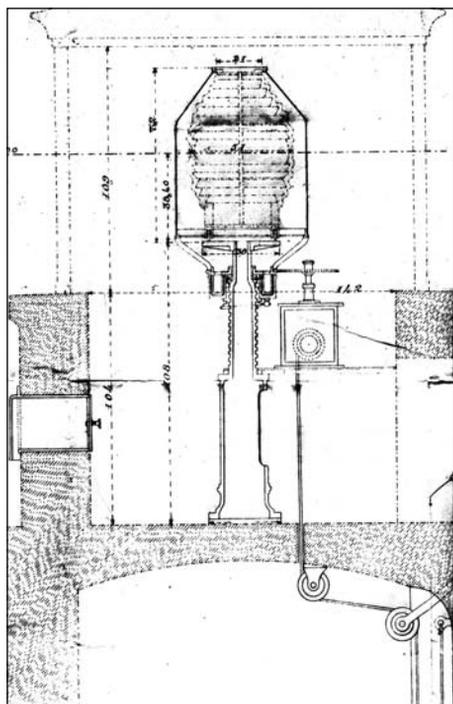
El faro de quinto orden de Garrucha, emplazado a muy pocos metros al norte del castillo, se encendió por primera vez el 28 de noviembre de 1881, con el mismo aparato y linterna de la casa francesa Sautter, la misma característica de luz blanca fija y el mismo alcance de 9 millas que tenía el de Villaricos. Estaba dotado de una lámpara Maris de una mecha con parafina de Escocia como combustible, que después utilizaría petróleo. El edificio era cúbico y sencillo, de una planta y azotea plana, con la torre cilíndrica semiempotrada en la fachada trasera.

No sabemos quien fue el torrero que inauguró esta luz, sólo sabemos que era el mismo que estaba en Villaricos cuando el faro dejó de funcionar y que el último torrero de ese faro del que se conoce el nombre fue José María Macías, del que tenemos noticia a través de una comunicación fechada en 1876.

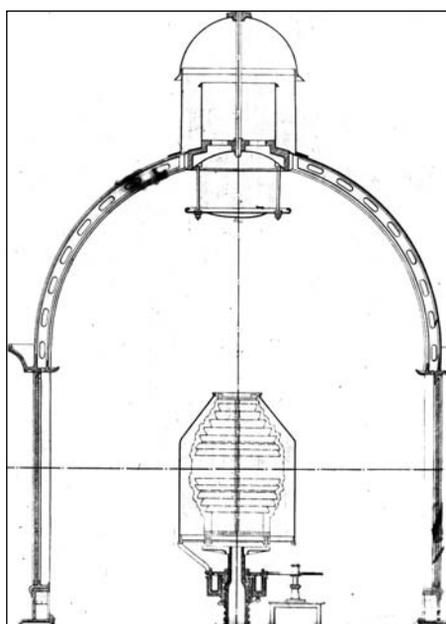
Tras el duro 1885, calificado por los historiadores como año de grandes calamidades para la comarca, en 1886 se fundaba en Garrucha la Sociedad de Salvamento de Náufragos, que dos años después conseguiría tener su primera caseta en la playa junto a la de Sanidad, que se construyó a la vez.



Faro de Garrucha. Foto Mario Sanz



Óptica del faro de Garrucha en 1918



Linterna del faro de Garrucha en 1922



Interior de la linterna del faro de Garrucha.
Foto Mario Sanz

Entrada en el siglo XX

En la documentación del faro de Garrucha hay un enorme vacío, de unos veinte años, hasta principios del siglo XX en que aparecen algunas referencias en los libros personales de los torreros y en el libro de visitas. Lo que sí sabemos es que al ser un faro calificado de descanso, siempre tuvo un único torrero destinado para su servicio.

El día 19 de abril de 1902 cesaba en este faro el torrero 2º Antonio Gómez, del que no conocemos la fecha de entrada, tomando posesión del mismo el torrero 1º Juan Pedro Revueltas.

A mediados de noviembre, de ese mismo año, el fuerte viento de poniente hizo que la balandra “San José”, que estaba fondeada en el puerto de Garrucha, soltara el ancla y terminara varada en tierra.

En esta época Garrucha tenía 6.500 habitantes, que se irían reduciendo notablemente en los años siguientes a causa de la caída de inversiones extranjeras en la minería que dio la primera guerra mundial.

El ayudante Deodato Donoso y el ingeniero jefe del Servicio Antonio García visitan el faro el 27 de Junio de 1915, para instalar un pluviómetro y se encuentran con los Ingenieros del servicio marítimo, que están tomando datos para el estudio del puerto de Garrucha.

En 31 de julio de 1915 deja de publicarse el último periódico que se editaba en el pueblo con el nombre de “El Ideal de Garrucha”.

En los años siguientes, los avances de la aviación hacen que la ruta de aviones correo franceses “Latecoere” pase por estas costas camino de África, lo que provoca continuos aterrizajes de emergencia en las playas y ramblas de Garrucha. La Crónica Meridional del 15 de junio de 1921 da cuenta de uno de esos aterrizajes: **“OTRO MÁS. AEROPLANO QUE ATERRIZA**

En el término de Garrucha aterrizó anteayer el aeroplano número 53, J.A. XI, pilotado por Mr. Ochis. Este dejó en tierra a otro piloto, elevándose el aparato 53 enseguida, con dirección a Levante.

El piloto nuevo, se encargó del aparato que hacía días aterrizó en aquel sitio por averías en el motor, marchando para Poniente.”

La electricidad entra en el faro

A partir de una orden de 14 de abril de 1919 que dispone la sustitución del torreón y linterna del faro, se inicia un proceso de modernización que dejará la característica con grupos de 4 ocultaciones cada 15 Sg. Durante las obras la Maquinista Valenciana suministra una nueva linterna cilíndrica de montantes helicoidales, con torreón de fundición revestido interiormente de caoba y adapta al aparato un juego de pantallas giratorias sobre basamento y flotador de mercurio, accionadas por una máquina de relojería de gravedad, de la misma casa. Además se electrifica el faro colocando una lámpara Wotom de 200 bujías. El faro reformado empieza a funcionar el día 20 de enero de 1925. La antigua lámpara Maris queda como reserva.

En 1925 la población de Garrucha había caído hasta 4.500 habitantes. En esas fechas los garrucheros emigran a Francia, Argentina y Estados Unidos.

Con el desarrollo de la aviación, se siguen registrando aterrizajes forzosos en las costas de esta zona, como el que sufre Jean Mermoz en 1925 en la misma playa de Garrucha con un avión de la línea "Latecoere", que lleva el correo de Toulouse a Casablanca. En esa misma línea trabajó el escritor Antoine de Saint-Exupéry entre 1926 y 1927, sobrevolando, a menudo, la costa de nuestra comarca.

Fernando Ferrón

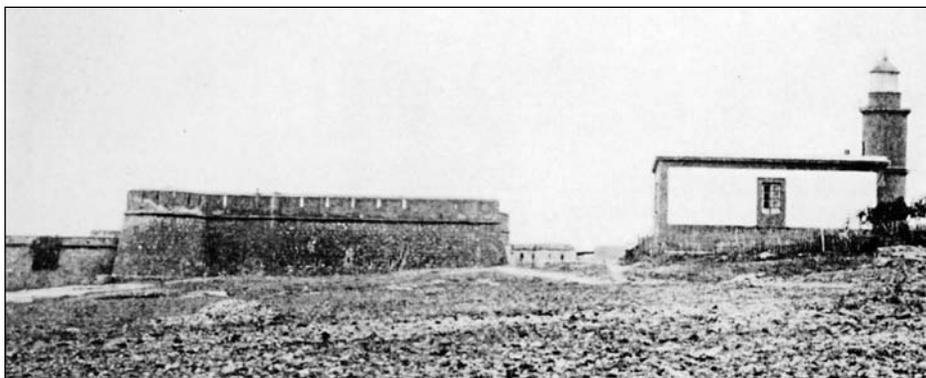
El 9 de marzo de 1926 Juan Pedro Revueltas deja el faro, seguramente jubilado, y entra Fernando Ferrón Salvador, que viene del vecino faro de Mesa Roldán.

Mientras en Garrucha se rueda la película "Malvaloca", en 1926, un artículo del "Diario de Almería", firmado por Francisco Molina, ilustra el ambiente de la localidad y la necesidad del puerto: *"Es el único pueblo de España que no tiene ni un palmo de terreno fuera del recinto del poblado. Es decir, que un extremo del pueblo está en jurisdicción de Mojácar y el otro en el de Vera. Los fundadores de este pueblo fueron poco avariciosos y se conformaron con el terreno necesario para levantar sus viviendas.*

Su vida es por completo artificial. Hace algunos años, antes de que surgiera la tremenda crisis siderúrgica, llegaban a Garrucha infinidad de barcos a la carga del mineral. Cada uno de estos barcos empleaba los servicios de gran número de operarios, que se traducían en una importante cantidad de pesetas de ingresos en el pueblo, a parte de los empleados en el cable y estación de descarga. Había plétora de trabajo y de movimiento.

Actualmente el pueblo no tiene más medios de vida que el producto de la pesca. Sin minas, sin embarque de mineral, sin industrias y con una playa abierta a todos los vientos, que la mayor parte del tiempo impide la salida al mar de las embarcaciones destinadas a esta industria, no les queda otro recurso que la emigración.

Su presupuesto es de 83.000 pesetas aproximadamente y paga por derechos al tesoro 14.600, cantidad excesiva que se le ha impuesto teniendo en cuenta el padrón



Castillo y faro de Garrucha. Foto colección Juan Grima

de vecindad que es completamente ilusorio puesto que la emigración ha arrasado en un éxodo un cincuenta por ciento del vecindario.

Hace unos años se practicaron los estudios preliminares para la construcción de un pequeño puerto de refugio, después todo ha quedado en calma y nada se hace.

Pero lo que necesita Garrucha no es un pequeño puerto; es sencillamente un puerto como el de Adra, como el de Motril, que con el complemento del trozo del ferrocarril le convertiría en un rico y próspero pueblo, puerta magnífica de salida a todos los productos de la región levantina. Y entonces si que tendría vida propia y ubérrima este pueblo que se duerme arrullado por el Mediterráneo que es la única razón de su existencia.”

Entre tanto hay problemas con el suministro eléctrico. Al faro llega el fluido con tan escaso voltaje que hay que poner, continuamente, la lámpara de socorro; pero la compañía eléctrica no acababa de corregir las deficiencias.

A los problemas de fluido eléctrico se une un embargo producido por deudas de impuestos municipales que dejó el anterior torrero, Juan Pedro Revueltas: “Visita al Faro encontrando el servicio en regla, informándome de lo ocurrido con el embargo de mobiliario hecho por el Ayuntamiento de Mojácar por débitos de impuestos municipales correspondientes al Sr. Torrero, dejando orden al Sr. Torrero para que me dé cuenta por escrito del detalle del mobiliario embargado y con ello poder informar al Sr. Ingeniero jefe. Ha sido suministrado fluido eléctrico, pero aún continúan las irregularidades en su voltaje e intensidad, lo que obligará por previsión a mantener un cierto suministro de petróleo con motivo del próximo reparto de combustible. Garrucha 8 de noviembre de 1926. El Ayudante Miguel Guerrero, El Ing. Encargado Rafael Martínez Torres”

Temporales

Un tremendo temporal bate las costas de Almería el 12 de abril de 1927, haciendo zozobrar numerosas embarcaciones y pereciendo 45 personas en la mar.



Faro y Castillo de Jesús Nazareno. Foto José Bordiú

La “Crónica Meridional” del 30 del mismo mes informa de un hallazgo en esta zona: “SIGUEN APARECIENDO

En la playa de Palomares (Cuevas) ha aparecido el cadáver de un hombre desconocido, que se supone sea de alguno de los marineros que perecieron ahogados por causa del último temporal.

Tiene el rostro completamente desfigurado y la pierna izquierda seccionada por la rodilla.”

El año 1927, climatológicamente duro, culmina con una copiosa nevada sobre Garrucha, en el mes de diciembre.

El puerto

El 15 de octubre de 1930 se subastan las obras del puerto, adjudicándose su construcción a la “Sociedad Siderurgia y Ferroría”. Los garrucheros celebran la noticia con verdadero júbilo, saliendo a la calle en una manifestación de alegría jamás vista en la localidad.

Casi un año después, el 7 de agosto de 1931, tras muchas vicisitudes, se coloca la primera piedra de lo que sería el puerto de Garrucha. Un artículo del “Censor” se hace eco del evento: “¡Llegó el día! ¡Llegó el momento anhelado por todos los hijos de este pueblo! hemos asistido a la colocación de la primera piedra del puerto de Garrucha. Antes de la ceremonia, hemos podido contemplar la magnífica playa poblada de banderas tricolores ondeantes en las embarcaciones que parecen querernos decir que la fiesta, más que para nadie, es para ellas. Sobre la superficie de este mar azul... hemos visto deslizarse lindas barquitas ocupadas por huestes juveniles que han sido la nota pintoresca de la mañana. Llegose la hora... Silba la locomotora y vemos llegar las primeras piedras que han de ser el cimiento de nuestro puerto y que son recibidas con un aplauso por la muchedumbre. A los acordes del que es hoy himno nacional, destacadas las cabezas, sintiendo correr por nuestros miembros el

escalofrío de la emoción, hemos contemplado la ceremonia, por muchos años soñada... ¡ver colocar la primera piedra del puerto de Garrucha!..."

Las obras se iniciaron pero la alegría dura poco ya que enseguida son interrumpidas por problemas financieros.

En este año hay también un hallazgo sorprendente, el subsuelo de Garrucha tiene petróleo; pero la fiebre del oro negro dura tan poco como la euforia por las obras del puerto, la cantidad de crudo es mínima y no merece la pena su explotación.

Francisco Roda y los suplentes

A finales de noviembre de 1932, Fernando Ferrón sufre un accidente serio y es sustituido por el suplente Cristóbal Fernández Cano. Ignoramos la naturaleza del accidente de Ferrón, pero debió ser muy grave, porque falleció durante el mes de diciembre de 1932.

El siguiente torrero titular es Francisco Roda Salinas, que viene del faro de Cabo de Gata y toma posesión el 6 de abril de 1933.

El 2 de febrero de 1934 se produce otra nevada en Garrucha, esta vez la nieve cubre el faro, el castillo y todos los solares del pueblo.

Francisco Roda tampoco dura mucho en el puesto y es trasladado en unos meses.

Leopoldo Plá

En otoño de 1934 se incorpora el alicantino de Santa Pola, Leopoldo Plá, como nuevo torrero encargado, que encuentra el faro lleno de goteras. Además, cualquier cosa puede provocar una avería en la precaria instalación eléctrica que abastece al faro: *"A las 23,10 de la noche pasada, se rompieron los alambres de conexión de fluido entre el tercero y cuarto poste, a unos cien metros del faro. Por ser de urgencia se procedió al amanecer a su reparación que ha quedado terminada a satisfacción.*

La causa comprobable han sido los restos y cola de un cometa (juguete infantil) que ha hecho cruzar los alambres y sus efectos. Faro de Garrucha 7 - 4 - 35."

En septiembre los problemas eléctricos continúan, esta vez por causas ajenas a la línea: *"La Compañía suministradora de fluido eléctrico, ha cortado la corriente en los instantes precisos de la hora de apagarlo, en el día de hoy.*

Ya algún otro día había sucedido lo propio, y en vista de ello supliqué de los Agentes en Garrucha que no se cortara dicha corriente al faro, máxime no haciéndolo con la del alumbrado público, reconociéndome aquellos la razón, pero repitiendo ahora el caso. El servicio no ha sido afectado, pero la exactitud de horario del apagado queda por tal manera a discreción ajena. 5 - 9 - 35."

Al año siguiente Plá consigue un traslado y en mayo de 1936 se hace cargo del faro el suplente Joaquín Amerigo, que aprovecha para pedir la plaza libre de Garrucha.

La guerra civil

Comenzada la guerra civil, el 23 de agosto de 1936 hay un cambio de suplente a causa de la salud de Joaquín Amerigo, siendo sustituido por Cristóbal Fernández Cano.

El conflicto avanzaba y el faro tiene que ser apagado por orden del Comité del Frente Popular Antifascista de Garrucha: *“Tengo el honor de manifestar a V.S. que anoche 27 del actual a las 22 horas, se presentaron en este faro unos milicianos y me obligaron a que apagara el faro, lo que tuve que obedecer porque amenazaron que ellos lo apagarían. Me entregaron una orden del Comité que dice lo que sigue: Por orden del Comité del Frente Popular de Garrucha autorizo al farista para que apague enseguidas el faro hasta segunda orden.*

Respetuosamente le saluda.

Faro de Garrucha 28 de Octubre 1936. El Torrero encargado suplente Cristóbal Fernández.”

El faro vuelve a encenderse por orden del ingeniero jefe el 6 de noviembre. Pero unos quieren que el faro esté encendido y otros no: *“Tengo el honor de manifestar a V. que ayer 6 encendido el faro a la hora cumpliendo la orden telegráfica que recibí, a poco de encender se presentó en el faro un carabinero y milicianos para que lo apagara, les enseñé el telegrama y no se apagó, después vino el Contramaestre y milicianos, copiaron el telegrama y se fueron sin apagar el faro, a las 9 h. se presentaron milicianos, dijeron que habían telefonado a Almería que habían dicho que se apagara y a las 9 h. se apagó, porque si no hubieran roto el cable.*

He hablado con el Sr. Subdelegado de Marina y me dice que puedo encender con el pueblo y apagar con el pueblo.

Faro de Garrucha 7 de noviembre de 1936.”

El 31 de diciembre de 1936, Cristóbal Fernández es sustituido por Miguel Martínez Ruiz, un torrero mayor evacuado del faro de la isla de Alborán a causa de la guerra.

En este punto del conflicto bélico, el Ministerio de la Guerra solicita la colaboración de los torreros: *“Encomendada por el Ministerio de la Guerra a la 3ª División del Ejército la vigilancia y defensa de la costa desde Tortosa a Almería y con el fin de cooperar a este importante cometido, sírvase V.S. ordenar al personal de Torreros de Faros situados en la referida zona que remitan cuantas informaciones juzguen de algún interés al Jefe del Sector correspondiente a su demarcación.*

Debo advertirle que según se desprende del oficio a que aludo, ese Faro corresponde al sector nº-6 y debe remitir sus informaciones al Jefe de dicho Sector en la comandancia Militar de Cuevas del Almanzora de esta provincia. 27 de enero de 1937.”

Una vez acabada la guerra, el servicio se estabiliza. Miguel Martínez continúa en su puesto después de someterse a las depuraciones que el nuevo régimen aplica a los funcionarios.

Tiempo después, el ayudante visita el faro en un invierno duro: *“Ayudante encargado - Visito el faro en el día de la fecha. La barandilla del torreón ha sido*



Vista aérea del faro de Garrucha. Foto del libro "Faros españoles del Mediterráneo" de Miguel Ángel Sánchez Terry

derribada por los temporales y sustituida por una nueva y más sólida. Lo encuentro en buen estado de limpieza. Faro de Garrucha 31 de enero de 1941. Ernesto Bonaplata."

Miguel Martínez se jubila forzosamente y el 23 de mayo de 1942 mandan a Simón Fuentes para suplirle.

Nemesio García Riera

En diciembre de 1943 ingresa como nuevo técnico encargado Nemesio García Riera, que encuentra problemas serios en el edificio y en la instalación eléctrica: *"Debo manifestar a V. que con*

motivo de los fuertes temporales se ha visto que se llueve todo el edificio y se han roto varios cristales y se han caído algunos ladrillos, la puerta de la torre que da a la azotea, de madrugada se abrió y tuve que clavarla porque el agua entraba por ella que era un río.

Le suplico que ordene lo más pronto que pueda ser el arreglo de estos desperfectos, que como V. comprenderá perjudican grandemente al edificio y se nos hace la vida imposible a los que le habitamos.

También le comunico que quedó sin luz el faro y la casa (claro es que se puso la Maris), que ardió casi toda la instalación eléctrica y que dada la importancia del caso y por garantía del servicio llamé a un electricista y se ha procedido a reparar todo lo me mejor y más económicamente posible, espero que dadas las razones expuestas y además de carecer por completo de comunicaciones me dispensará que sin previa autorización haya procedido a este arreglo.

Deseándole feliz año nuevo y siempre a sus órdenes, que Dios guarde a V. muchos años. Faro de Garrucha a 6 de Enero de 1944."

El petróleo para la lámpara de reserva llega en el coche de línea que viene de Almería, pero con dificultades: *"Recibí un bidón con petróleo peso bruto 52 Kgrs y peso neto 39 Kgrs.*

El bidón vino saliéndose, precisa le recomienden a "Alsina" que no lo pongan con los tapones boca abajo, y que no rompan el precinto, que me venía roto, y dudo como puedan echarle agua. 19 - 12 - 1945."

Las cortinas de la linterna también tienen problemas: *"3 Julio 1948.*

... Pido unas cortinas para linterna y óptica, en total 12,5 m. de cutí, porque las en uso ya están imposibles de coser, las mujeres dicen que no pueden remendarlas, y el faro no puede estar sin cortinas por el excesivo calor, pues sin ellas pudiera haber un incendio.

Nemesio García Riera."

El año 1949 fue un año de fuertes restricciones en el que venía la luz a ratos, por lo que el peso del alumbrado lo llevaba la lámpara Maris de petróleo.

Las muchas restricciones hacen que escasee el petróleo en el faro: “Nº19 - 4 Julio 1949.

Es urgentísimo envíen petróleo pues si no viene pronto, el faro quedará apagado a la 1h 15' de la noche (hora oficial) en que falta el fluido y hay que poner la lámpara de socorro, por todo lo dicho certifico este oficio.

Como V. sabe faltan infinitas cosas urgentes para el servicio... De todo lo dicho lo urgentísimo es el petróleo...”

El 11 de octubre de 1949, tras seis años de escasez y penurias, Nemesio García se marcha al faro de Rota y viene el suplente Manuel Sánchez Bañuls.

Para aclarar el embarrancamiento del Motovelero Rada de Cullera, el juzgado pide información meteorológica al faro. Manuel Sánchez contesta con prontitud: *“En cumplimiento de lo ordenado en su respetable comunicación de fecha 25 del actual, número 2455/49 de referencia, tengo el honor de informar a V.S. que el estado del tiempo desde las 0 a las 4 horas del día 23 del mes en curso, en la zona en que está ubicado este faro, fue el siguiente: estado del mar, marejada de levante; estado del cielo, cubierto; viento, NNW de fuerza 3 de la escala Beaufort.*

Faro de Garrucha, 27 de Diciembre de 1949.”

Este Motovelero de 145 toneladas, matriculado en Alicante, embarrancó el día 23 de diciembre en la desembocadura del río de Mojácar, a unos 2 kilómetros al sur del faro de Garrucha, siendo auxiliado poco después por el remolcador “Argos”, de Cartagena, que no consiguió ponerlo a flote y el “Rada de Cullera” se hundió sin remisión. Por suerte no se registraron desgracias personales.

Enrique Pérez Gambero. 37 años en el faro de Garrucha

El 17 de marzo de 1950 entra Enrique Pérez Gambero, que consigue la plaza del faro de Garrucha después de que quedase desierta en primera convocatoria, por lo que puede acceder a ella, ya que es un faro de descanso y a él no le corresponde ni por edad ni por categoría. El joven Enrique proviene del aisladísimo faro canario de Punta Jandia que había sido su primer destino.

Enrique que es hijo, sobrino y nieto de fareros, llega a Garrucha soltero y sin conocer la zona. El primer problema lo tiene para cobrar, ya que después del traslado pasa tres meses sin recibir una peseta. Los problemas de lindes le hacen empadronarse a la vez (durante un tiempo) en los Ayuntamientos de Garrucha y Mojácar, para no contrariar a los responsables de ninguno de los dos pueblos. En Garrucha conoce a su mujer Rita de Haro Caparrós con la que tendrá dos hijas y dos hijos. Los dos mayores nacerían en el mismo faro y los dos menores en Almería, ya en el hospital.

Tras su toma de posesión, se da cuenta de los problemas eléctricos, a los que se unen los de rotación y las tormentas: *“Tengo el honor de poner en su conocimiento que a consecuencia de la última tormenta, el tejado de la caserna del pozo, se está derrumbando, así como la necesidad de una reparación de la azotea del edificio por lloverse todas las habitaciones. 19 de octubre de 1950.”*

El 20 de abril de 1951, según cuenta Enrique Pérez Gambero, a las 5,30 h y a consecuencia de fuerte niebla embarranca frente al faro la traina “Juanita”. Rota la embarcación por el Levante, sólo pudo salvarse el motor.

La instalación eléctrica del faro está hecha un desastre y necesitada de renovación: *“Tengo el honor de rogar a Vd. me sea enviado material para renovar la instalación eléctrica interior de este Faro por hallarse por su antigüedad, en malísimas condiciones habiendo ocurrido ya dos corto-circuitos con incendio del cable, a consecuencia del mal estado del cable, con bastante peligro por encontrarse el petróleo dentro del faro. El estado de la instalación es tal que funciona el contador sin ninguna bombilla encendida. Faro de Garrucha 27 Septiembre 1952.”*

Pérez Gambero quiere tener huevos frescos y pide autorización para construir un gallinero. La Jefatura no tiene inconveniente: *“Con relación a su oficio veinte de Enero p. pdo. he de manifestarle que queda autorizado por el Ingeniero Encargado para la construcción de un gallinero junto a la caseta del Faro y a la crianza de gallinas, siempre que su construcción esté bien hecha y no afecte al ornato del Faro.”*

Las gallinas de Gambero, con el tiempo, resultan ser muy buenas ponedoras. Como la mujer del ingeniero José Antonio Español también es aficionada a tener gallinas y las suyas han dejado de poner, Gambero le regala 6 o 7 de las mejores. Este detalle nunca será olvidado por el ingeniero y ambos tuvieron una relación muy satisfactoria, pese a la fama de dureza y mal genio que tenía José Antonio Español en la Jefatura.

En la Revista de Señales Marítimas, de febrero de 1955, aparece una entrega de la Guía de Señales Aeromarítimas describiendo el faro de Garrucha: *“La señal está clasificada de descanso y servida por un técnico, no tiene indemnización ni abastecimiento.*

No tiene faros a la vista ni luces agregadas, pero se van a instalar próximamente luces en el puerto y es posible que se agreguen a su servicio.

El edificio consta de vestíbulo, despacho, tres dormitorios, comedor, cocina, water y un pequeño almacén. En edificios anejos tiene otro pequeño almacén, lavadero y gallinero.

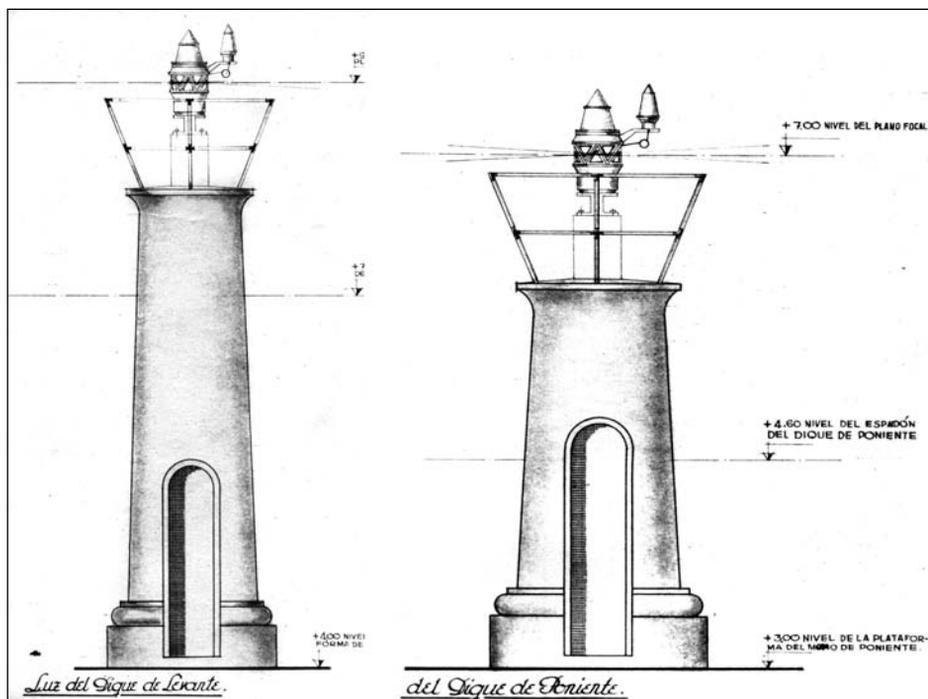
Dispone de pozo con aljibe, careciendo de instalación de agua corriente.

El faro pertenece al término municipal de Mojácar.

Garrucha, que ha conocido épocas de gran prosperidad económica, en las que el número de habitantes llegó a ser el doble del actual, quedó muy reducida a partir de la terminación de la Primera Guerra Mundial, y debido a la paralización de las industrias mineras que le daban vida, pasando a depender exclusivamente del mar, lo que fue causa del éxodo de gran número de sus moradores, contando actualmente con unos 3.500 habitantes.

La población de Garrucha cuenta con Escuelas Nacionales y de Orientación Marítima, correos, telégrafos, teléfonos, dos médicos, farmacia y comercio bastante aceptable...

A una hora a pie aproximadamente del Faro, por un camino de herradura - existe carretera - que se desliza entre preciosos huertos escalonados y paisajes encantadores,



Luz de Levante y Luz de Poniente del puerto de Garrucha 1954

se halla Mojácar, pequeño pueblecito de tradición morisca, enclavado en vertiente de Sierra Cabrera.”

Meses después el Ayuntamiento pide autorización al faro para instalar alumbrado publico extraordinario en el paseo: “Ruego a V. - si a bien lo tiene - se sirva autorizar a esta Alcaldía para proceder a la instalación de alumbrado público extraordinario en el Paseo del Generalísimo FRANCO, durante la temporada veraniega.

Garrucha 12 de Julio de 1955. El Alcalde Moldenhauer...

Sello (ALCALDÍA NACIONAL DE GARRUCHA)

Señor Torrero de Faros.- Garrucha.”

El permiso se concede sin problemas, con la condición de que las luces lleven el conveniente apantallado.

Entre tanto se quieren realizar reparaciones en el edificio, pero el albañil se sube a la parra con el precio: “*Garrucha 5 Agosto 1955*

Sr. Ayudante encargado del Servicio Marítimo. Almería

Hace unos días estuvo aquí el albañil de Vera, el cual visto lo que hay que hacer, le pedí presupuesto, como Vd. había encargado, que adjunto le remito, que asciende a la cantidad de 8.000 pts. sin contar la mano de obra de pintura.

Le dije que era una exageración y que por esa cantidad, creo que no se llegará a un acuerdo, le di de plazo unos días, que es por lo que no le he dado cuenta antes, para que lo pensara mejor y a ver la manera de rebajar esa cantidad.”

Por suerte Pérez Gambero encuentra un albañil mucho menos carero: *“Le comunico, que he encontrado mano de obra formal, pues los trabajos de arreglo del pueblo se han terminado, si Vd. no ordena otra cosa el lunes próximo se empezará.*

El jornal es de 50 pts albañil y 25 los peones auxiliares.

Yo creo, y según el albañil que he preguntado, sube poco más o menos los días y jornales el total serán unas 2.000 incluyendo la mano de obra de pintura.

Como Vd. verá la cosa ha bajado bastante. Garrucha 6 agosto 1955.”

Las luces del nuevo puerto de Garrucha se ponen en funcionamiento y Enrique se hace cargo de su mantenimiento el 1 marzo 1956.

Los arreglos en el faro se culminan, pero después de tanto regateo, es la Jefatura la que se retrasa en los pagos a los suministradores: *“19 septiembre 1957.*

Respetado Jefe: Le ruego haga lo posible a fin de que se me liquiden unas facturas de material y del blanqueo y reparación de este faro, pues son de gentes necesitadas y siempre me están insistiendo en el cobro. Las facturas son dos de fecha mes de junio en obra y primeros de agosto.”

Temporales

Después de un fuerte vendaval, Pérez Gambero enumera los problemas y propone soluciones: *“Garrucha 10 de Diciembre de 1959. Sr. Don José Antonio Español. Motril*

Respetado Jefe: debido al huracán del día 1º he tenido el Faro durante ocho días sin luz eléctrica. El alumbrado de petróleo con la lámpara Maris no puede ser peor, es de una sola mecha y da muy poca luz. El Ayudante de Marina (su amigo) me dijo el otro día que para qué me metía en el trabajo de encender con la Maris. Como los cortes de fluido ocurren con frecuencia por depender de una línea de vecinos, le propongo, por si a Vd. le pareciera bien, que con un trozo de la línea que se ha quitado en el puerto se pusiera la instalación directa del transformador al Faro que son 250 mts., pues por la línea actual llega el fluido en muy malas condiciones al Faro.

Esperaba su visita el día 7 para que Vd. hubiera visto los efectos del viento. Se ha llevado la chimenea del tragaluz del water y ha causado desperfectos de consideración en el edificio, cuarto del pozo, aljibe y algunos cristales; así que espero su autorización para la reparación y blanqueo que es muy necesario, lo mejor sería que Vd. viniera por aquí.”

Pasa el tiempo y los efectos del huracán no se han reparado: *“Tengo el honor de rogar a V.S. autorice las reparaciones de una puerta exterior del Faro así como del aljibe y caserna del pozo. Que a consecuencia del ciclón de Diciembre quedaron bastante afectadas y ya se hallan en estado de urgente reparación. La puerta del Faro está completamente arrancada. 22 Febrero 1960.”*

El techo del edificio del faro se encuentra en tan mal estado que don Enrique tiene que sacar a su familia de la vivienda: *“Garrucha 10 de Marzo 1960.*



Faro de Garrucha. Foto Mario Sanz

Sr. Ayudante. Motril

Respetado Jefe y distinguido amigo: Le adjunto presupuesto, siendo todo ello muy necesario, el blanqueo ya se puede hacer una idea como estará esto pues hace más de cuatro años que no se encala, luego el aspecto del Faro no puede ser peor.

También le ruego se tome interés por el proyecto del techo, aunque quizás dentro de muy poco tiempo tenga que mandar un oficio dando cuenta del desprendimiento de alguna viga y dios quiera que ninguna desgracia. Yo la familia la tengo en el pueblo, en casa de mi suegra, porque ya no me fío del techo.

Si el Sr. Director aprueba algo de este presupuesto le ruego haga lo posible por enviarme algún dinero, este pueblo de albañiles está muy escaso y es muy difícil encontrar alguno y máxime para no pagarle al término del trabajo."

El 15 de febrero de 1964 se instala el teléfono en el faro con el número 73 de la central urbana de Garrucha. Además, en diciembre del mismo año, para asegurar en el fluido eléctrico en el faro, se coloca un grupo electrógeno marca Deutz.

Las bombas de Palomares

El 17 de enero de 1966 será una fecha sonada para la provincia de Almería por el accidente de dos aviones norteamericanos, de los muchos que sobrevolaban esta zona. Ese día, chocaban en pleno vuelo un bombardero B-52 cargado de bombas nucleares y el avión nodriza que le abastecía, cayendo los restos de los dos aparatos y sus tripulantes sobre toda la costa de Vera y Pulpí. Sobre Palomares cayeron las cuatro bombas nucleares que transportaba el B-52. Después del accidente, la zona donde habían caído los proyectiles se llenó de militares norteamericanos que se llevaron las bombas y todo lo que había alrededor de las que cayeron en tierra, pero no fueron capaces de encontrar la que cayó en el mar.

Enrique y su mujer veían pasar los aviones que repostaban casi en la vertical del faro, muy a menudo. El día del accidente, el viento de Poniente se llevó los aviones algo más al norte. Él y su mujer vieron pasar los aparatos norteamericanos y se metieron en la vivienda del faro. Al momento escucharon unos ruidos bastante fuertes y volvieron a salir. Lo que vieron fue un amasijo de hierros ardiendo que caía del cielo y varios paracaídas. Uno de los paracaídas, que transporta una bomba, estuvo casi parado en el aire por efecto de una corriente térmica, después el viento se lo llevó mar adentro y lo dejó caer en el agua. Rita, la mujer de Gambero, quería ir a ver qué pasaba en la zona donde habían caído los aviones, pero él sabía que esos aviones transportaban bombas nucleares y que no era prudente acercarse. Eso les libró de contaminarse, como le pasó a mucha gente en los primeros momentos.

El 10 de marzo, en el vecino Palomares, aparecía el ministro Manuel Fraga con todo su sequito para darse un baño en el mar, que de momento seguía conteniendo la bomba en su seno, intentando quitarle importancia a la desgracia nuclear. Los periódicos se llenaron de fotografías de Fraga con un enorme bañador saludando a la cámara desde el agua, acompañado del embajador Norteamericano. Casi un mes después tuvo que ser un pescador, desde entonces conocido como “Paco el de la bomba”, quien lograra localizar el peligroso regalo que los norteamericanos habían dejado en estas playas.

Cambios en el faro y su entorno

El 21 de septiembre de 1966 se cambia la máquina de rotación en el faro. Pocos años después, la construcción en Garrucha empieza a rodear el edificio: *“... en una cota superior a los terrenos de este Faro, se está procediendo al vertido de escombros; habiéndose cegado ya una alcantarilla y parte del barranco de la derecha del faro y próxima a taparse también la otra alcantarilla situada en el barranco de la izquierda.*

También se están llevando a cabo extracciones de tierras en dirección a este faro.

Como estos movimientos de tierras pueden perjudicar a esta señal se lo comunico para que V.I. tome las medidas que crea oportunas. Faro de Garrucha 18 de Junio de 1969. Enrique Pérez Gambero”

En una suplencia, Nicolás Albarracín remite un informe sobre los problemas en el balizamiento del puerto: *“Faro de Mesa Roldán 11 Septiembre 1974.*

Informe para el Ilmo. Sr. Director del Puerto de Motril referente al estado de las balizas del puerto de Garrucha.

Como primer paso para el debido cumplimiento de lo ordenado por V.I.; visité en el Faro de Garrucha a mi compañero Pérez Gambero para que me informara de antecedentes de las luces y me entregara llaves y herramientas necesarias. Le encontré enfermo en cama. Por la tarde acabadas las operaciones y ya de vuelta para Mesa Roldán, volví a visitarle y hacerle entrega de herramientas y llaves.

La instalación AGA de la luz verde, dique de levante, presenta en su integridad un acentuado deterioro por salinidad. La válvula solar, en su interior, ha debido

sufrir la humedad máxima ya que, lo mismo el cilindro negro mate central que abre y cierra el orificio del paso del gas (y el resorte se su parte superior de donde pende) como los cilindritos reflectantes situados a su alrededor, están visiblemente atacados de corrosión.

La instalación correspondiente a la luz roja presenta las mismas motivaciones aunque en menor grado...

No obstante sería conveniente sustituirlas por instalaciones nuevas o, en su defecto, una revisión total por personal del Servicio Central..."

El 30 de octubre de 1974 se pone en funcionamiento, para el servicio del faro, un basamento fijo AGA al que se había acoplado un equipo eléctrico con reserva de gas de la misma casa, sustituyéndose la antigua óptica por una de tambor dióptrico de horizonte. La lámpara es de 250 w. y tiene dos quemadores de 20 l. cada uno de reserva.

Entre tanto la discoteca que hay frente al faro coloca una nueva luz que puede ser incompatible con la señal. El ingeniero pide más información y Gambero contesta: *"Tengo el honor de informar a V.I. sobre la instalación de una luz en una discoteca frente a este Faro. Luz intermitente blanca.*

La luz ha sido retirada debido a que di también parte verbal a la ayudantía de Marina.

La luz estaba situada en la parte de poniente de la discoteca (La parte de levante da al mar), frente a este Faro. Y con un ángulo de visibilidad, hacia el Sur; precisamente al delta del río de Aguas. Donde existen bajos de arenas."

Los tubos que conducen el acetileno dan problemas y Enrique está a punto de tener un accidente grave porque el tubo que va de los acumuladores a la lámpara se ha picado y pierde un buen chorro de gas.

El 16 de mayo de 1978 se electrifican las balizas del puerto de Garrucha.

Visita de duardo Sanz

El pintor Eduardo Sanz visita el faro en su recorrido por los de esta zona y es muy bien recibido por don Enrique: *"De Carboneras fuimos a Garrucha donde encontramos al farero más simpático, preparado y culto de todos los que conocimos en este primer*



Equipo eléctrico-gas del faro de Garrucha.
Foto Felipe Ortiz



Óptica de tambor del
faro de Garrucha.
Foto Mario Sanz

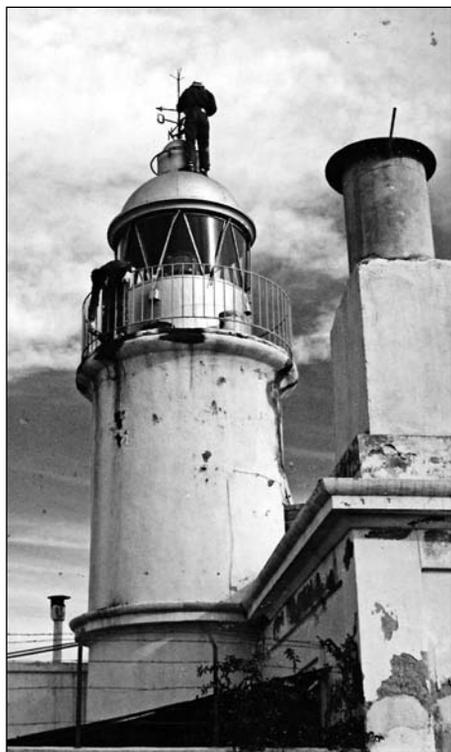
viaje. Se llama Enrique Pérez Gambero que nos atendió cordialmente. Lleva treinta años en este destino, anteriormente estuvo durante 5 años en Punta Jandía.

Enrique es un verdadero farero vocacional, de tradición familiar, pues pertenece a una tercera generación de gentes de esta profesión y que por papeles familiares se sabía descendiente de los antiguos vigías de la costa. Nos explicó que el antiguo faro estaba situado en Villaricos y que fue trasladado al actual emplazamiento de Garrucha, hace 101 años a causa del paludismo que era enfermedad corriente entre los fareros del antiguo faro. También nos contó que estando de servicio vio caer la famosa bomba de Palomares, que cuando tenía un año estuvo cercado por los moros, en la guerra de África, en el Cabo Tres Forcas, donde su padre prestaba servicio como farero, quien ganó una medalla por su bravo comportamiento en el hundimiento del acorazado España, frente al cabo Tres Forcas, en el año 1923. La conversación derivó a la guerra civil donde fue gudari en el norte. Pasó luego a las clásicas cárceles de Santander: Plaza de toros, las salesas y El Dueso. Nos contó con precisión los dramáticos sucesos del Cabo Mayor y el trágico destino de su farero quien había presenciado fusilamientos y vio arrojar, noche tras noche, pobres gentes por los acantilados del cabo. Estos dramáticos espectáculos le hicieron perder la razón y a pesar de ello fue fusilado cuando entraron los nacionales.

El único carrete de negativo que se perdió en todo este viaje fue el que hicimos a tan amable farero, por lo que no hemos podido cumplir nuestro deseo de mandarle unas ampliaciones que le sirvieran de recuerdo de nuestra visita.”

Gambero sigue en su puesto

Un fortísimo temporal azota Garrucha el 8 de mayo de 1981: “En cumplimiento de su orden tengo el honor de remitir a V.S. Dieciséis fotografías del pasado temporal que azotó esta costa.



Obreros trabajando en el faro de Garrucha.
Foto Felipe Ortiz



Reparaciones en el faro de Garrucha. Foto
Felipe Ortiz

Para su información y a título personal, de mi experiencia de treinta y un años de destino en este Faro. En una escala de valores de 0 a 10 el temporal del pasado 29/30 de Abril, se le puede considerar de un valor 8. Gracias a su corta duración unas veinte horas, y haberse producido sin viento fuerte, Nordeste fuerza 3, no ha habido mayores daños.

Habiéndose llevado varias lastras (piedras planas) algunas de unos tres mil kilos de peso. Y causando destrozos en el malecón de Garrucha y en algunos barcos."

El director provincial visita el faro y felicita a don Enrique: "El Director Provincial del MOPU - Visitado el faro, éste se encuentra en perfecto estado de funcionamiento y limpieza. He de felicitar al Técnico responsable del mismo por el celo de su conservación. 30 - 3 - 1982."

La línea eléctrica va de mal en peor, lo que obliga a utilizar el acetileno durante cinco días seguidos hasta que se reparó: "Faro de Garrucha 26 Julio 1983

Tengo el honor de comunicar a V.I. que en el día de ayer 25 de Julio a las 17 horas 30 minutos, aproximadamente, se produjo la caída sobre la carretera de Garrucha

a Carboneras de un poste de madera y su apoyo de la línea de conducción eléctrica oficial que abastece este Faro.

Dichos postes se encuentran totalmente apollados llevaban instalados en esta línea 18 años y cuando se pusieron ya estaban usados en una línea del Puerto de Garrucha.

Sin que por suerte no haya habido ningún afectado.

Por lo que el Faro se encuentra sin fluido, funcionando con la reserva de acetileno.”

En junio de 1984, los balizamientos de puertos se están desligando de los faros y el encargado de llevar el mantenimiento de los balizamientos de los puertos de Adra, Roquetas y Garrucha, trasferidos a la Comunidad Autónoma, será el suplente Juan Martínez.

Después de toda una vida en solitario, Gambero recibe a un técnico nuevo que viene a ayudarle. El 11 de junio de 1987 entra Gregorio Barthelemy Candela.

Enrique Pérez Gambero, farista vocacional, buen cazador y mejor persona, se jubila el 14 de diciembre de 1987, el mismo día, su compañero Barthelemy también es trasladado. Desde su jubilación, Enrique Pérez Gambero sigue viviendo en Garrucha, en el paseo del Malecón, a pocos metros del faro donde pasó los mejores años de su vida. Rita, su mujer, aún se emociona hablando de su vida en el faro.

El 18 de diciembre de 1987 se hace cargo del servicio Francisco Montañés Ortigosa.

Jesús Pedro Jorge Sanz

El paso de Francisco Montañés es corto y enseguida llega el nuevo técnico titular, Jesús Pedro Jorge Sanz, que ingresa el 7 de enero de 1988.

El 27 de mayo de 1988 entra Francisco Javier Nistal Cía, un nuevo técnico que se incorpora al faro para apoyo de Pedro Jorge.

El 10 de enero de 1990, la novedad es un robo en el faro: *“En el día de hoy persona o personas han entrado en las dependencias del Faro así como en las viviendas de los Técnicos de S. M. sustrayendo artículos de valor a los Técnicos (objetos personales), asimismo han robado parte de la herramienta del faro. El servicio no parece en principio afectado y la señal funciona con normalidad, al menos aparentemente. De este hecho se ha dado parte a la Guardia Civil. Sin más novedad. Jesús Pedro Jorge Sanz. Francisco Javier Nistal Cía.”*

En una visita, el ingeniero jefe se encuentra con otros intrusos: *“Ingeniero Técnico Jefe Sección de Señales marítimas - Se inspeccionan las dependencias del faro comprobando la existencia de roedores, debido a lo cual se ordena poner matarratas en los sitios de paso, comprobándolo diariamente, para reponer dicho material en su caso. 20 - 8 - 1990 - Rafael Benedicto.”*

Javier Nistal de marcha el 26 abril 1991 y Pedro Jorge se queda solo en el faro durante los seis años siguientes. Una vida tranquila en un faro urbano que Pedro, su mujer Esther Clarés, pintora de talento, y sus perros Leño y Daga, aprecian en todo su valor.

El 29 de enero de 1997, Pedro es trasladado temporalmente al faro de Sabinal para suplir una baja y el 22 de abril del mismo año es trasladado a Sabinal definitivamente, muy a su pesar. Desde entonces, en el servicio del faro de Garrucha se alternan los técnicos de Cabo de Gata Armando Martínez y Antonio Zea Gandolfo.

Los últimos tiempos

A partir del 3 de junio de 1997, el mantenimiento del faro de Garrucha es llevado por mí desde el faro Mesa Roldán en visitas periódicas.

El 25 noviembre 1997 comienzan las obras en la casa del técnico para ubicar las oficinas de la Capitanía Marítima, que desde unos meses después funciona en el edificio del faro de Garrucha.

El faro de Garrucha ha quedado empotrado en el pueblo, su escasa altura y la enorme luminancia de fondo le hace poco visible desde el mar. Desde hace tiempo se habla de colocarlo en otro sitio más elevado o de hacer una torre más alta, pero no se termina de concretar un proyecto definitivo.

En los últimos tiempos, se está preparando una nueva ubicación para la Capitanía Marítima y hay un proyecto para utilizar las dependencias del faro, excluyendo la torre y sala de cuadros, para Aula del Mar. Una buena iniciativa para dar uso a un faro.



Maqueta del faro de Garrucha. Foto Mario Sanz

Jesús Pedro Jorge Sanz. Foto Mario Sanz