

1. LOS TRES FAROS DE ADRA

*En el reino del mar
hay dos guardas,
San Cristóbal
y Polifemo.*

*¡Tres ojos
sobre el viajero errante;*

Federico García Lorca

Antecedentes

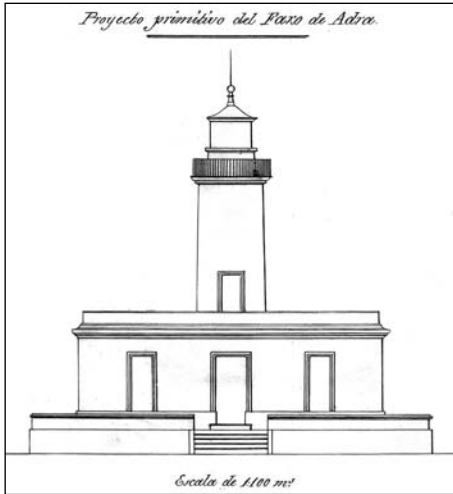
La ciudad de Adra, siempre ha vivido de cara al mar. Desde que los fenicios venidos de Tiro fundaran la antigua Abdera, en el siglo VIII a de C., estas costas han tenido una gran afluencia de embarcaciones que traían y llevaban cargamentos, costeando por el Mediterráneo. Posteriormente los cartagineses y más tarde los romanos siguieron fondeando sus naves frente a la ciudad para cargar metales, salazones y garum. Bizantinos, visigodos, árabes y cristianos utilizaron la rada de Adra para fondear sus naves y comerciar con sus riquezas naturales.

Durante el siglo XIX, el auge de la minería del plomo y posteriormente el de la industria azucarera hace que cada vez lleguen más barcos a Adra.



Faro de Adra con higueras. Foto Felipe Ortiz

Desde el mar no se veían señales marítimas que guiaran a los marinos por las noches, aunque no se descarta que, desde muy antiguo, se hiciesen hogueras en alguna de las zonas altas para señalar el fondeadero a los buques que se aproximaban a la costa abderitana. De día, los barcos podían ver las chimeneas de las fundiciones y los ingenios, sobre todo, desde 1837, tras la construcción de la torre de los perdigones, que con sus 45 metros de altura constituye un hito en el paisaje que identifica a la ciudad.



Alzado del primitivo proyecto del faro de Adra

El primer faro de Adra

El primer proyecto de un faro en Adra data de 1861, realizado por el ingeniero Antonio Molina. Siempre pendientes de la finalización del encauzamiento del río Adra, se propuso construir una torre provisional de hierro de ocho metros de altura, fundada sobre pilotes Mitchell, pero nunca llegó a realizarse.

Poco antes de que el proyecto del primer faro se aprobase definitivamente, un ciclón se abatía sobre Adra: *“Crónica Meridional 15-5-1882. El ciclón. - Sobre esta calamidad que ha venido a acabar de arruinar a nuestros labradores encontramos el siguiente telegrama en el que el Gobernador de la provincia daba conocimiento de la catástrofe y que*

insertan los periódicos de Madrid:

ALMERÍA 10.- El Gobernador:

El Alcalde de Adra me participa que a la una de la madrugada principió un fortísimo huracán del Nordeste que aún continúa, perjudicando, no sólo los campos, sino que ha arrancado infinidad de árboles seculares, dejando los demás quebrados.

El viento es tan abrasador, que ha secado instantáneamente las hortalizas y las frutas, destruyendo por completo las viñas.

Se han perdido dos barcas pescadoras y se cree han perecido sus tripulantes.

Dicho Alcalde ruega, en nombre del vecindario afligido, la protección del Gobierno.

Desde la noche anterior reina en la capital el mismo huracán, que se calma en cortos intervalos reapareciendo con mayor fuerza...”

Con estos antecedentes se cambiaba de idea y, el 20 de febrero de 1883, se proyectaba una torre hexagonal de madera, con linterna octogonal cubierta por un casquete blanco y con un edificio de mampostería anejo para alojar al torrero y las zonas comunes.

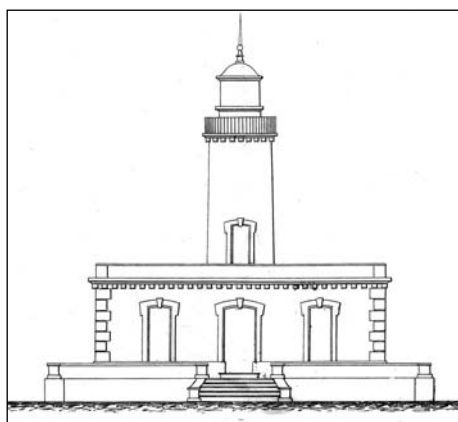
El faro comenzó a construirse y su primer torrero, Juan Bautista Gamundi, entró el 8 de marzo de 1885 para recibir los equipos y preparar su instalación. Meses después las noticias no eran buenas: *“Tengo el sentimiento de participar a V. que el día 24 falleció a consecuencia del cólera, nuestro digno y respetable Jefe.*

Al comunicarle tan grave suceso, cumple así mismo el manifestarle el profundo dolor que a todos nos aflige por pérdida tan inesperada. Almería 28 Septiembre de 1885. El Ayudante, Gerónimo Puigserver.”

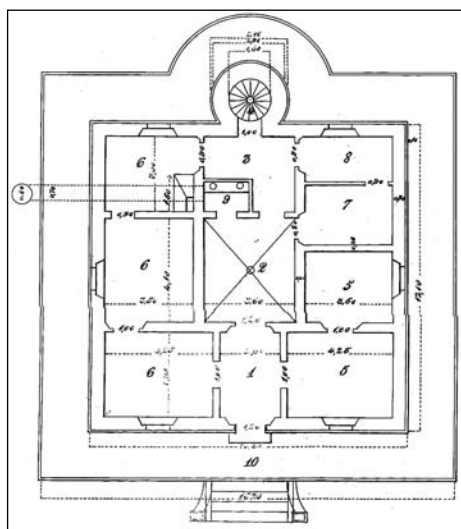
Entre temporales, enfermedades y trabajo, llegó el día de encender la señal. El primer faro de Adra fue inaugurado el 30 de junio de 1886. El faro se situó en la antigua desembocadura del río y estaba dotado de un aparato de 5º orden con una lámpara Maris de una mecha que consumía parafina de Escocia como combustible y daba luz fija blanca con alcance de 12 millas. La torre era ligeramente cónica de color gris claro de 13 metros de altura, con una altura focal sobre el nivel del mar de 17 metros. El faro estaba atendido por un solo torrero, que entonces era Juan Bautista Gamundi.

El 1 de Septiembre de 1888, Gamundi escribe al ingeniero jefe de la provincia, solicitando el derecho a servir en faros de descanso: *“Siéndome de absoluta necesidad solicitar de la Dirección General que se me reconozca el derecho a servir en faros de descanso a causa de lo achacoso de mi salud, suplico a V.S. que por su conducto haga llegar las adjuntas comunicaciones a las respectivas Jefaturas de las provincias, donde he prestado servicio, a fin de que remitan los antecedentes necesarios para la formación del expediente.”*

Gamundi consigue su derecho a servir faros de descanso, lo que le era indispensable para seguir en este faro de Adra, considerado como tal: *“26 de Febrero de 1889. El Excmo. Señor Ministro de Fomento me dice con esta fecha lo que sigue = Ilmo. Señor = Vacante una plaza de Torrero de faros de la clase de primeros por fallecimiento de D. Tomás Morcisa y Torre, S. M. la Reina Regente en nombre de su Augusto hijo D. Alfonso XIII (q.D.g.) de acuerdo con lo propuesto por esa Dirección general, ha tenido a bien nombrar para la misma con el sueldo anual de dos mil pesetas a D. Juan Bautista Gamundi, que ocupa el primer lugar en el escalafón de la de segundos.= Lo que traslado a V.S. para su conocimiento, manifestándole al propio tiempo dé posesión de su nuevo destino al expresado Gamundi en el faro de Adra, en esa provincia, en el cual continuará prestando sus servicios por tener reconocido derecho a servir faros de descanso.”*



Arriba: alzado del segundo proyecto del faro de Adra. Derecha: planta del segundo proyecto del faro de Adra



Problemas y naufragios

La Jefatura cree que no debe pagar derechos de consumo sobre la parafina que quema el faro y así se lo comunican a Gamundi, pero el arrendatario de consumos de Adra no opina lo mismo: “Sr. Ayudante encargado de los faros.

Habiendo devuelto el día 3 del presente los recibos del importe del derecho de consumos de la última remesa de parafina que se recibió en este faro al arrendatario, al que hice presente que para cobrar dichos derechos dirigiese la reclamación de oficio al Sor. Ingeniero Jefe; según me ordenó V. con su comunicación del día 2. Hoy he sido llamado por el Sor. Alcalde, el cual me ha dicho que el arrendatario de consumos se le había quejado de que me había negado a abonarle dichos derechos, y por lo tanto pidiéndole una autorización para entrar en el faro y tomar para decomiso dicha cantidad de Parafina; y antes de dar este paso que lo ponga en conocimiento de mi Jefe. Que si hasta la fecha han permitido se introduzca combustible en el faro sin abonar los derechos enseguida ha sido por un mero favor y por la confianza que habían puesto en mí, que todos los efectos deben pagar en el momento que se introducen. Que no tiene necesidad de dirigir ninguna reclamación al Jefe... 9 de septiembre de 1889.”

A finales de octubre de 1889, sorprendido por el fuerte temporal, embarrancó en la playa de Torreblanca el vapor inglés “Mauritania”, que venía al puerto de Almería a cargar barriles de uva. Por suerte pudo salir tras ser arrastrado por otras embarcaciones que lo sacaron a flote.

En el faro, la lana que se envía para los colchones no es de muy buena calidad: “Sr. D. Gerónimo Puigserver.

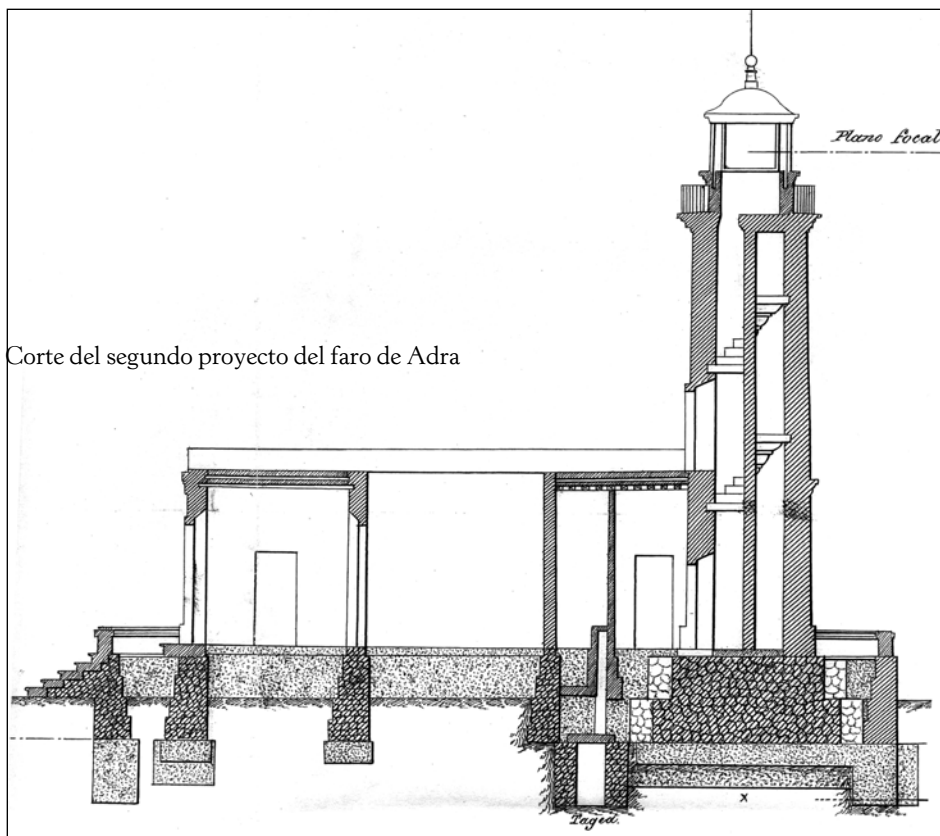
Muy Sor. Mío: Siento importunarle a V. pero me es preciso.

Cuando le escribía a V. Con fecha 23 del corriente dándole conocimiento de haber abierto el saco que contiene la lana que remitió a este faro, no miré más que la que estaba encima, pero habiendo recibido ayer la suya con la fecha del mismo día y enterado de lo que en ella me decía, sustraje alguna lana de dicho saco para ver si se podía limpiar y resulta que está totalmente picada y por cuyo motivo sacudiéndola y sacándole todo el polvo no quedará una tercera parte y mala, no se puede lavar porque toda se irá por el desagüe.

Siento haber recibido dicha lana sin haberla V. visto, sabiendo V. el estado en que está ya estaría yo más conforme. Como V. no la ha visto ni D. Domingo Ortiz tampoco, han remitido a este faro lo que les ha parecido; que bien podía conocer quien las compró que estaba inútil. Juan B^a Gamundi. 27 de Noviembre de 1889”

El contencioso con el arrendatario de consumos, que había quedado latente, vuelve a aparecer con el tiempo: “Sor. Ayudante encargado de los faros.

Le participo a V. que al llegar la parafina a esta de Adra ha sido detenida por el arrendatario de consumos el cual se ha quedado con los dos tambores de dicha parafina ínterin no se le abonen los derechos de todo el combustible que se ha recibido en este faro. = Espero me diga V. si corre de cuenta de arrendatario el transporte de los dos tambores detenidos del pueblo al faro, cuando se haya determinado lo que la Superioridad crea conveniente. 23 de Septiembre de 1890. Juan B^a Gamundi.”



Corte del segundo proyecto del faro de Adra

Las lluvias se cuelan en el horno pero la vivienda resiste: “A causa de las abundantes lluvias que han caído durante estos últimos días, el techo de la casa del horno está hecho una continua filtración; por todas partes chorrea el agua lo mismo en el centro que en las paredes y el piso está hecho un charco.

En el edificio del faro a la fecha no ha aparecido ninguna. Adra 13 de Enero de 1891.”

El ayudante contesta: “Estimado Gamundi:

... Me alegro que el edificio no haya tenido goteras, aquí en casi todas las casas las hemos tenido. En la casa donde yo vivo en tres de sus habitaciones llovía lo mismo que en la calle. El sistema de azoteas no es para resistir grandes temporales de lluvias. Las que dice que hay en la casa horno, esta primavera cuando vayan los albañiles se le quitarán y quedará arreglado todo...”

El 1 de agosto de 1891 empieza a regir la instrucción para el servicio meteorológico en los faros. El mismo día se estrena Gamundi describiendo una tempestad, otra el 7 de septiembre y una mucho más destructiva el 11 del mismo mes. Ese día una enorme tormenta descarga en Almería donde caen más de 158 litros en tres horas. La inundación tiene muchísimas consecuencias en la ciudad

y la provincia, las pérdidas son tremendas y los muertos numerosos. Los efectos de las inundaciones son tales que, en los periódicos locales, se habla de la más horrorosa inundación en Almería y sus pueblos. A fin de paliar en lo posible las desgracias producidas por los temporales e inundaciones, se invita a todos los funcionarios públicos para que sean solidarios y contribuyan con un día de su sueldo.

En el faro se ha secado el pozo y el agua del aljibe no es muy sana. Gamundi se lo comunica al ayudante encargado de los faros: *“Habiéndose secado el pozo del pararrayos, del cual nos surtíamos de agua para beber y siendo la del aljibe insalubre y bastante sucia para este objeto, pues dicho aljibe se llena de la acequia de riego, en la cual se lava y se tiran perros y otros animales muertos y además percibe muchas sustancias nocivas del guano y demás abonos que se echan a la tierra.*

Se lo participo a V. para que se sirva ponerlo en conocimiento del señor Ingeniero encargado para que tenga a bien consignarme alguna cantidad mensual para proporcionarme agua saludable y buena para beber. 22 Agosto 1892. Gamundi.”

Por su parte, el arrendatario de consumos no cede y quiere cobrar: *“Los cinco tambores de Parafina que se remitieron el día 2 del actual, para alimentar el alumbrado de este faro, están detenidos en el fielato de consumos de esta localidad. Dice el arrendatario de dichos consumos que no entregará la parafina ínterin no sepa quien le ha de abonar el importe de los derechos de consumo de dicho combustible. 5 de Septiembre de 1892.”*

La complicada ubicación del faro

El primer faro de Adra estaba situado demasiado cerca de la playa y en una zona muy baja. Los temporales eran continuos y el mar se acercaba, poco a poco, al edificio. En el año 1892 quedaban 28 metros entre la playa y el faro, un año después sólo quedaban 17: *“Participando que el barranco que abrió el mar por el desagadero de la acequia que pasa por el terreno de este faro, va continuando hacia arriba, pues está a cinco metros de la esquina de la parte O. de este edificio.*

Como el agua que baja por dicha acequia es continua, el dicho barranco avanza continuamente; el día que llegue al pie del edificio, descubrirá buena parte de los cimientos; pues lleva un desmonte de más de dos metros. 21 de Marzo de 1893.”

Juan Bautista insiste en el problema del agua por haberse secado el pozo, pero la Jefatura no quiere pagar agua de uso particular. Por un lado falta agua para beber y por otro el mar sigue acercándose: *“A causa del temporal de viento al O. acaecido el día 18 del actual; el mar se ha llevado seis metros de terreno de los trece que había en la parte de abajo del faro, y además entre el desagüe de la acequia que pasa por dentro de la huerta y el mar se ha hecho una gran entrada que en la esquina del O, el seto se quedó colgado. 28 de Noviembre de 1893.”*

“Con el último temporal de viento al SO acaecido los días 16 y 17 del actual; de los cinco metros y cincuenta centímetros que había a la parte de debajo del faro, el mar se ha llevado más de tres.

Del pozo del pararrayos al canto de la playa quedan dos metros de terreno. 19 de Abril de 1894. Juan B^a Gamundi.”

Aparte de los temporales, los impuestos son otra fuente continua de problemas: “9-5-1894 Al Sr. Ingeniero Jefe. Participándole que habiéndome presentado en Febrero último a los cobradores de cédulas personales, para que me expendieran las que me pertenecían, me exigieron por la mía 30 pesetas, por cuyo motivo no la tomé, cuando volvieron en marzo, volví y me exigieron 22, 50 pts. Y tampoco la quise tomar porque me exigían más de lo que me pertenecía. Hoy he vuelto a verlos con una orden del arrendatario principal que me facilitó el Sor. Pagador para que me dieran la cédula que me pertenece y por su justo precio, el cobrador se ha guardado la orden y se ha negado a darme la cédula.

Se lo participo a V.S. por si tiene a bien hacer que se dé orden para que me dé la cédula que me pertenece y por su justo precio porque he acudido dos veces a sacarla en tiempo oportuno.”

Pero ese no es el único problema con los impuestos. En agosto, el arrendatario de consumos tiene ocho tambores de parafina detenidos en el fielato y no piensa soltarlos hasta que se abonen los derechos de consumo.

El mar sigue avanzando y la tierra se retira de los alrededores del faro: “A causa del temporal de mar y viento del O. que reina desde ayer tarde, los golpes de mar están dando contra la pared del pozo del pararrayos; por cuyo motivo he hecho sacar la cuerda, temiendo que se derrumbe dicho pozo y cause algún desperfecto en la linterna o en la cúpula. Además ya se ha llevado el mar todo el seto de la parte del S. y la tierra que lo sostenía. Faro de Adra 31 de Diciembre 1894.”

“A causa del fuerte temporal de O. que está reinando desde ayer tarde, ha desaparecido la mayor parte de la defensa que se hizo en este faro, y la poca que queda está destrozada. Continuamente están cayendo tierras a la playa, al pie de la torre queda 1, 50 m de terreno, el cual desaparecerá pronto si continúa el temporal; por cuyo motivo no se puede permanecer en este faro las noches de temporal. Si dentro de poco se presenta otro como el presente será fácil que no dé tiempo a desmontar el faro.

Vino el Capataz de peones camineros por orden de D. Domingo Ortiz, el cual ha dicho que no siendo cuando el mar esté tranquilo, no se puede trabajar en este faro.

Las defensas de cañas y estacas para los temporales de invierno no tienen resistencia. 4 de Enero de 1895.”

Tanto se acerca el mar al faro que el torrero tiene que abandonar su vivienda: “Pongo en conocimiento de V.S. que durante la noche del siete al ocho del actual el mar se ha llevado la estacada que quedaba a la parte de abajo del faro, y casi toda la tierra que había en la parte del S. Al pie de la torre quedan 30 centímetros de terreno el cual está agrietado, cuyas grietas continuaron por el pie del muro del edificio.

Si continúa el temporal será preciso sacar los efectos del faro.

Yo he alquilado una casa en el pueblo porque de noche no se está seguro aquí. Faro de Adra 8 de Enero de 1895. El Torrero encargado Juan B^a Gamundi.”

“Habiendo arreciado el temporal a las doce de hoy, me he visto precisado a desocupar las habitaciones de la parte del S.

Si continúa el temporal será preciso desmontar el aparato esta noche.

No me ha sido posible trasladar los efectos al pueblo a causa de haber estado en cama.

14 de Enero de 1895.”

El faro está llegando a una situación insostenible: *“14-1-1895. Después de haber encendido me han avisado que la torre amenazaba ruina a causa de una gran cueva que el mar ha hecho bajo la plataforma. Enseguida he ido a pedir auxilio con idea de salvar el aparato. Han venido un peón y dos auxiliares de la carretera los cuales no han podido reconocer los cimientos de la torre a causa del temporal y la hora, que son las ocho de la noche.”*

“15-1-1895 Al Sr. Ingeniero Jefe. Participándole que el temporal ha cedido algo esta tarde y que esta noche se encenderá la luz, los efectos no se han sacado del establecimiento.”

Además de la precaria situación del faro, el torrero solitario está mal de salud. Gamundi escribe con letra temblorosa: *“Sr. Ingeniero encargado.*

Pongo en conocimiento de V. que en la noche del 19 al veinte y entre las doce y treinta minutos y la una, el alumbrado ha sufrido una corta interrupción a causa de haberse roto la chimenea, no puedo fijar la duración de dicha interrupción porque estuve en la cama con calenturas. 20 de Julio de 1895.”

Ante la mala salud de Juan Bautista Gamundi, el 31 de julio se manda al suplente Antonio García Roldán para reemplazarle en el servicio, hasta que se restablezca de su padecimiento. Entre tanto, Roldán tiene que lidiar con la continua erosión de los terrenos del faro: *“9-10-1895 Al Sr. Ingeniero encargado. Tengo el honor de poner en su superior conocimiento que a causa de la abundancia de aguas que desembocan próximas a la entrada de este faro procedentes de la acequia, se va derrumbando parte del terreno, siendo posible de seguir así desaparezca dicha entrada arrastrando la verja, y haciendo imposible el paso. Como el Sr. Capetar adepto a este trabajo dice ser suficiente para formar el cauce de desagüe un par de carros de piedras y broza, se lo participo por si a bien tiene ordenarle dicha reparación.”*

Cuando vuelve, Gamundi solicita la jubilación por problemas de salud y la consigue en pocos meses.

El hundimiento del primer faro de Adra

El 1 de mayo de 1896 entra Federico Rojas como nuevo torrero encargado y se encuentra el mar lamiendo la torre del faro: *“27-7-1896 Participando al Sr. Ayudante encargado que en el día de hoy a causa del fuerte viento del SW y el oleaje que había por dicho motivo, ha destrozado parte de dos caballos y deslizado hacia el mar parte de la defensa, llevándose sobre un metro de altura de arena, manifestándose al mismo tiempo que en tiempo bonancible el mar se halla a poco más de un metro de distancia de la defensa siendo muy probable que en el primer temporal que haya del S o SW tire al suelo la torre.”*

Los temporales cada vez son más peligrosos para el faro de Adra: “7-8-1896 *Participando al Sr. Ayudante encargado como el día de ayer y hoy, a causa de haberse repetido el mismo tiempo que hubo el día 26 del mes pasado, las fuertes olas han destrozado completamente los dos caballos de la parte del S y W, barriendo toda la piedra y habiendo deslizado toda la indicada parte hacia el mar de la defensa, debiendo por tanto hacerle presente que en el momento que desaparezca dicha parte de la defensa será muy probable que en el término de dos horas que combatan las olas con el ímpetu que lo hacían en el día de ayer, sea suficiente para que haga una excavación que tumba la torre y parte del establecimiento.*”

“14-9-1896 *Participando al Sr. Ayudante encargado que a causa de la marejada del día de ayer, el mar se ha llevado unos 4 metros de defensa y llevándose además 2 metros de tierra, habiéndose quedado el ángulo del corredor de la parte del O. la mitad descubierto, quedando en inminente peligro de desplome. Federico Rojas*”

Por fin, el faro no aguanta más y el edificio y la torre empiezan a hundirse. El primer faro de Adra queda apagado indefinidamente: “29-10-1896 *Participando al Sr. Ayudante encargado haberse llevado el mar toda la defensa y desplomado los corredores de la parte del Sur y quedando inutilizada la torre y parte del establecimiento, por lo que ya no es posible encender la luz.*”

Unos días después acaba por desplomarse el resto de la torre: “16-11-1896 *Participando al Sr. Ayudante encargado de que a las 10 de la noche anterior se cayó la torre y todo el frente del establecimiento de la parte sur y además la caseta del horno.*

Cómo el mar había llevado los caballos y defensa de este establecimiento desplazándose el corredor, desprendida la torre de la azotea y cuarteadas las paredes y pisos de las habitaciones de la cocina, cuarto de limpiezas y alcoba del Sr. Ingeniero, por lo que se hace imposible encender el faro sin eminente peligro de ser víctima.

Federico Rojas.”

En los Anales parroquiales de Adra, escritos por J. R. Amat y Martín, se encuentra una descripción del hundimiento del faro: “*En la noche del 28 la fuerte y extraordinaria marejada de Poniente no sólo destruyó las defensas puestas delante del faro, sino que dejó a éste en ruinas; las argamasas y sillares fueron a la playa que está interceptada. Por orden del Gobierno vino a reconocerlo el ingeniero D. Antonio Gómez, quien ha propuesto la traslación a la parte de Poniente, sobre la fábrica llamada del Castillo. Era un edificio bonito, de sólida construcción y de cómodas habitaciones; los materiales, sillares de piedra, pueden ser trasladados fácilmente por mar y hacer el nuevo en poco tiempo y con escaso costo. La familia del torrero tuvo que salir huyendo y desde esa noche está deshabitado.*”

Desde que el faro no presta servicio, Federico Rojas queda haciendo el servicio de mantenimiento de los equipos recuperados del faro, custodiándolos en un almacén y viviendo precariamente en una casa alquilada en el pueblo: “1-1-1898 *Remitiendo al Sr. Ayudante encargado los recibos del alquiler de casa y el resumen del movimiento de aceite pertenecientes al mes pasado, haciendo presente que no remito los estados semestrales en el inventario por no recibir órdenes de lo que había que hacer a lo que le manifestaba en anteriores oficios, debiendo hacerle presente que hace tiempo que no*

tengo pluma ni tinta, lo que estoy costeando de mis haberes, que el papel barba también se ha consumido y por último que estoy casi sin sillas, pues de no ser por el dueño de la casa que me tiene prestadas 6 banquetas no tendría donde sentarme por lo que espero tenga la bondad de atender a esas justas reclamaciones.”

El segundo faro de Adra

Tras el hundimiento del primer faro de Adra, se estudió el cambio de emplazamiento de la luz al oeste de la ciudad, en una zona elevada unos 24 metros sobre el nivel del mar, y se hizo un faro nuevo de mampostería sobre el proyecto inicial corregido y mejorado.

El nuevo faro tenía idéntica característica que el anterior y aprovechaba la linterna y óptica antiguas. Como equipo de iluminación se colocó una lámpara Maris alimentada con petróleo. Se construyó un edificio rectangular de una planta con la torre de mampostería, ligeramente troncocónica, adosada a la parte posterior.

La noche del 15 de septiembre de 1899, el torrero encargado Federico Rojas inauguraba el segundo faro de Adra.

El 26 de febrero de 1902, al nuevo faro llega una circular avisando de un castigo ejemplar para los torreros que habían pretendido engañar al Cuerpo para conseguir traslados, permutas, licencias, etc. Entre los castigados estaba el titular de Adra.

El 1 de febrero de 1903 entra el suplente Antonio Martínez Ruiz y se va, con un mes de castigo de empleo y sueldo, Federico Rojas. Pero el expediente no terminaba ahí y el 1 de julio de 1903, Federico debía cumplir otro mes de suspensión.



Manuel Fernández

El 20 de agosto de 1904, Federico Rojas es trasladado y viene el suplente Antonio Martínez para cubrir el servicio hasta el 29 octubre 1904, fecha en la que entra como nuevo encargado Manuel Fernández Barriento.

A los pocos días de su ingreso, Manuel ya sufre un sobresalto: “2-11-1904 Al Sr. Ingeniero encargado. Dándole conocimiento que en la noche de ayer y una hora después de haber encendido el faro se oyó un golpe arriba y acudiendo inmediatamente encontré que se había desprendido un prisma del aparato de la parte inferior y de la parte de tierra, habiendo sufrido varios desportillados y reconocido éste se ve que se había puesto éste con muy poca masilla por no permitir más las juntas de éste con el aparato, como V. verá cuando venga por este faro. Lo ocurrido lo presencié el Torrero Suplente, que por hallarse enfermo no ha podido marchar hasta hoy, el cual le dirá a V. lo sucedido. Manuel Fernández.”

Desde que se inauguró el faro nuevo, en una ubicación mucho más alta y alejada del mar, las tempestades se repiten pero dejan de ser noticia para el torrero. El 16 de junio de 1910, un terremoto de magnitud 6,3 asoló la ciudad de Adra, afectando también a muchas localidades cercanas de Almería y Granada. El faro tembló pero aguantó erguido.

Manuel Fernández se jubila el 16 de enero de 1911, siendo sustituido por el suplente José Marín García.

Entre tanto se inicia la construcción del Puerto de Adra que se extenderá varios años.

El 26 de febrero de 1911 viene como nuevo encargado Eduardo Limiñana y Alemany, que dos años después permutaba su puesto con el torrero de Villajoyosa, José Prados Ortega.

La primera guerra mundial

Cuando empieza la primera guerra mundial, se avisa a los torreros para que estén atentos a los movimientos en el mar. José Prados se hace eco de la orden y se pone ojo avizor: “21-8-1914 Telegrama Al Sr. Ingeniero Jefe. Participándole que a las 18 divisé un buque por cabo Sacratif, al parecer de guerra, costeano llegó hasta este faro donde permaneció sin luces, a las 19 se alejó un poco al S. y a las 21 evolucionaron los reflectores durante cinco minutos.”

Por causa del conflicto se pide ayuda para los repatriados de las zonas en guerra, descontando un día de sueldo a los funcionarios públicos. Como siempre.

Además de la guerra, la meteorología es noticia en Adra con el desbordamiento del río. Por suerte el faro ya no está cerca de la desembocadura. Comenta el suceso la “Crónica Meridional”: “**DESBORDAMIENTO. DESDE ADRA**

Sr. D. De la Crónica meridional.

Muy señor mío: Esta población se halla amenazada de inminente ruina, viendo desaparecer todo lo que afecta a la vida industrial y colectiva

Los daños causados en esta vega por el desbordamiento del río en la noche del 10, son importantes. La violencia de las aguas ha destruido un muro de defensa, en un trayecto bastante extenso, asolando las producciones agrícolas.

La salud pública está también en peligro por el estancamiento de las aguas en una grande extensión de terreno y la situación aflictiva que ya se venía sufriendo, como es natural, ha de aumentarse con los estragos que el temporal de aguas ha hecho.

El Corresponsal. Almería 11 Mayo 1915.”

La primera guerra mundial sigue afectando pese a la neutralidad de España. En el Mediterráneo, dentro y fuera de nuestras aguas territoriales, los submarinos alemanes hacían de las suyas. El 6 de enero de 1917 llegaban al puerto de Adra un piloto y ocho tripulantes del velero italiano “Carobermare”, que había sido torpedeado por submarinos alemanes. Informa la “Crónica Meridional” del 7 de enero de 1917: “EN NUESTRAS AGUAS. OTRO TORPEDEAMIENTO.

Ayer mañana a las nueve, llegaron al puerto de Adra en un bote, un piloto y ocho tripulantes del velero italiano “Carobermare” de matrícula de Génova, que según relación de dichos matriculados, fue torpedeado el día 5 a las cuatro de la tarde a 40 millas de dicha villa de Adra.

El velero iba en lastre, habiendo salido de Génova en dirección a las islas Barbados.

Se ignora el paradero del Capitán y de los demás tripulantes, que componían la dotación del velero.

En cuanto nuestro buen amigo, el cónsul de Italia don Antonio Brocca tuvo conocimiento del anterior hecho, por haberle inmediatamente avisado a dicho señor el segundo comandante de marina señor Saralegui, telegrafió inmediatamente a Adra, para que le fueran prestados a los náufragos, todos los auxilios necesarios, mientras llegaba el canciller de este consulado que salió inmediatamente para Adra.

Anoche llegaron a nuestra capital los ocho tripulantes quedando convenientemente hospedados.

En cuanto al resto de la tripulación, se cree que se encuentran en la Rabita, y hoy puedan llegar a Adra.

Los tripulantes que faltan son nueve, y el capitán que guarda la documentación.”

“9-1-1917 Crónica meridional. LLEGADA DE NÁUFRAGOS.

Acompañado del consignatario en Almería don Antonio Verdejo Acuña, quien tan pronto tuvo conocimiento del paradero del capitán de la fragata italiana Combermare, torpedeada en la tarde del 5 del actual frente a Adra, marchó en auto a aquel puerto, llegó anoche el citado marino.

También le acompañó el canciller del consulado italiano don José Brocca Ramón.

El capitán del velero italiano que desplazaba 1600 toneladas se mostró muy afectado por la pérdida del buque.

Entre el sinnúmero de detalles que refirió, el más lamentable para él es que cuando mandó izar el pabellón de su nación, los marineros alemanes hicieron blanco, atravesándole un proyectil...”

La guerra sigue y los naufragios continúan es la misma línea: “17-5-1917 *Crónica Meridional*. EN ADRA. VAPOR EMBARRANCADO

Ayer circularon dos versiones, bastante acentuadas; una de haberse desarrollado un combate entre un submarino y un vapor mercante que salió por la mañana de este puerto con cargamento de mineral de hierro, y otra de haber embarrancado un vapor en las proximidades de Adra...

Por la tarde pudo conocerse lo ocurrido, según despachos telegráficos recibidos.

Según estos, un vapor inglés, cargado de carbón, a causa de la densa niebla de ayer, embarrancó a unas cuatro millas de Adra.

El buque procedía de Inglaterra y se dirigía a Marsella.

Al tener conocimiento del siniestro el representante del Lloyd, salió en un auto, con objeto de preparar el salvamento del buque...”

“18-5-1917 *Crónica Meridional*. ATAQUE POR SUBMARINOS. EL VAPOR EMBARRANCADO

...Según las referencias, a las cinco y media de la mañana del martes, hallándose en una situación que no podría precisarse, debido a la densa niebla que cubría toda la costa, el vapor inglés Pancras, de la matrícula de Liverpool, repentinamente se vio atacado por dos submarinos y para defenderse de la agresión, seguidamente aceleró la marcha, dirigiéndose proa a tierra para embarrancar, lo que logró efectuar en las playas de Adra, a tres millas al Oeste.

El capitán refirió que recibieron 27 disparos de cañón, cuyas granadas explotaron por encima de los palos y la chimenea.

Debido al terrible cañoneo, uno de los tripulantes resultó herido.

Nuestro informador dice que vio en la cubierta del Pancras los fragmentos de la metralla lanzada por los submarinos alemanes.

También nos aseguró que según testimonio del capitán, el buque fue abandonado por los dos sumergibles a menos de una milla de la playa de Guaino.

El ataque comenzó cruzando el buque la punta de Sabinal.

El Pancras que desplaza 4.436 toneladas, pertenece a la sociedad Buoth y Compañía, de Liverpool.

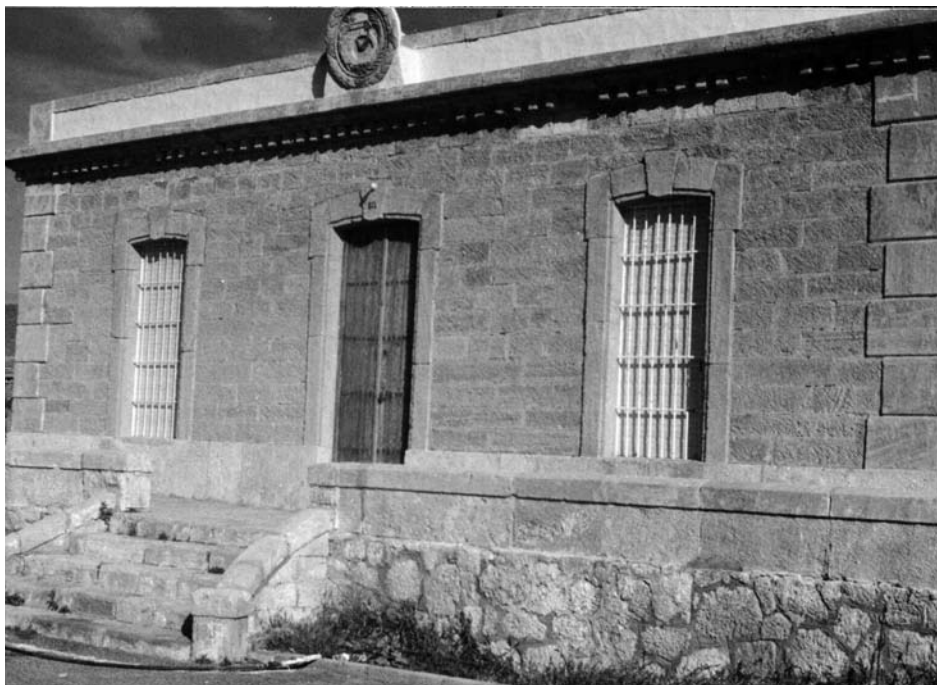
Lleva 4.000 toneladas de carbón de Cardiff para Génova y medicinas para los heridos.

La tripulación la componen 55 hombres, incluso el capitán...

A poco de ocurrir el accidente se acercaron a la playa de Guaino varios buques de la marina de guerra inglesa y francesa y el remolcador inglés Valkyrien.

Ayer mañana dieron comienzo los trabajos de salvamento, y en vista de que el Pancras se encuentra en excelentes condiciones para el salvamento, es casi seguro que a estas horas esté puesto a flote...”

El torrero José Prados tiene otros problemas además de los derivados del conflicto bélico mundial. El 7 de junio de 1918 tiene que escribir al cabo de la Guardia Civil, Participándole las fechorías del celador de Consumos que a todas horas se asoma por las ventanas del establecimiento, molestando a su familia. Con lo quebraderos de cabeza que han dado los arrendatarios de consumo a sus antecesores, sólo faltaba esto.



Fachada del segundo faro de Adra. Foto Mario Sanz

El 1 de diciembre de 1918 se va José Prados trasladado y viene el suplente Antonio Martínez, hasta que el 20 de enero de 1919 entra Juan Vidal Manjón como torrero encargado.

El 15 de septiembre de 1919 se ordena encender los faros un cuarto de hora después de ponerse el sol y apagarse un cuarto de hora antes de la salida para ahorrar petróleo, que era un bien muy escaso por culpa del recién finalizado conflicto bélico.

El faro se electrifica

En abril de 1920 empieza a construirse la línea eléctrica para alimentar el faro desde el pueblo. Posteriormente se va haciendo la instalación eléctrica y se preparan los nuevos equipos del faro. Pero antes de poder renovar la instalación, sucede algo bastante extraño. Un barco inglés ha visto la luz del faro desde una distancia mayor a la nominal: *“MINISTERIO DE MARINA. DIRECCIÓN GENERAL DE NAVEGACIÓN Y PESCA MARÍTIMA*

Ilmo. Sr- Ingeniero Jefe del Servicio Central de Señales Marítimas:

El Almirantazgo inglés manifiesta a esta Dirección General que el Capitán de un buque de aquella nacionalidad ha avistado el faro de Adra a 17 millas y pregunta

si ha sufrido alguna variación esta luz, puesto que nuestro Cuaderno de Faros no le asigna más que un alcance de 11 millas.

Ruego a V.I. se sirva manifestarme, a la posible urgencia, lo que se puede contestar a dicho almirantazgo; y al mismo tiempo si hubiera que modificar alguna de las características de dicha luz en el Libro de faros recientemente publicado.

Madrid 12 de Abril de 1922. El Director General.”

A lo que el ingeniero jefe contesta, bastante sorprendido, que todavía no ha sufrido variación, pero que muy en breve será modificada ventajosamente.

El 7 de mayo de 1922, en el faro se pone un fanal de luz fija provisional con un alcance de 10 millas, mientras se hacen las obras de electrificación y de cambio de linterna, por parte de la Maquinista Valenciana, anulando el antiguo sistema de mechas de petróleo que daba luz fija blanca. Se realizó el cambio cumpliendo la Real Orden de 11 de diciembre de 1917 que fijaba las nuevas características de los faros de la costa de levante, asignándole al de Adra la de grupos de tres ocultaciones y un alcance de 17 millas. Para conseguir la característica se adaptó al aparato un juego de pantallas giratorias sobre flotador de mercurio. Se sustituyó la linterna y se electrificó el equipo de iluminación, dejando en foco una lámpara de 100 bujías y quedando de socorro una lámpara Maris.

En la noche del 15 de mayo, el torrero Juan Vidal inauguraba el nuevo alumbrado eléctrico del faro de Adra.

Pronto el nuevo equipo sufre algunos cortes de red y deficiencias en el aparato de rotación. Enseguida llega una reclamación del “Homecourt”, un vapor francés que detecta irregularidades en la característica del faro. Según el capitán del buque francés la característica real de Adra es de tres ocultaciones cada 10 segundos en vez de cada 15 segundos como debería. A lo que contesta el ingeniero jefe de Almería: *“El ingeniero encargado del servicio de faros de la provincia, me dice con fecha 2 del actual: “En contestación a su attº oficio nº 103 de fecha 29 de Enero último tengo el honor de participar a V.S. que en noviembre del año pasado se notó irregularidad en la marcha del Faro de Adra siendo la causa que la motivaba el excesivo diámetro de la pesa que en algunos puntos rozaba con las paredes de la escotadura abierta para alojar aquella, influyendo también en la irregularidad el que la cuerda no iba normal al cilindro del aparato de relojería ocurriendo que en vez de desarrollarse al tope se montaba la cuerda, ocasionando irregularidades en la marcha. Se fundió la pesa conservando el mismo peso, pero disminuyendo el diámetro con lo cual ya no roza con las paredes de la escotadura y la salida normal del tambor se consiguió agregando una polea antes de llegar a él.*

Con estas modificaciones se regularizó la marcha, no pudiéndose comprobar exactamente si en una revolución completa empleaba los treinta segundos por no tener a mano un aparato cuenta segundos.- Ahora al cumplimentar la orden de V.S. se comprobó con un cuenta segundos, que adelantaba dos segundos, en una revolución completa; pero se tocó el regulador y quedó regulada la fase en 15 segundos.”

Almería 6 de Marzo de 1923. El Ingeniero Jefe”

El puerto de Adra tiene problemas en las luces

Las reclamaciones de los usuarios de la zona también afectan al balizamiento del puerto de Adra: *“El Ayudante de Marina de Adra dice al Comandante de Marina de Almería en 5 de julio último lo siguiente: “Tengo el honor de pasar a las superiores manos de V.S. la unida copia certificada del acta de protesta contra el mal funcionamiento de la luz de este puerto levantada en esta Ayudantía en el día de ayer a petición de dos patronos de cabotaje; debiendo agregarle que en la pasada noche giré una visita de inspección a la luz, observando que ésta se encierra en un fanal de cuatro caras iguales, tres de ellas cerradas con cristales rojos y la cuarta es ciega y deja sin luz la parte de poniente, de modo tal que los barcos que vengan algo ceñidos a la costa no pueden verla. - La intensidad de la luz es, desde luego, insuficiente y se pone más de relieve por el hecho de que los barcos la han de ver proyectada sobre el resplandor de las luces de la población, que se la comen, cosa que no ocurre cuando se mira desde tierra, que la oscuridad del horizonte hace distinguirla aunque con mucha dificultad. - Funciona con petróleo y a poco de encendida se ahuman los cristales, y como su emplazamiento está en sitio de difícil acceso el guardián ha de atender también a la vigilancia de las embarcaciones, talleres y efectos del Contratista de las Obras del puerto, repartidos en una zona de unos 900 metros, es de creer que en muy contadas ocasiones irá a desahumar los cristales y de ahí el que a la madrugada, hora en que entraron los denunciantes, no se distinga la luz. - De este mal servicio me he ocupado muchas veces ante el Ingeniero y Contratista, quienes conocen que la pérdida del laúd “Antonio Torres” fue debido a haber una luz blanca en lugar de una roja, que se había roto y no se disponía de repuesto, y sin embargo nada se hace por remediarlo...”*

...Madrid 8 de Agosto de 1923. El Director General.”

Se adjunta un acta en la que se recogen las declaraciones de dos patronos quejándose de las luces: *“...se presentaron ante el Sr. Ayudante de la misma don Santiago Pérez Gómez, patrón de cabotaje de primera clase y don Antonio Sabio García, patrón de segunda clase, y declaran: El primero, que manda el pailebot “Joselito”, de la matrícula de Sevilla, entrado en este puerto en la madrugada del dos al tres del mes actual y manifiesta que se halló en peligro de estrellarse sobre la escollera del dique de poniente a causa de no ver la luz de puerto, que suponía apagada; pero que después de entrar en el fondeadero del puerto notó que estaba encendida, pero su intensidad era tan escasa que no pudo distinguirla hasta no hallarse encima de ellas; de tal modo es escasa que se distinguen las piedras de la escollera antes que la luz y esta dificultad la ha venido notando desde hace unos dos años que viene frecuentando este puerto. -*

El segundo manifiesta que manda el laúd “Manuel”, folio doscientos cuarenta y dos, lista segunda de la matrícula de Valencia, con el que entró en este puerto en la madrugada última debido a su mucha práctica de entrar en él, pero con el temor consiguiente a chocar contra el rompeolas, debido a no distinguir la luz del puerto, la que se vio, al rebasar la punta que estaba encendida y que alumbraba con poca intensidad. Los dos declarantes manifiestan que creen que la luz de puerto sólo



Carpeta de Adra en el Servicio Central de Señales Marítimas

alumbra para el puerto, pero no para el sitio que debiera de alumbrar y que serviría de guía para los barcos que entren. Los dos aseguran que el “Antonio Torres” se perdió el año pasado por falta de la luz de puerto, que la constituía un farol blanco en vez del rojo y se extrañan que estos casos desgraciados no ocurran con más frecuencia ni que se mejore ese servicio, sabiendo que ha habido protestas...”

A la precariedad denunciada se unen los efectos de los temporales, que en abril de 1924 se llevan la luz roja junto al bloque al que estaba sujeta.

Los problemas de la electricidad

El 23 de septiembre de 1924 se va jubilado Juan Vidal y viene el suplente Antonio Martínez, hasta el 29 de octubre de 1924 que entra como nuevo encargado Santos Baso García, procedente del vecino faro del Sabinal.

La electricidad se va extendiendo a las casas del pueblo y la empresa generadora no da abasto. Así lo confirma el ingeniero encargado Rafael Martínez Torres en una visita al faro realizada el 13 de septiembre de 1925: “Sin novedad en el servicio excepto la necesidad casi diaria por el prolongado estiaje de encender al comienzo de la parada la lámpara auxiliar porque la central eléctrica carece de caudal suficiente y envía un voltaje insuficiente, de lo cual ha dado oportuna cuenta el Torrero encargado.”

El torrero Santos Baso también tiene algunos problemas de entendimiento con el Servicio Central de Faros: “Sr. D. Miguel Guerrero. Almería.

Mi respetable Jefe: hoy recibo del Servicio Central, la orden que tengo el gusto de incluirle, explicando su devolución.

Como verá. Se me ordena llene bien todas las casillas de los estados de consumo, sin omitir la del consumo medio por hora. Como esta casilla no existe en los estados que se mandan y a mi corto juicio van con todos los requisitos que piden sus casillas y pueden llenarse, no sé que debo contestar... Adra 7-10-1925”

Entretanto la electricidad sigue en su línea y cualquier cosa puede provocar una avería: “1-3-1926 Desde la hora de encender hasta la de apagar, alumbró la lámpara Maris por falta de corriente eléctrica. La central manifiesta que el viento arrojó sobre los alambres de la línea del faro, una rama de leña que cerraba el circuito, quedando libre al amanecer. El Torrero S. Baso.”

“15-10-1926 A causa de haber tirado un carro uno de los palos de la línea eléctrica de este faro, no hubo corriente en toda la noche, por lo que alumbró la lámpara auxiliar.”

Cambiando de tema, el 9 de abril de 1927 naufragaba frente a Adra el pesquero “Azcore Mendi” a causa de un temporal de poniente.

Problemas en la rotación

La rotación del faro vuelve a dar problemas en septiembre de 1930. Santos Baso revisa todo el sistema y llama a un mecánico de la localidad para tratar de solventar la avería, pero no consigue hacerlo. Tras las visitas técnicas de los ingenieros de Almería y del Servicio Central, se hace una reparación de la rotación por parte de técnicos de Madrid, pero el faro no termina de ir fino. Después de muchos problemas, idas y venidas, se echa la culpa de todos los males al torrero: *“Sr. Torrero encargado del Faro de Adra.*

El Ingeniero Jefe del Servicio Central de Señales Marítimas con fecha 29 de Octubre último me dice lo que sigue:

“En la visita girada al Faro de Adra por el Ingeniero de este Servicio Central, D. Eloy Campiña, a fin de precisar y corregir los defectos observados y anotados en su comunicación nº 1978 de 6 del actual, de la máquina de rotación, pudo apreciar que la causa del mal funcionamiento obedecía principalmente a la demasiada presión de uno de los ejes y de los resortes de los péndulos para el contacto eléctrico del regulador, efectuada por el Torrero, unido también al mayor roce por falta de mercurio de la cuba.= Corregidas estas deficiencias que fueron motivadas por impericia del Torrero, procede a nuestro juicio, que por V.S. se llame la atención a éste para que en lo sucesivo preste toda la atención y celo debidos al servicio que se le tiene encomendado.” Almería 3 de Noviembre de 1930. El Ingeniero Jefe”

Pero el faro sigue dando problemas de rotación y es necesario mandar un fanal auxiliar para asegurar el servicio mientras se consigue reparar: *“3-12-1930 Se restableció el alumbrado eléctrico y la nueva máquina marchó bien, pero en las revoluciones, se notó alguna desigualdad desde que empezó a desarrollar la cuerda hasta su terminación, que debido a la gran sensibilidad de la máquina, se fueron corrigiendo a medida que se notaban, con el aumento de un poco más de peso. A mi juicio esto se debe a las poleas auxiliares y por tanto a no recibir el peso directo. Doy cuenta al Sr. Ingeniero encargado del Servicio y al de Señales Marítimas, a este Sr. detallándole todo lo observado en la máquina, colocación y variación de poleas y pidiéndole nuevas instrucciones... S. Baso.”*

A pesar de todos los esfuerzos, la rotación no termina de funcionar a la perfección.

La Segunda República

En las elecciones para elegir las primeras cortes de la Segunda República, Santos Baso ha sido designado como componente de una mesa electoral, pero

él manda un recurso para no tener que asistir: “Al Sr. Presidente de la Junta del Censo electoral de Adra.

En contestación a su atto. Escrito de ayer, por el que se sirve comunicarme el nombramiento de Suplente 1º adjunto para la elección de diputado que tendrá lugar el día 4 del próximo Octubre, debo hacer a V. presente lo que sigue. = “El artículo 59 el vigente Reglamento del Cuerpo aprobado por R. O. de 14 de Junio de 1930, dispone que, los Torreros a una señal luminosa tienen la obligación de encontrarse en ella una hora antes de la señalada para encenderla.” Y como dicha elección terminará con las luces encendidas; resultaría incumplido dicho artículo y por tanto desatendido el servicio que se me tiene encomendado; convirtiéndose en una falta muy grave.

Además, pudiera darse el caso, que la noche anterior al día 4, ocurriera algún accidente en la marcha de la máquina que habría de ser corregido, forzosamente, en el mencionado día, con arreglo a lo mandado en el dicho Reglamento. Y por último, debemos tener presente que la dotación de personal en este faro, es de un solo Torrero.

Por todo lo expuesto, ruego a V. se sirva nombrar quien me sustituya en el cargo que ha tenido a bien confiarme, o en su defecto transcribir la presente comunicación al Sr. Ingeniero Jefe de la provincia, a fin de que, me ordene lo que a su juicio debo hacer...

Faro de Adra a 21 de Septiembre de 1931.”

La República intenta reorganizar los servicios públicos y pide colaboración directa a los torreros, lo que resulta novedoso en este servicio: “Sr. Torrero encargado del faro de Adra.

...Creado el Gabinete del Ministerio por orden del 21 de octubre del año corriente y conferido al mismo el cargo de estudiar y proponer una reorganización completa del servicio de Obras Públicas, se hace preciso para lograr el mayor acierto en el cometido expresado un conocimiento pleno del estado actual de aquel. Y al expresado fin, esta Dirección de ha servido disponer que en el plazo de ocho días se sirva V.S. redactar y enviar al Consejo de Obras Públicas dirija al Ilmo. Sr. Presidente de la Comisión de Obras Públicas del Gabinete del Ministro, la respuesta al cuestionario anejo a la presente orden, procurando la mayor fidelidad posible en los datos que se piden.

Esta Jefatura, en el deseo de cumplir lo más acertadamente posible, con lo que se le ordene, se cree en el caso de recabar la autorización opinada del personal encargado de los distintos servicios, ya que en su desempeño inmediato con los que puede tener, por su más íntimo contacto con la realidad, una visión más clara de la forma en que esos servicios pueden desenvolverse con mayor eficacia al fin perseguido.

No hay que olvidar que se trata de modificar profundamente el mecanismo de nuestra administración y por tanto han de admitirse cuantas ideas surjan entre los funcionarios de las distintas clases por muy revolucionarias que sean, siempre que se expresen y razonen dentro de la buena lógica.

Del cuestionario a parte interesante y a la que ha de contraerse su informe, es la que sigue: Juicio crítico sobre la organización actual del servicio, ventajas o defectos observados y modo de remediar estos últimos...

Almería 12 de Noviembre de 1931. El Ingeniero Jefe Antonio Bañón”

Santos Baso que, entre tanto, ha ascendido a torrero 1º, contesta ampliamente: *“... En general, el servicio de Señales Marítimas en España, a mi modo de entender y según algunos datos leídos respecto al de otras naciones, nada tienen que envidiar tanto por los adelantos introducidos en los diversos manantiales de luz, como en aparatos ópticos, máquinas de relojería, boyas, señales sonoras, radio-faros, etc, que permiten todas y cada una de ellas, dar seguridad al navegante en su ruta, orientándole y corrigiendo, con estos medios, los errores posibles de desviación a causa de las corrientes marinas.*

Hoy, no sólo tiene el marino su punto de reconocimiento de una luz, en la duración de uno a otro destello, sino que además, presenta el faro diversas características, cada uno la que se le tiene asignada. Ya no es solamente el tiempo que debe emplear el aparato óptico en su revolución, la característica, el modo de presentar y ocultar su luz, ambas cosas le hacen inconfundible con ninguna otra.

Todo esto se debe al constante estudio, que sobre la materia, han hecho y siguen haciendo, los Sres. Ingenieros encargados del Servicio Marítimo, quienes en sus constantes afanes de mejoras, han sabido luchar hasta con los escasos recursos que disponía la Nación, para llevar a cabo en pocos años transformación tan notable.

Debemos hacer constar que las ópticas de los faros antiguos, han sido aprovechadas en varias ocasiones en los mismos, al hacer las modificaciones.

Es de esperar que en plazo no lejano, y en virtud del desarrollo que adquiere la navegación aérea, los faros vuelvan a sufrir, todos ellos, nueva reforma, por estar llamados a desempeñar importantes papeles a los viajeros que crucen el espacio. Tal sucede ya con el nuevo de Calaburras en la provincia de Málaga. Tendrán que edificarse otros en el interior de nuestro territorio.

Por lo que respecta al faro de Adra, debemos hacer constar que se trata de una señal cuya principal misión es, indicar el sitio de refugio o puerto (éste en construcción) y por tanto, su luz eléctrica, con lámpara de 100 bujías y cuyo fluido eléctrico recibe de la fábrica de este pueblo, es lo bastante para que el marino la divise a las 14 millas, en tiempo normal, según referencias oídas.

La máquina de rotación que hay puesta en servicio, es provisional, en tanto se coloca una nueva que existe ya en este faro de la Maquinista Valenciana (Nuevo modelo).

Aquella deja notar pequeñas deficiencias en su marcha, motivadas por no hallarse instalada en el sitio correspondiente, con relación al espacio abierto en un lado de la torre, para la bajada y subida del peso motor. Por esta causa tuvo que colocar tres poleas intermedias que guían la cuerda. Ésta al ser arrollada en el cilindro de la máquina, como el tiro es, hacia un lado, las vueltas entran muy forzadas en dicho cilindro y al desarrollarse, se produce en ellas, un pequeño rozamiento, lo bastante para que la marcha no sea siempre uniforme.

Si al colocar la nueva máquina, se hace en el sitio debido, o en su defecto, se diera mayor anchura al hueco por donde sube y baja el peso, haciendo coincidir el centro de dicho espacio con el del cilindro en donde se arrolla la cuerda, podríamos suprimir las mencionadas poleas, quedaría la cuerda completamente libre y sujeta únicamente al movimiento natural que en el cilindro habría de hacer.

Esta es, pues mi humilde y leal opinión que me honro en exponer a la más acertada de la Superioridad y en virtud de lo que se me ordena. 16 Noviembre 1931.”

Por fin, el 17 de noviembre de 1931, se coloca en el faro una nueva máquina de rotación y empieza a funcionar sin problemas.

La República también quiere controlar las armas que hay entre la población y Santos ha tenido que entregar su escopeta de dos cañones al comandante de puesto de la Guardia Civil, pero él no se siente seguro sin su escopeta y solicita al ingeniero que interceda para su devolución.

Por otra parte, el 19 de noviembre de 1931 naufragaba el pesquero abderitano “Río Segre” frente a la ciudad, a causa de un fuerte temporal.

La guerra civil

Con el comienzo de la guerra civil vuelven los problemas al faro de Adra, que queda en el límite de la zona republicana: “23-7-1936. *En la tarde de este día y dispuesto por el capitán de Carabineros de acuerdo con el alcalde de la localidad estableció una línea de fuego, por estar anunciado el paso de una columna enemiga al régimen constituido, formada por una compañía de dichas fuerzas y paisanos, por los alrededores del faro y punto de observación de la azotea de esta casa, pero pasó la noche sin ocurrir novedad.”*

Desde entonces queda formada la línea de fuego en las inmediaciones del faro, que se retira el día 27 cuando la mayor parte de los carabineros y paisanos se embarcan para Motril, quedando una sección de carabineros para vigilar la carretera cercana.

Santos Baso, en vista de cómo están los tiempos, insiste con lo de su licencia de armas:

“25-8-1936 Al Sr. Ingeniero Jefe. Rogando interese del E. S. Gobernador Civil la renovación de la licencia de armas remitiendo la guía de la pistola y declarando la posesión de la escopeta con guía.”

Los avatares de la guerra hacen que sea peligroso encender el faro cuando el enemigo se acerca: “6-9-1936 *Empezó la guardia con lámpara Maris. A las 20 h 50’ se cambió por haber mejorado la luz eléctrica. A las 1 h 10’ faltó la corriente y el Teniente Jefe de las fuerzas de Carabineros, me advirtió la conveniencia de no encender, por oírse motores de aeroplanos y ser posible un bombardeo. A la 1 h 35’ se dejaron de oír los motores y quedó restablecido el servicio eléctrico. S. Baso.”*

Pero también es peligroso para la navegación tener el faro apagado: “*Tengo el honor de confirmar mi telegrama de hoy que decía “A las 22 horas noche última, faltó fluido eléctrico.= Acordó Comité Revolucionario enlace esta localidad, que hasta nuevo aviso, no funcione servicio alumbrado este faro.= Saludo V.S.”*

Habiéndome entrevistado en el día de hoy con dicho Comité y expuestas razones del peligro que encierra tal medida, acordó la reanudación del servicio. 1 Octubre 1936. Santos Baso.”

La Jefatura quiere que se encienda y el Comité quiere que se apague el faro: “2-10-1936 Al Sr. Ingeniero Jefe. El Comité de enlace de Adra con fecha de ayer me dice: = “Comité de enlace de Adra. Por acuerdo del pleno de éste comité se pone en conocimiento del farista de Adra que no encienda el faro hasta nuevo aviso de este Comité.= Adra 1º Octubre de 1936 = El Comité = José López = Está rubricado = Hay un sello en tinta que dice = Alianzas Obreras Revolucionarias – CNT – UGT – Comité de enlace de Adra”.

Lo que tengo el honor de participar a V. S. a los fines que juzgue oportunos, debiendo hacer presente que las gestiones hechas por el Torrero que suscribe, cerca de dicho comité, no han dado resultado favorables para la continuación del alumbrado.”

“7-10-1936 visita del Ayudante. No encuentro novedad en la dependencia. El servicio de señales no se presta por orden del Comité de Alianzas Obreras revolucionarias. Visito a dicho Comité y a mis razonamientos para que vuelvan de su acuerdo prometen reunirse hoy mismo a tal fin. José Audal.”

Después de las gestiones del ayudante, el faro vuelve a encenderse. El 7 de octubre de 1936, al anochecer, llaman a la puerta del faro dos milicianos y le entregan a Santos una orden del Comité para que encienda el faro, lo que se hace inmediatamente. Pero hay que tener cuidado con los aviones enemigos: “27-10-1936 A las 20 h 35’ faltó la corriente. Se observó ruido de aeroplanos y en previsión de bombardeos se mantuvo apagada la luz hasta las 20 h 55’ que se puso en servicio la lámpara Maris y con ella se terminó la noche sin más novedad.”

Tanto encender y apagar hace dudar a Santos Baso que escribe al ingeniero jefe pidiendo aclaraciones. El ingeniero contesta: “Como aclaración del final de mi telegrama en el que ordenaba se encendiese ese faro a su cargo y “debiendo apagar seguidamente se le ordene”, la autoridad que puede ordenar el apague, además de la Superioridad, es la del Comité de defensa o entidad análoga que exista en esa población ya que es ella la que en un momento determinado y por las noticias recibidas puede estimar de suma conveniencia el que desaparezca esa señal debiendo dar cuenta seguidamente a la Jefatura de lo ocurrido. Almería 20 de Noviembre de 1936.”

El faro vuelve a apagarse: “Al Sr. Ingeniero Jefe de la provincia. Almería

Confirmo a V.S. mi telegrama de hoy dándole cuenta de haber dejado de alumbrar este faro la noche pasada a las 22 h 30’.

La orden recibida dice así: “Se autoriza a los compañeros para que le comunique que apague el faro.= Por el grupo = S. Parrilla = Hay un sello de tinta que dice = Grupo Durruti Adra (Almería) F.A.I. =”

Debo hacer presente a V.S. que el faro de Cabo Sacratif, había dejado de alumbrar antes de la hora indicada. 13 Enero 1937. Santos Baso.”

Al día siguiente vuelven a encenderse los dos faros. Pero la guerra continúa: “A las 18 h de ayer empezaron a oírse algunos disparos de cañón en dirección W., y a medida que se hacía de noche, llegaron a verse los fogonazos que producían, en el mar y a mi juicio, entre este pueblo y la Rábita...”

Los vecinos se quejan porque el faro alumbraba y temen que sirva de referencia para un bombardeo, además, en medio del conflicto, todo el mundo

opina y todo el mundo manda. Santos Baso se desespera porque no sabe a quien atender ni quien tiene autoridad para mandarle apagar o encender el faro: “6-2-1937 Al Sr. Ingeniero Jefe. A las 1 h 15’ de la noche del día 4, se personaron en este faro, el Subdelegado Marítimo local, un carabinero y otros individuos, pretendiendo por orden de la Delegación provincial, que apagara la luz de este faro. Le pedí la orden escrita y me prometió que al siguiente día, la haría llegar a mi poder y a esas horas, aún no la he recibido. El alumbrado se restableció a las 2 h 30’ de dicha noche.

A las 19 h 5’ de la pasada última, llegaron dos sujetos con recado de dicho delegado o Subdelegado para que apagara. Tampoco traían escrito. Tras haber sostenido alguna discusión, la primera noche en particular, por creer poco sería la manera de tratar los asuntos oficiales; teniendo en cuenta las circunstancias que atravesamos y que una negativa podía muy bien acarrear lamentables desgracias, transigí con lo verbal; pero entendiendo que los asuntos oficiales, deben ser tratados por escrito y a más que la Delegación de Almería debió ponerse de acuerdo con esa Jefatura, que es la que debe darme órdenes; todo ello lo pongo en conocimiento de V.S. a los fines que juzgue procedentes.

Por último confirmo mi telegrama de hoy, participándole hallarse el faro apagado desde las 19 h 5’ de la noche última.”

“Sr. D. José Fornieles. Almería

Mi respetable Jefe. La pasada noche de 1 h 15’ a 2 h 30’ tuve el faro apagado. Se presentó el contramaestre del puerto, acompañado de un carabinero y dos o tres paisanos, diciéndome que de orden del Delegado Marítimo de la provincia, apagara el faro. Le pedí la orden y dijo que hoy me la daría, y son las 12 y no ha venido.

Después de ponerle reparos y mantener una discusión porque no quería apagar sin orden del Comité, puesto que yo con Marina, nada tengo que ver, abrí la puerta, y al ver el puerto y el pueblo apagados, opté por apagar, hasta que volvió a las 2, 30’ para que encendiera.

Todo el mundo quiere mandar, con o sin parar en derechos.

La situación se pone difícil.

Hace tres días que está pasando gente de Málaga y provincia y hoy mucha tropa para Málaga.

A las 10 se han visto muchos aparatos por Sacratif-Castell de Ferro, en donde han tenido un combate aéreo. Ignoro el resultado. Santos Baso.”

A partir de este momento el faro queda apagado de continuo.

El 8 de febrero de 1937, tras la toma de Málaga por las tropas franquistas, miles de refugiados huyen hacia Almería, por la carretera de la costa. La aviación bombardea las columnas de civiles que huyen, llegando las bombas hasta Adra. Santos Baso se preocupa por el faro: “11-2-1937 Al teniente de las fuerzas de Carabineros de Adra. Pidiendo alguna fuerza para evitar saqueos en este faro por los evacuados de Málaga.”

Al día siguiente, la familia del torrero tiene que evacuar el faro por la proximidad del frente de combate, dejándolo a cargo del teniente de la avanzadilla establecida en él.

Santos Baso sigue haciendo anotaciones en los libros pese a estar apagado el faro y haber evacuado a su familia: “18-2-1937 *Hasta el día de hoy han permanecido las fuerzas del Ejército, ocupando el faro y marchan al frente de Castell de Ferro. Dan guardia a este establecimiento las fuerzas de Carabineros.*”

“3-4-1937 *Al Sr. Ingeniero Jefe. Dando cuenta de haber sido cortado el camino de servicio de este faro por la construcción de una trinchera.*”

“8-4-1937 *Llegaron fuerzas de Carabineros con ametralladoras y les cedo una habitación para colocar sus ropas a petición de ellos. Continúa apagado. S. Baso.*”

Pero lo peor aún estaba por venir: “Sr. Ingeniero Jefe de la provincia de Almería

Confirмо a V. mi telegrama de ayer, dando cuenta de haber sido ametrallado este faro por un aeroplano.

Los daños causados son los siguientes:

En la cúpula dos agujeros. En la linterna, tres cristales rotos y en la torre, próximo al balcón, un agujero.

En la explanada que recoge el agua para el aljibe, se notan señales del ametrallamiento.

A las hierbas secas que había cerca de dicha explanada, se les prendió fuego.

Creo que además de la ametralladora, lanzaron bombas de mano...

Faro de Adra 25 Junio 1937.”

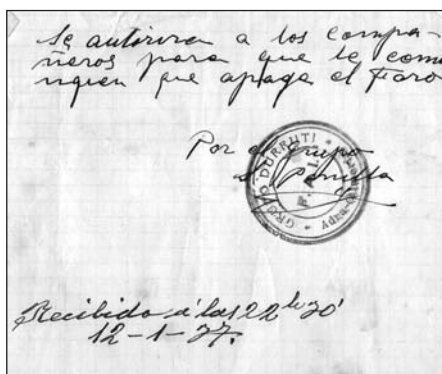
El mismo día fueron atacados los faros de Sabinal y Cabo de Gata.

Casi un año después fallece Santos Baso y la jefatura tiene que mandar otro torrero al faro apagado. El 5 de junio de 1938 entra Vicente Pomares Velázquez que viene de Mesa Roldán y antes había sido evacuado del faro de la Isla de Alborán, a causa del conflicto bélico.

En el faro de Adra se instalan los militares para colocar un puesto de observación, mezclados con la gran familia de Vicente Pomares: “Tengo el honor de poner en su superior conocimiento que por orden del Mayor Jefe de la Brigada Especial Don José Almeida, con esta fecha se ha instalado un puesto de observación en la torre del edificio



Arriba: Orden de encender el faro 7-10-1936. Derecha: Orden de apagar el faro 12-1-1937



INDICACIONES DEL SERVICIO	FOMENTAD LOS SERVICIOS DEL ESTADO	NÚMERO
Recibido de _____ El Oficial, _____ a las _____ de _____ de _____	AL UTILIZAR EL TELÉGRAFO FACILITAI RECURSOS AL TESORO Y HACEIS OBRA NACIONAL	
Para <i>Adra</i> de <i>Almería</i>	núm. <i>16</i> palabras <i>36</i> depositado el <i>12</i> a las <i>12 55</i>	<i>Ingeniero Jefe a</i> <i>contestar su telegrama por Man</i> <i>servicio alumbado si faltara</i> <i>elido eléctrico mediante la misma</i> <i>debe de ser necesario haga</i> <i>pedido antes que le falte</i> <i>registrado folio 201, vuelta</i>

Telegrama con orden de apagado del faro 12-1-1937

de este faro, quedando alojados en la habitación destinada a almacén y escritorio, un cabo y cinco soldados para el servicio y vigilancia del mismo.

Viva V. m. a. 17 diciembre 1938. El Torrero encargado Vicente Pomares."

El 12 de enero de 1939 son retiradas las fuerzas militares destacadas en el faro, pero sigue apagado hasta el 30 de marzo, fecha en la que se vuelve a encender el faro por orden de la Superioridad, una vez terminada la guerra.

La posguerra

Una vez acabada la cruel guerra civil empieza otro calvario para los funcionarios, que tienen que pasar la humillante depuración del nuevo régimen. Una vez depurados los torreros, se les cambia el nombre por el de técnicos mecánicos de señales marítimas y empiezan a salir muchas vacantes, gran parte de ellas procedentes de los funcionarios despedidos de sus puestos por no haber pasado el examen del régimen franquista. Entre ellas sale Adra. Vicente Pomares la solicita, pero no va a tener suerte y el 15 de marzo de 1940 es devuelto a su antiguo puesto en el faro de Alborán. El mismo día toma posesión de la plaza de Adra Francisco Roda Salinas.

Al nuevo técnico se le invita a colaborar con el Servicio Sismológico como observador de los fenómenos sísmicos que se perciban en el faro. Francisco Roda se hace el remolón: "22-9-1940 Al Sr. Ingeniero Jefe. Comunicándole que me encuentro enfermo de alguna gravedad desde hace catorce días y no puedo de momento aceptar el cargo de observador sísmico."

Pero los jefes no están dispuestos a aceptar una negativa a este servicio "voluntario": "26-9-1940 El Servicio que de V. se pretendía por la Estación Sismológica de esa Provincia, no es un servicio de momento, no atendible por su enfermedad. Se trata de remitir las observaciones sobre terremotos que el Torrero



Playa del Carboncillo con el faro de Adra al fondo. Foto libro "Adra la Marinera"

Encargado de ese faro pudiera hacer, y nada más.

Y como esos fenómenos, no son afortunadamente de gran frecuencia, la molestia que las observaciones pudieran producir, han de estar, por tanto, muy espaciadas.

No se trata de un servicio obligatorio y su negativa a la súplica de que coopere al estudio de esos fenómenos, no tiene más trascendencia que la contrariedad de esta Jefatura y la de su constancia en su expediente personal.

Almería 26 de Septiembre 1940. El Ingeniero Jefe."

Roda no tiene más remedio que aceptar el cargo de observador de los fenómenos sismológicos que se perciban en esta localidad. El 12 de junio de 1941 se estrena comunicando que, a las 14,55 h., ha observado un terremoto de gran intensidad.

La durísima época de la posguerra no es buena para nada, pero se ceba en el suministro eléctrico, ya de por sí precario. Sólo cuando las casas del pueblo apagaban sus luces, subía la intensidad en la línea y podía encenderse la luz eléctrica del faro, entre tanto lucía la lámpara de petróleo, cuyo combustible también era escaso.

Más problemas con las luces del puerto

Los años pasan pero las dificultades son las mismas. Pese a que el tránsito de barcos es esencial para la ciudad, los problemas en las luces del puerto de Adra siguen siendo preocupantes para los usuarios. El Posito de Pescadores "Nuestra Señora del Mar" comunicaba sus quejas al director general y este, a su vez, al Ingeniero Director de la Comisión Administrativa de Puertos: "A pesar del insuficiente alumbrado que existe en este puerto, con frecuencia, cada vez que ocurre avería en el fluido eléctrico, quedan apagadas las luces de situación y las del puerto.

El día 30 del mes anterior, dos pesqueros procedentes de Melilla que navegaban en demanda de este Puerto para entrar de arribada a causa del mal tiempo, tuvieron que quedarse fuera aguantando el temporal y varias veces a punto de zozobrar hasta que fue de día, por estar apagadas las luces de situación y las del puerto. Estas faltas podrían subsanarse si pusiesen un alumbrado supletorio, sobre todo las dos luces de la entrada que sustituyeran a las luces eléctricas en estos casos tan frecuentes. = la luz roja de la entrada situada sobre una machina, dista del extremo del dique unos ochenta metros aproximadamente, y puede ser causa de que los barcos de fuera que no conocen la entrada choquen contra el dique y se pierdan al embarrancar en la escollera



Revista de Señales Marítimas 1949

lamentable en que se encuentra el alumbrado de este Puerto. Desde su instalación con anterioridad al Glorioso Movimiento Nacional hasta la fecha, no han sido reparadas las naturales averías que como consecuencia de los tiempos han ido sufriendo todas las instalaciones eléctricas y, tanto es así, que en la actualidad sólo queda una sola luz en el puerto, que medirá aproximadamente cerca de un kilómetro. Constituyendo al mismo tiempo un serio peligro para las embarcaciones de pesca las dos luces eléctricas, verde y roja colocadas en los espigones de levante pues debido a los apagones de luz, relativamente frecuentes en ésta, el puerto queda completamente a oscuras; dándose el caso ya en algunas ocasiones de que barcos en la mar en noche cerrada no ven la bocana del puerto encontrándose seriamente amenazados de poder chocar en las escolleras."

Descripción del faro

En Julio de 1949, la Revista de Señales Marítimas da una buena descripción del faro de Adra: "GUÍA DE FAROS. Faro de Adra (Almería)

Es de quinto orden, clasificado de descanso, servido por un técnico.

El alumbrado es eléctrico, con lámpara de 200 vatios, alimentado por corriente industrial de la "Hidroeléctrica del Chorro". La falta de corriente se suplir por petróleo con una lámpara Maris de una mecha. La característica de este faro es luz fija blanca con grupo de tres ocultaciones cada quince segundos, producida por

submarina. = Lo que tenemos el honor de poner en su superior conocimiento, significándole que en varias ocasiones se ha puesto este hecho en conocimiento de la Autoridad de Marina y al mismo tiempo informamos a V.E. que donde únicamente existe algún alumbrado es en las lonjas, debido a que por este Pósito son facilitadas las lámparas necesarias en vista del abandono en que se encuentra respecto al alumbrado, pues de los contrario no se podrían subastar el pescado que trasportan las embarcaciones... Madrid 30 de abril de 1947."

Por su parte, al año siguiente, el patrón mayor de la Cofradía de Adra comunicaba sus quejas al Instituto Social de la Marina: "Haciendo eco del sentir general de los pescadores afiliados a esta cofradía, tengo el honor de poner en superior conocimiento de V.E. el estado verdaderamente

un aparato catadióptrico de luz fija de 0,18 m. de distancia focal y un juego de pantallas sobre flotador de mercurio, que gira por medio de una máquina de rotación con motor de peso. Esta máquina fue construida por la “Maquinista Valenciana” y tiene once horas de cuerda.

El edificio es de forma rectangular, de un solo piso, y comprende: un vestíbulo de entrada, cuatro habitaciones, patio cubierto de cristales, retrete, lavadero y almacén, y separado del edificio, una caseta con horno y aljibe para la recogida de agua de lluvia. Adosada al edificio está la torre, con altura de 10 metros sobre el terreno.

La población más próxima es Adra, distante del faro 700 metros. Tiene este pueblo 12.000 habitantes, y su principal industria son la agricultura y la pesca, con muy buena flota, y por su importancia posee esta ciudad Ayuntamiento, iglesias, médicos, farmacias, Correos, Telégrafos, Teléfonos, hoteles, escuelas graduadas y de segunda enseñanza, Bancos, cine, fábrica de azúcar y conservas y servicio diario de auto-correos a Almería, Málaga y Granada por muy buena carretera asfaltada.”

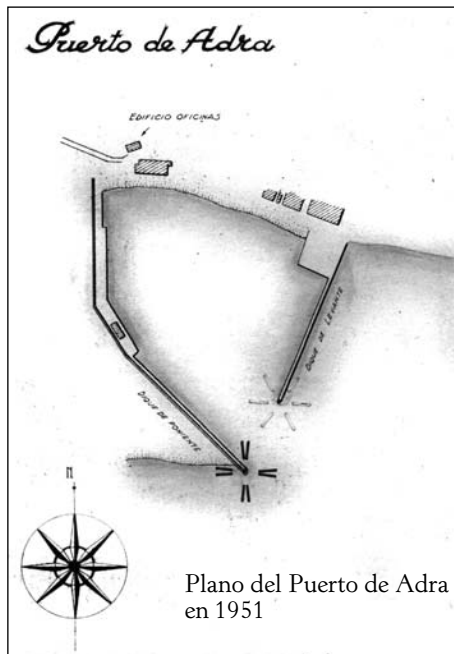
El puerto sigue siendo noticia

Los problemas en el puerto por la mala iluminación de su bocana son continuos. El ayudante militar de Marina se quejaba el 30 de enero de 1952: *“La Bocana o entrada a este Puerto debido a los recientes y continuos temporales del E. y W. que acumulando arenas en el espigón de Poniente han llegado a producir su aterramiento casi total, ya que el paso de una embarcación pesquera se hace muy difícil y peligroso como consecuencia de la estrechez de la entrada, extremos que ya conoce V.I. personalmente. = La situación por días que pasan se hace más angustiosa, precisamente en la madrugada del día 28 del actual, al pretender tomar entrada un pesquero procedente de Melilla, debido a la oscuridad y al propio tiempo menos conocedor de la entrada, embarrancó en la arena, teniendo que ser auxiliado por varias embarcaciones pesqueras de este puerto, que después de ímprobos trabajos lograron salvarlo, aunque con averías producidas por el embarrancamiento. = El aterramiento de arena es tal, que avanza rápidamente sobre el espigón de Levante, existiendo actualmente una bocana de diez a doce metros, asimismo en la playa que hay formada llega al espigón de Poniente. = Por todo lo expuesto esta Ayudantía cree es muy necesario que el alumbrado supletorio que existe en la entrada del Puerto y mientras no se efectúe el dragado de la bocana, se corriese provisionalmente hacia la punta tanto del dique de Poniente como de Levante, ya que actualmente distan unos 35 y 24 metros respectivamente, y puede ser causa a los barcos de fuera que no conozcan la entrada, queden varados en la arena o choquen contra el dique E. y embarranquen en las escolleras y se pierdan.”*

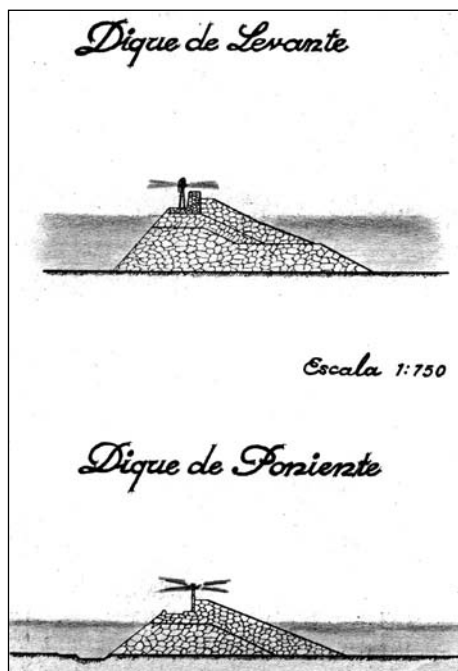
En octubre de 1952 se propone cambiar las luces eléctricas fijas del puerto por unas nuevas de acetileno sobre los mismos castilletes triangulares de madera, para asegurar el servicio ante los cortes de luz por viento o lluvia y los cortes por restricciones que se producían a las 12 de la noche. Pero ante el alto precio del sistema de acetileno se opta por uno de baterías de acumuladores eléctricos con



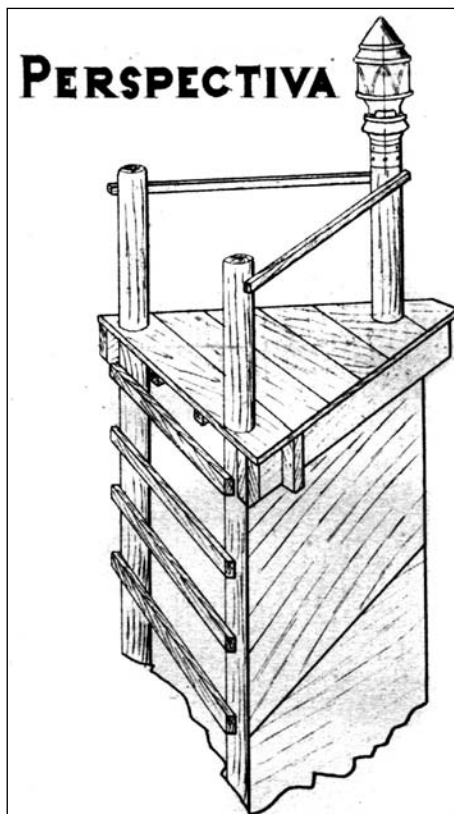
La bocana del puerto de Adra cerrada por la arena en 1952. Foto Colección de A. Aguilera París



Plano del Puerto de Adra en 1951



Ubicación de las balizas del Puerto de Adra en 1951



Soporte de las balizas del Puerto de Adra en 1951

reserva en estación de carga. Una en poniente roja de dos destellos y una en levante verde de destellos aislados.

Más descripciones del faro y el puerto

El 23 de diciembre de 1954 cesa por jubilación el técnico Francisco Roda Salinas y se hace cargo del servicio el Técnico suplente Francisco Cuadrado García.

En abril de 1955, la revista de Señales Marítimas habla del faro y el puerto de Adra, con algunos errores respecto a las fechas de inauguración del primer faro: *“El Faro de quinto orden de Adra está emplazado en un altozano al Oeste del pueblo de su nombre; tiene su foco luminoso a 37 metros sobre el nivel del mar y a 13 sobre el terreno...”*

El primitivo Faro de Adra, del que se sabe que con la característica de luz fija blanca ya estaba en funciones a principios de 1864, fue destruido por el mar en octubre de 1896. Se había construido este faro a una distancia de 120 metros de la orilla del mar; pero los progresivos, aunque lentos avances de éste fueron reduciendo esa distancia hasta que desapareció totalmente.

En 15 de octubre de 1899 fue inaugurado el nuevo Faro - el actual -, con idéntica apariencia y con el mismo aparato óptico del anterior - un aparato catadióptrico de luz fija, con distancia focal de 180 milímetros -, que es el que aún continúa en servicio. Producía su alumbrado una lámpara Maris de una mecha.

En 7 de mayo de 1922 se le dio su característica actual de ocultaciones - luz blanca con un grupo de tres ocultaciones cada quince segundos...

Adra es una población que cuenta con 13.687 habitantes, según el censo de 1950...

Tiene una buena flota pesquera y sus industrias más importantes son una fábrica de azúcar y varias de conservas de pescado y vegetales...

El Técnico con destino en esta señal tiene a su cargo la dirección del balizamiento luminoso del Puerto de Adra...

El servicio que presta el Técnico del Faro de Adra en el balizamiento del puerto, no se le remunera.”



Revista de Señales Marítimas 1955

Rafael Hidalgo

El 24 de junio de 1955 se incorpora al faro el técnico Rafael Hidalgo Conejo, cesando el suplente Francisco Cuadrado.

En estas fechas empieza a construirse en los alrededores del faro: “3-7-1956 A D. Manuel Iranzo.

Mi respetable jefe: Le envío estas líneas para manifestarle ante todo que el petróleo está a punto de agotarse por lo que le agradecería su envío lo más pronto posible.

También debo decirle que casi frente al faro, pero al otro lado de la carretera, pretenden construir una casa. Tal casa creo que no tapará casi la del faro, pero como los faros son también señales diurnas no sé si será correcto que edifiquen.

Yo he informado de esto al dueño que está demorando unos días la obra hasta que Vd. haga el favor de darme instrucciones. Rafael Hidalgo.”

Aunque pasan los años, la electricidad no mejora: “Debido a la baja intensidad y voltaje del fluido eléctrico que se recibe en este faro, la lámpara eléctrica se emplea gran número de horas menos de las que dura el alumbrado, y durante las que está en servicio no consume el watiaje debido.

Durante el pasado mes de Agosto, por ejemplo, de un total de 323 horas 51 minutos de alumbrado funcionó la lámpara eléctrica solamente 190 horas 52 minutos. A estas horas de alumbrado corresponden un consumo de 47,5 kw. y este fue sólo de 33,8 kw.

En estas condiciones, el alcance de la luz no es nunca el que debe tener y, en general, el navegante que se aproxima a este puerto, suele ver las luces de la población antes que la del faro.

El suministro de fluido eléctrico a Adra es, en general, deficiente, pero existe un sector en el que está incluido el Faro, en que esta deficiencia se acentúa, agravándose aún más en el Faro por ser el extremo terminal de la red. Estas circunstancias desfavorables tienden a aumentar, ya que, siendo la red la misma, sigue creciendo la carga con nuevos abonados.

Tratándose de una luz que presta un servicio internacional, el suministro de fluido debería estar más asegurado y atendido por la Compañía suministradora y, a ser posible, tener una línea propia independiente del resto de la población. La que actualmente llega al Faro está en deplorable estado, montada sobre postes de escasa altura, muy distanciados, con grandes vanos, mal aislamiento...

Como reserva se dispone de una lámpara Maris de una mecha. Dada la frecuencia con que ha de recurrirse a tal reserva quizás fuera conveniente mejorarla, disponiéndose por ejemplo, de un grupo electrógeno... Almería 6 octubre 1956. Rafael Hidalgo.”

Los problemas en el puerto no cesan. Los usuarios se quejan y quieren que las luces sean trasladadas al extremo de las escolleras y que se regularice el suministro eléctrico. Pero Rafael Hidalgo no quiere responsabilidades que no son suyas: “15-8-1958 Al Sr. Ingeniero Director. Tengo el honor de informar a V.S. que no estando de hecho, a cargo del Técnico que suscribe las luces que balizan la entrada

de este Puerto, su interés personal le imponen manifestarle respetuosamente que no podría aceptar responsabilidad alguna relativa a la conservación de las citadas instalaciones, ni tampoco por cualquier incidente o accidente que su defectuoso funcionamiento pueda acarreararnos, etc.”

El faro tampoco está muy fino: “9-11-1958 Al Sr. Ingeniero Director. Tengo el honor de informar a V.S. que han sido observadas alteraciones en la característica de este faro en cuanto a su alcance y al periodo de rotación.

Su alcance normal no podrá obtenerse en tanto no mejore el fluido que se recibe en esta señal y se disponga de un dispositivo de reserva adecuado...”

El 27 de abril de 1960 se instala en el faro un teléfono urbano con el número 193 de Adra.

El 21 de mayo de 1960, Rafael Hidalgo informa a la nueva Jefatura del estado de las luces del puerto y aprovecha para reclamar las 300 pesetas de gratificación que venía recibiendo hasta la fecha, ya que él realiza los trabajos de mantenimiento. Las luces son dos fanales AGA con destellador eléctrico Dalen y cambiador automático de lámparas. Como las luces están montadas sobre castilletes de madera con las bases podridas, Hidalgo propone el cambio de soportes y emplazamientos.

En el faro de Adra hay que hacer cualquier cosa cuando hay problemas: “3-1-1961 Por falta de fluido desde primera hora, hubo que encender con la lámpara de socorro. Por inutilización de esta y careciendo de otro medio de reserva, se instaló un quinqué de uso doméstico en horas comprendidas entre la 1 y las 5. Rafael Hidalgo.”

El puerto sigue en obras de ampliación y las luces sufren los suyos: “10-3-1961. Tengo el honor de informar a V.S. que en la tarde de ayer, durante los trabajos que se vienen efectuando en este Puerto, una gran piedra cayó sobre el castillete que soporta la luz roja del balizamiento, desprendiendo la caseta de su pernos y produciendo la rotura de un cristal del fanal y dos descantillados de unos 3 – 4 cm. en la óptica.”

Las luces del puerto también sufren por el viento: “14-12-1962. Tengo el honor de informar a V.S. que en la pasada noche ha sido derribado por viento el castillete de madera que sostenía la baliza del Dique de Levante, quedando destruida la instalación.



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

En espera de sus órdenes se ha instalado en el mismo lugar y sobre un poste de madera de igual altura a la anterior, una luz fija verde de poco alcance. Rafael Hidalgo.”

El 28 de marzo de 1965 se pone en servicio un grupo electrógeno diesel Deutz de 10 CV de potencia, como reserva para el faro.

El 28 de febrero de 1971, Rafael Hidalgo Conejo es trasladado y entra el suplente Luis Gandolfo Fernández.

Adolfo Ruiz Osés

El 16 de noviembre de 1971 se va el suplente y entra el nuevo encargado, Adolfo Ruiz Osés.

Adolfo ve como la construcción se multiplica en Adra: *“Faro de Adra 12 de Abril de 1973.*

Sr. Don Rafael Armas. Motril.

Distinguido Jefe: Con referencia a las futuras construcciones ante el faro y que me encargó en su visita reciente me enterase a cerca de ellas, le diré que son 3 señores los que pretenden construir. Mirando desde la puerta del faro hacia la mar del terreno más retirado a la izquierda (levante), su dueño es D. Miguel Cuetos que es de Berja y reside en Málaga, que recientemente ha explanado toda la extensión. Según noticias, él hace tiempo dijo que pensaba construir a manera de bungalow, casitas de planta baja con jardines. No tiene licencia Municipal aún para construir. - Creo que si construye aún de planta baja quite visibilidad a la casa.

Frente al faro D. Nicolás Linares quiere hacer 80 o 100 apartamentos (los que salgan), tipo escalonado como la construcción del Cañarete. No tiene aún licencia Municipal, pero está explanando.

Al lado, ya un poco a la derecha del faro D. Jesús Oliver quiere hacer una vivienda con planta baja y 1 alta. No tiene licencia aún.

Ya, al lado de la Caracola, en la playa, D. Esteban Martínez comenzó a edificar. Va a hacer 10 plantas. Quizás las 10 plantas quiten la visibilidad desde este faro al de Sacratif.

Sin otro particular y siempre a sus gratas órdenes le saluda respetuosamente su subordinado y amigo.”

El faro se reforma cambiando el equipo de iluminación por una instalación AGA eléctrico-gas con óptica dióptrica de horizonte de 500 mm de diámetro, de la casa Pintch, con lámpara de 250 w y reserva de acetileno de dos quemadores. Se cambian también los cristales de la linterna y la característica por la de grupos de tres ocultaciones cada 10,5 segundos. El 18 octubre 1974, el faro de Adra empieza a lucir con este nuevo equipo.

Las balizas del puerto siguen dando problemas, aunque más problemas dan algunos gamberros: *“Faro de Adra 13 Junio 1977.*

Ilmo. Sr. Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Granada-Almería. Motril.

Tengo el honor de comunicar a V.I., que a las 20 h. Del día 5 del presente mes se apagó la luz roja del balizamiento del dique de Poniente. Personado en ella se vio que se habían roto dos cristales de la linterna, rotura motivada por varias pedradas que le habían dado, pues las piedras estaban dentro del fanal, en unión de trozos de cristal rojo. A la óptica no le pasó nada. Se manipuló en los aparatos comenzando a funcionar. Los aparatos son los de repuesto, que se pusieron a funcionar el día 25 del pasado mes de mayo.

A las 24 horas del día 8, dejó de lucir la citada luz roja, llegado hasta ella, a pesar de la mala instalación y del fuerte viento de poniente que soplabá, se pudo poner en funcionamiento a la 1 h. 30 m. de la madrugada, aunque provisionalmente como luz fija, y así lo hizo el resto de la noche. Ya durante el día 9 se repasó, engrasó y observó el aparato quitado el día 24 de mayo. Funcionando normalmente en pruebas, por lo que al atardecer del citado día se llevó al fanal y se puso a funcionar, haciéndolo durante esta primera noche sin novedad, y así hasta el día de hoy.

El aparato de reserva se ha reparado y observado durante estos días, funcionando normalmente.

Al fanal, y para que no entre salitre a los aparatos, se ha puesto un plástico rojo, amarrado como se pudo, pues los cristales, a pesar de haber de repuesto, aunque de distinta medida, es prácticamente imposible ponerlos, por no poderse quitar los tornillos que sujetan las pletinas que hacen de montantes inclinados, por estar a mucha altura y estar todo el conjunto muy viejo y oxidado.

Estos fallos son debidos a que el material que hay en esta luz roja es muy anticuado y viejo, por lo que sería muy conveniente solicitar de Madrid una instalación completa automática y transistorizada Tydeland de 200 mm., con su correspondiente repuesto, y colocarse todo ello en la baliza de material de obra que hay al efecto en el dique de Poniente, y así estaría más asegurado el servicio, pues ha de saber que la instalación está colocada desde el 22 de marzo de 1961 en un simple poste de madera, sin más sujeción que un par de abrazaderas de hierro a la muralla, y que, debido a los fuertes vientos reinantes de poniente, pueden dar en el suelo con toda la instalación cualquier día, así como lo incómodo que es hacer cualquier operación en esta luz, por pequeña que sea la operación. Adolfo Ruiz Osés”.

Poco después se cambia el soporte de la luz roja por uno de material, mucho más seguro: “Faro de Adra 29 Junio 1977.



Segundo faro de Adra y torre del tercero en construcción. Foto libro “Faros españoles del Mediterráneo” de Miguel Ángel Sánchez Terry

... en el día de ayer se ha procedido a cambiar el fanal con la luz roja de balizamiento de este Puerto, del poste de madera donde estaba montada a la baliza de material de obra, que está a unos 10 m., en dirección NW... Al bajar el fanal se ha observado que han roto a pedradas otro cristal del fanal, por lo que ya hay tres rotos, los cuales han sido sustituidos por los tres que habían de repuesto en este faro, no quedando ya ninguno de repuesto, así que, por si continúan rompiéndose cristales, ruego a V.I. solicite con la máxima urgencia, 6 cristales rojos...

De la rotura de cristales he informado a la Guardia Civil que hace servicio en el muelle."

Al año siguiente hay un nuevo cambio en la baliza de poniente, coincidiendo con una época de auge de la pesca en Adra: "Faro de Adra 6 Noviembre 1978.

Ilmo. Sr. Ingeniero Director D. Rafael Villar Rioseco.

Según instrucciones de V.I. se ha puesto en funcionamiento, previo montaje, en el balizamiento el dique de Poniente de este Puerto, el fanal enviado para ese fin, colocándose sobre una peana hecha en un taller, para darle un poco más de altura...

La luz funciona perfectamente y da una potencia de luz francamente buena.

Ha sido comunicado el cambio, también, a la Ayudantía de Marina. Adolfo Ruiz Osés."

En estas fechas el pintor Eduardo Sanz pasa por Adra en su recorrido por los faros del sur. En su libro "El faro" comenta que el faro de Adra tiene un bonito escudo de Obras Públicas y está rodeado de parras y árboles frutales, entre los que abundan las higueras.

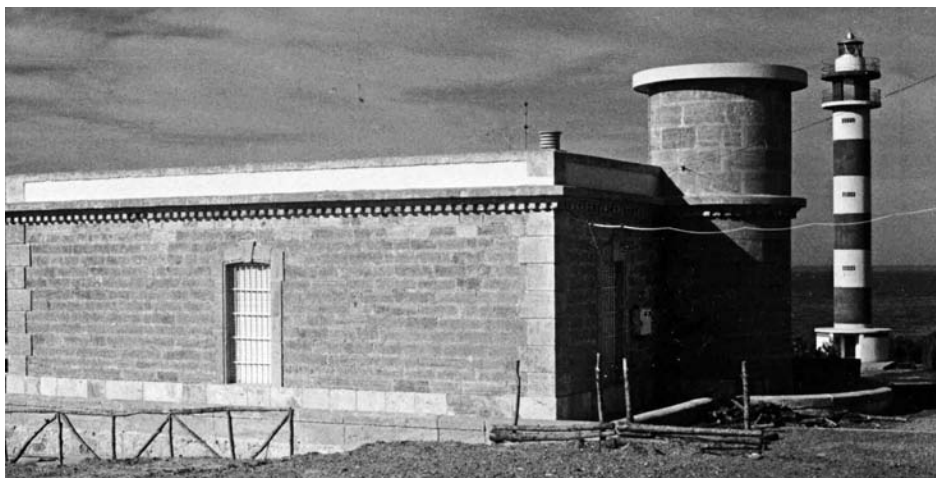
El suplente Juan Martínez

En uno de los permisos de Adolfo Ruiz entra en el faro de Adra un suplente que, realmente, disfruta con su trabajo: "1-8-1983 *En sustitución del T.M.S.M. encargado del faro de Adra, D. Adolfo Ruiz Osés, entro con esta fecha en servicio de este faro. T.M.S.M. (suplente): Juan Martínez Martínez. Desde noviembre del 82, mi primera suplencia por vacaciones de un compañero y quiero testimoniar aquí el placer que esto me supone, encontrando el faro de Adra en perfectas condiciones de funcionamiento, así como la casa, que mi compañero puso en mi confianza, con todas sus pertenencias a mi disposición que me hace la vida muy agradable. Sin otra novedad en el trabajo. J. Martínez*"

Siempre es agradable encontrar gente con ese entusiasmo por los faros.

Cuando Juan termina su suplencia lo siente de veras: "31-8-1983 *La agonía del tiempo me embarga; hoy es mi último día de trabajo en el faro de Adra. Sin más novedad. J. Martínez.*"

El 18 de junio de 1984 se entrega el servicio del balizamiento del puerto de Adra al entusiasta Juan Martínez, que va a encargarse de su conservación. Seguramente él habría preferido trabajar en un faro, por algo es algo.



Antiguo y nuevo faro de Adra. Foto Mario Sanz

El tercer faro de Adra

Justificado por la antigüedad del faro y porque el edificio ha sido absorbido por la población, con cuyas luces se confunde, se redacta un proyecto para levantar un nuevo faro en las cercanías, con la misma instalación luminosa del antiguo faro alojada en una nueva linterna. El nuevo faro será una torre cilíndrica normalizada de hormigón, de 26 metros de altura, pintada a franjas blancas y rojas, sobre una base circular.

El 12 de noviembre de 1984 se empieza a construir la torre para el nuevo faro de Adra. Una vez terminada, el 5 de septiembre de 1985 se coloca en el antiguo faro una baliza auxiliar para desmontar el equipo y trasladarlo a la nueva torre.

El 26 de octubre de 1985 se pone en servicio provisional el nuevo faro, apagándose la Tideland en el faro antiguo. A partir de este momento, se desmantela la linterna del viejo faro, pero la vivienda sigue siendo utilizada por el técnico.

Dos técnicos en Adra

El 8 de junio 1987 entra el técnico de señales marítimas José Ponce Pastrana para ayudar a Adolfo Ruiz. Lo que hace que por primera vez haya dos técnicos destinados en Adra. Adolfo Ruiz residiendo en la vivienda del antiguo faro y José Ponce en el pueblo. Pero el primer compañero de Adolfo dura poco y el 14 de diciembre cesa por haber sido destinado al faro de Punta Anaga. Para cubrir su plaza, el 26 de mayo de 1988 entra el técnico Javier Pérez de Arévalo, que también dura poco y cesa el 1 de enero de 1989 destinado a la Junta del Puerto de Algeciras. El 23 de enero toma posesión de la plaza libre José Carlos Díez Gonzalo.



Tercer faro de Adra. Foto Mario Sanz

Linterna actual del faro Adra. Foto Mario Sanz



Segundo faro de Adra sin linterna. Foto Felipe Ortiz



El 21 de diciembre de 1989, la corriente que estaba a 125 v. se cambia a 220 v.

El 16 de septiembre de 1990 cesa José Carlos Díez Gonzalo por haber sido destinado a la Junta del Puerto de Pasajes.

El 16 de noviembre, el ingeniero técnico Jefe de Sección de Señales Marítimas, Rafael Benedicto, visita el faro y felicita personalmente a Adolfo Ruiz Osés por su trabajo.

El 10 de abril de 1991 entra el técnico José Francisco Fernández Quesada para cubrir la plaza libre.

Tiempos nuevos

En 1992, el Cuerpo de Señales Marítimas se declara a extinguir en el MOPU.

A partir del 1 de enero de 1993 se da a elegir a los técnicos si se quedan en faros, dependiendo de las Autoridades Portuarias, o se pasan al Ministerio en otros puestos de funcionario.

Adolfo Ruiz Osés se integra en la recién creada Autoridad Portuaria de Almería-Motril.



Escalera del faro de Adra. Foto Mario Sanz



Torre del faro de Adra. Foto Mario Sanz



José Francisco Fernández Quesada opta por continuar de funcionario público, por lo que a los pocos días debe abandonar su puesto en Adra.

El 1 de enero de 1994 se jubila Adolfo Ruiz, haciéndose cargo del mantenimiento del faro de Adra los técnicos del Sabinal en visitas quincenales, que continúan en la actualidad.

El 21 de mayo de 1996 se cambia el sistema de iluminación eléctrico-gas de la casa AGA que venía prestando servicio por un equipo destellador eléctrico con reserva de baterías de la casa Balizamar.

En 1997 se coloca un sistema de supervisión remota, que tiene como misión controlar, desde la torre de SASEMAR en Almería, cualquier alarma que se produzca en los principales faros de la provincia.

Actualmente el tercer faro de Adra ilumina la frontera sur de la provincia de Almería, su torre delgada, blanca y roja, no le hace ser un faro bello ni monumental, pero sí es un hito en el paisaje que llama la atención a los que pasan a su alrededor. Un ejemplo es la inmobiliaria que hay cerca del faro, que utiliza una reproducción del mismo como reclamo sobre su puerta.