

### 3 - LOS DOS FAROS DEL SABINAL

*No se alza el edificio: es la mirada.*

*No ilumina la hoguera: es la memoria.*

Federico Gallego Ripoll

#### Antecedentes

En 1861 se aprobaba el proyecto de un faro en el paraje llamado Torre Entinas, cercano a la Punta de Elena, firmado por el ingeniero Antonio Molina, con un presupuesto de 434.651,98 reales de vellón: *“Según se dispuso en el plan general de alumbrado marítimo aprobado en 13 de Septiembre de 1847, debía establecerse en la costa del O. de la provincia de Almería, en los Llanos de Roquetas y sitio denominado Torre Entinas, un faro de 2º orden que alumbrase aquella parte de costa, anunciando la proximidad de una playa tanto más peligrosa, cuando menos perceptible se hace desde el mar, por lo bajo, llano y árido del terreno, que induce al navegante inexperto a creer que la base de las montañas situadas a distancia de la orilla forman el límite de las aguas.*

*Posteriormente, un examen más detenido de la cuestión, hizo ver la conveniencia de trasladar al Cabo de Sacratif el faro de 2º orden asignado a Entinas, resolviéndose por Real Orden de 15 de Octubre de 1856 que se construyese en esta parte uno de 3º de luz fija con destellos de dos en dos minutos.*

*En vista de esto se encargó formar el proyecto al Ingeniero Jefe de 2ª clase D. José Almazán, a cuyas órdenes se hallaban los aspirantes en prácticas D. Manuel Sanz y D. Manuel Ramírez; y, en efecto, en 3 de Septiembre de 1857 pasó esta Comisión a la Superioridad un proyecto de faro para Entinas, con una torre de 38 metros de altura que elevaba el plano focal unos 40 metros sobre el nivel del mar.*

*Pero por una parte habiase olvidado consultar al ramo de Guerra acerca de las ventajas o inconvenientes que bajo el punto de vista de la defensa de la costa ofrecía el emplazamiento elegido; y, por otra, al entrar en la Junta consultiva, sesión de 16 de Noviembre de 1857 en el examen del proyecto, se indicó por el Sr. Inspector D. Toribio Areitio La conveniencia de variar el emplazamiento, trasladándolo a otra punta más al E. designada en el informe de aquella Corporación con el nombre de Punta Gallardo, y, que en el país se conoce bajo la denominación de Punta de Elena.*

*Devolviose en consecuencia el proyecto al Ingeniero Jefe de la provincia de Almería, para que se introdujesen en él algunas modificaciones, verificadas las cuales se elevó nuevamente a la Superioridad en 15 de Septiembre de 1859.*



Faro de Sabinal tras un lentisco. Foto Mario Sanz

*Consultada la Comisión de Faros a cerca del nuevo emplazamiento propuesto, informó en 16 de Diciembre de 1859 de acuerdo con lo manifestado, primero, por el citado Inspector Areitio y después por el Ingeniero de la provincia de Almería en unión del Ingeniero Militar Ibarra, en efecto, echar una ojeada sobre la hoja n.º 1.º de los planos, en que se representa aquella parte de costa para convencerse del acierto que ha presidido a la elección del nuevo emplazamiento.*

*Pero no debió ser sin duda bien comprendida por el Ingeniero de Almería la mente de la Junta Consultiva, por cuanto en su informe de 26 de Abril de 1860, consultó ésta a la Dirección de obras públicas la devolución del proyecto, para que se modificara con arreglo a las prescripciones de la misma que en resumen son las siguientes:*

*1ª Que se ponga el Proyecto en armonía con la nueva localidad elegida, modificando si es necesario el sistema de fundaciones.*

2ª Que se disminuya la altura de la torre de manera que el plano focal resulte a 33 metros sobre el nivel del mar, haciéndose visible la luz entonces a la distancia de 16,25 millas para un observador colocado a 4 metros, es decir sobre cubierta de buque en buques de alto bordo.

3ª Que se rectifiquen los cálculos relativos a la estabilidad de la torre partiendo de datos más exactos que conducirán a adoptar espesores menores.

4ª Que en vez de emplear el sillarejo en la construcción de la torre, se use la sillería que en los precios del presupuesto aparecía más barata que aquel.

5ª Que se supriman las coronas o placas de hierro que unidas por medio de tirantes se proponían para oponerse a los efectos de los terremotos, supuesto que las variaciones de temperatura en el hierro habrían de producir por sí solas las dislocaciones que trataban de evitarse en casos raros.

6ª Que se modifique el piso propuesto para la cámara de iluminación, estableciendo un envigado radial, a la que se presta el cabo de la escalera.

Aceptando este informe de la Junta consultiva por la Dirección general de obras públicas, fue remitido al Ingeniero Jefe con oficio fecha 1 de Mayo del año próximo pasado, llamando en él nuevamente la atención sobre la altura del plano focal, que debía ser la de 33 metros señalada en la última tabla aprobada, inserta en la página 29 de la última edición del plan general de alumbrado marítimo.

Como consecuencia de lo expuesto resulta la necesidad de cambiar la altura de la torre, y, como en el primer informe de la Junta Consultiva se proponían también algunas modificaciones en el resto del edificio, no parecerá extraño que presentemos un proyecto enteramente nuevo, habiéndonos atendido al redactarlo a las prescripciones de aquella Corporación. Pasamos a describirlo.

### DESCRIPCIÓN DETALLADA DEL PROYECTO

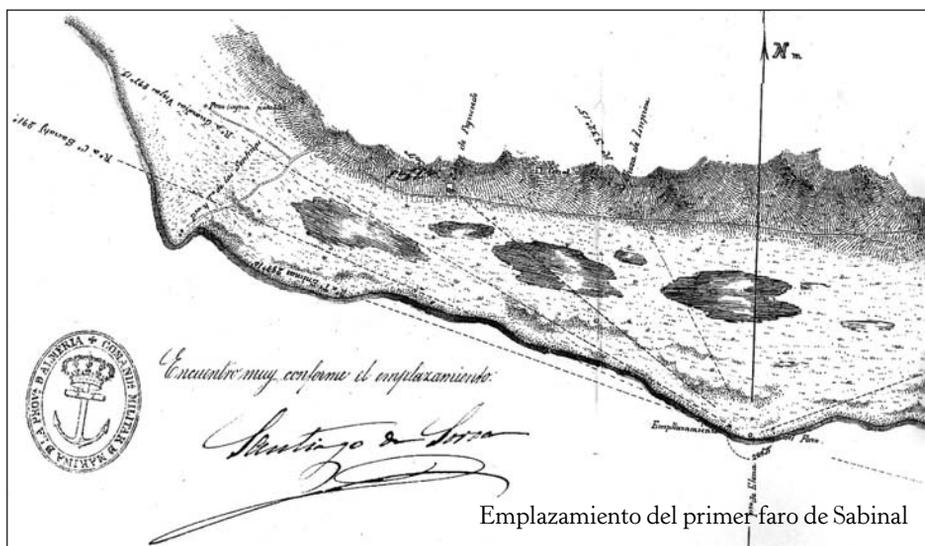
Cuerpo de habitaciones.

Emplazamiento. - Ya hemos manifestado antes que, ora se considerase el faro como luz local para señalar los Llanos de Roquetas, ora se le mire bajo el punto de vista de la iluminación general de la costa en combinación con las dos grandes luces de los cabos Gata y Sacratif; el lugar más conveniente es la Punta de Elena.

Distribución. - Como este sitio se halla bastante distante de población, y, como por otra parte la grande altura de la torre hará penoso el servicio del faro; nos ha parecido conveniente y, hasta necesario establecer en él habitaciones para tres torreros, conforme también con lo dispuesto en el artículo 3º del reglamento de 21 de Mayo de 1851. Además debe haber en faros de esta importancia una sala destinada a la limpieza de los objetos del alumbrado, otra para almacén o depósito, y, por último un gabinete con su alcoba par alojamiento del Ingeniero en las visitas que con frecuencia ha de girar a él...

Alrededor del cuerpo de habitaciones se propone establecer una acera enlosada de metro y medio de ancho sostenido por un parapeto o murete de recinto, a la cual se subirá por medio de una escalinata construida en la fachada principal.

Tiene por objeto este muro de recinto primero establecer el pavimento de las habitaciones a una altura de ocho decímetros sobre el terreno natural, para evitar en ellas las humedades tan perjudiciales a la salud de los torreros, como a la conservación



misma del edificio, y segundo evitar también que las arenas penetren en él, pues la tendencia de estas allí es a elevarse agrupándose alrededor de los objetos, según hemos podido observar en algunas chozas y casas del contorno...”

## El primer faro del Sabinal

El primer faro del Sabinal se encendió el 31 de diciembre de 1863, situado a unos 50 metros de la orilla del mar, en una zona muy llana, lo que le daría muchos problemas y llegaría a acabar con su existencia. Estaba servido por dos torreros y su aparato era giratorio de tercer orden sobre carro circular de tejos, accionado por una máquina de relojería con regulador de aletas de la casa Lepaute. La torre tenía 31 metros de altura y la luz estaba a una altura focal de 32,1 metros, lo que le daba un alcance de 18 millas. Tenía una característica de luz fija variada por destellos blancos cada dos segundos y estaba dotado de una lámpara Degrand alimentada por aceite de oliva.

La documentación más antigua de este faro está muy mermada y no tenemos muchas noticias de sus primeros torreros. Lo que sí sabemos es que el primer torrero encargado se llamaba Francisco García y que tuvo problemas con la limpieza: “En las visitas realizadas por el Sr. Inspector de este Distrito a los faros de la provincia ha observado que el del Sabinal no tiene el aparato con el aseo y limpieza que corresponde para su buena conservación; en su consecuencia, y con arreglo al artículo 52 del reglamento se le ha impuesto el castigo de tres días del haber al Torrero principal D. Francisco García encargado de dicho faro...”

Almería 13 de Mayo de 1864. El Ingeniero Juan Antonio Moreno”

Entre estas fechas y 1876 hay un vacío de documentación que nos hace dar un largo salto en el tiempo. En noviembre de 1876 sabemos que el torrero

encargado se apellidaba Conde y uno de los subalternos Serrano. En esas fechas el faro estaba servido por tres torreros.

## Celestino Gil

El 17 de abril de 1882 entra en el faro, procedente del duro faro de la Isla de Alborán, Celestino Gil, para cubrir la plaza de encargado que ha dejado libre Francisco Gil Payá.

Celestino Gil y el subalterno Juan Pedro Revueltas se aplican en el cambio de la lámpara Degrand por un nuevo mechero Doty, ya que por esas fechas el aceite de oliva que se usaba como combustible en el faro se sustituyó por parafina de Escocia. También se aplican en quitar la arena de la playa que el viento iba aglomerado contra el edificio.

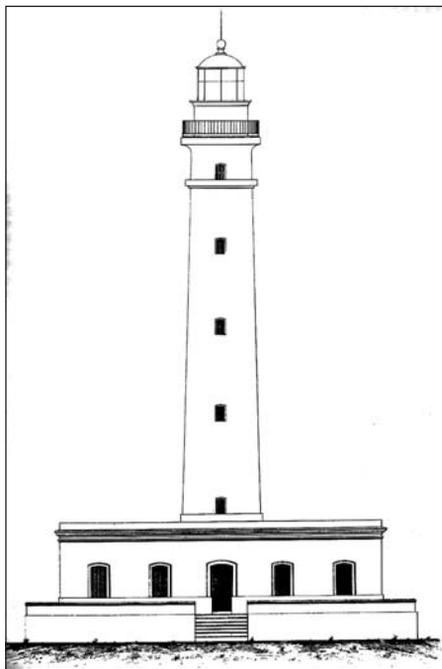
El 3 de marzo de 1883, Celestino Gil escribía en el libro Diario de Servicio que a las nueve de la mañana

y a causa del fuerte levante, cuatro embarcaciones pescadoras necesitaron del auxilio de los torreros, que tuvieron que ayudarles a varar sus lanchas.

Pese a que los torreros solían hacer las limpiezas reglamentarias a diario, al parecer, esto no era suficiente para la Jefatura: *“En la visita que el Sr. Ingeniero 1º Don Rafael Mazarredo giró ayer acompañado del Ingeniero Jefe que suscribe al faro de 3º orden el Sabinal de esta provincia se notó falta de celo en el servicio del mismo, poca limpieza en los aparatos, enseres y edificio en general, descuido y abandono en la manera de llevar la documentación, y en su vista el Ingeniero encargado propuso se les impusiera a los torreros encargados del servicio de dicho faro una corrección que yo acepté desde luego pero que en vista de circunstancias atenuantes reduje para el Torrero 1º D. Celestino Gil al descuento de tres días de haber, reprensión y apercibimiento y al Torrero 3º D. Juan P. Revueltas a un día de haber y así mismo reprensión y apercibimiento.*

*Lo que tengo el sentimiento de proponer a V.E. suplicándole al mismo tiempo que preste su aprobación al correctivo impuesto como falta leve, que juzgo de todo punto necesaria para restablecer la marcha normal en esta provincia y en un servicio tan importante. Almería 7 de Junio 1883. El Ingeniero Jefe Damián Quero”*

Celestino Gil no está bien de salud y solicita poder servir en faros de descanso, para ello adjunta documentos firmados por un médico y por su compañero: *“Ilmo. Sr. Director Gral. de Obras públicas*



Alzado del primer faro de Sabinal

D. Celestino Gil y Lorenzo. Torrero primero del faro del Sabinal en esta provincia de Almería a V.S.J. con el mayor respeto expone: que en vista de contra hoy con veintiocho años de servicio en el cuerpo de Torreros; los cuales ha practicado casi siempre en los faros de los tres primeros órdenes y los de más fatiga de la península, como son los de Trafalgar, Cabo Tiñoso, Isla de Alborán y Sabinal; y reuniendo además dicho Torrero todas las condiciones reglamentarias para solicitar un faro de descanso.

Suplica rendidamente a V.S.J. que en vista de los largos y penosos servicios del exponente, se sirva destinarle a uno de los cuatro faros de descanso que existen en esta provincia de Almería. Gracia que no duda alcanzar de la rectitud que distingue a V.S.J. cuya vida guarde el cielo muchos años para el bien de sus subordinados.= Faro de Sabinal a 4 de Diciembre de 1886.

Documentos adjuntos:

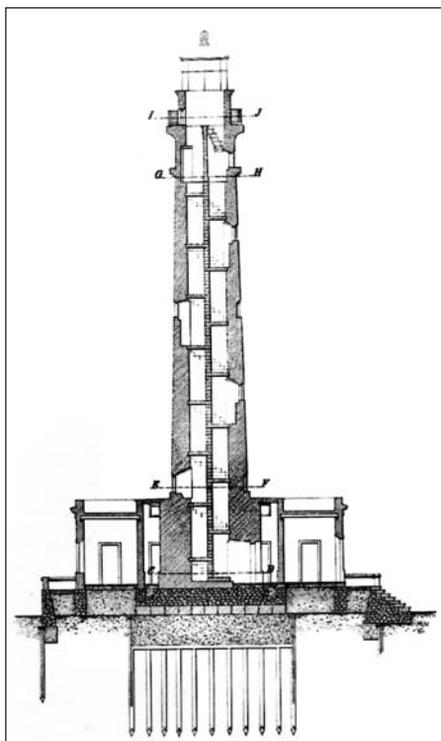
D. José Vizcaíno Villanueva

Licenciado en medicina y cirugía y titular de esta.

Certifico; que hace algún tiempo estoy prestando mi asistencia facultativa al Torrero 1º del faro del Sabinal D. Celestino Gil y Lorenzo, el que padece palpitaciones al corazón y algunos ataques de disnea. Esto que según mi opinión son producidas por el ascenso de fatigas que el paciente experimenta en la ascensión de la torre y por el mucho trabajo que en establecimiento de esta índole le proporciona, puede desde luego sufrir algún alivio dedicándole a faenas menos penosas y aún en el mismo servicio de faros con tal de que sean torres de poca altura y donde los esfuerzos musculares que tenga que ejecutar sean compatibles con su edad y con su salud bastante quebrantada...

El Torrero que suscribe declara: que el Torrero 1º D. Celestino Gil no se encuentra apto para desempeñar el servicio de este faro, por ser la torre de bastante elevación. Como tampoco puede hacer el servicio de correo por encontrarse dicho Sr. algo padecido. El Torrero 3º Juan P. Revueltas."

El 5 de diciembre entra de encargado Sebastián Sansó y se va Celestino Gil, trasladado al faro de Zumaya.



Corte del primer faro de Sabinal

## Naufragios

La zona de Sabinal siempre ha sido propensa a los naufragios. A finales de octubre de 1889 embarrancaba en la playa de Torreblanca, el vapor inglés “Mauritania”, sorprendido por el fuerte temporal. Por suerte pudo salir poco después, tras retirar parte de la carga y ser arrastrado por otras embarcaciones para sacarlo a flote.

El 14 de febrero de 1891, el vapor “Helios” embarrancaba frente al actual Almerimar. La “Crónica Meridional” del día 18 informaba del suceso: “EL NAUFRAGIO DEL “HELIOS”.

*...Atentamente invitado por el gerente de la casa armadora del vapor Numancia, nuestro amigo D. Joaquín Acuña, pasé a bordo de dicho buque que zarpó anteanoche de ese puerto con rumbo a este golfo, en el que fondeamos en la madrugada de ayer, después de una travesía algo penosa por efecto de la gruesa marejada del SE reinante.*

*El Numancia dio remolque a la magnífica balandra Joaquina, propiedad del Sr. Ortuño y ambos se atracaron a los costados del Helios con el fin de proceder al salvamento de su carga.*

*El “Helios”*

*Es este un hermoso buque de 1.249 toneladas de registro, de la matrícula de Hull (Inglaterra) propiedad de los Sres. H. Brig. Sons y Compañía, de aquella plaza...*

*La cámara de popa es espaciosa y elegante, construida de excelentes maderas y aderezada confortablemente.*

*Es un buque completamente nuevo, resistente y de vapor.*

*Costó según mis noticias, más de dos millones a sus armadores.*

*Está tripulado por treinta expertos marinos, bajo el mando del Capitán Thomas J. Jonhsone que es un hombre normal y cuya fisonomía no revela inteligencia superior, el cual a pesar de sus treinta años de navegación, sin que le haya ocurrido otro percance igual, ha demostrado en esta ocasión no conocer muy prácticamente nuestra costa, pues si bien en las cartas marítimas no figuran los bajos de piedra en que ha encallado el buque que hoy manda, en los derroteros tanto de la marina inglesa como de la española, se consignan.*

*La situación del “Helios”*

*Hallase este buque sobre un banco de piedra frente a los baños de Guardia Viejas.*

*Con cargamento de carbón de Cardiff, dirigiase a Génova, cuando en la noche del jueves próximo pasado, haciendo rumbo desde Sacratif a la punta del Sabinal, o en términos marinos SE/E 1/2E, muy metido en tierra, de la que dista unas tres millas, dio con sus fondos sobre los referidos bajos, practicándosele una avería de consideración en el casco, pues a los pocos momentos se inundaron sus departamentos interiores, cuartos de máquina y bodegas, hasta más de la mitad de su altura.*

*Sin embargo, como el “Helios” es un buque de alto bordo, han quedado en seco las primeras bodegas y las cámaras.*

*El buen tiempo reinante a su vez, ha contribuido a que el buque se mantenga firme, si bien no hay esperanzas de poder salvar, pues la avería debe ser importante, y en cuanto recale el poniente, el temporal le hará oscilar y a los choques quedará destrozado en pocas horas.*

*Encuétrase situado el buque, como ya digo, a unas tres millas de la costa, proa a Sabinal, en el lugar designado por los marinos y en los derroteros, con el nombre de Culo de Perro...*

#### Operaciones de salvamento

*Uno de los primeros que acudieron al lugar del naufragio, fue nuestro amigo el Sr. Benet, Cónsul de Inglaterra en Adra, el cual, auxiliado de sus operarios y de una brigada de jornaleros, procedió con urgencia al salvamento de las provisiones, que eran por cierto muy abundantes, y al de los efectos de bordo, cordelaje, calabrotos, hierros, etc. operación que aún continúa, pues se está desarmando la cámara, cuya vista ofrece en este momento una impresión triste, al verla desmantelada.*

*Desde que fondearon el vapor Numancia y la balandra Joaquina, se está trasbordando el carbón que constituye la carga del Helios.*

*No se podrá salvar más que una parte insignificante de la misma..."*

*Al día siguiente el diario volvía sobre el tema: "Náufragos*

*Según noticias recibidas ayer, los náufragos del magnífico vapor inglés Helios, perdido frente a Balerna, han desembarcado ya en Adra, incluso el capitán Mr. Jonson.*

*Desde este puerto, por cuenta del Almirantazgo inglés, serán transportados a sus respectivas localidades, en el primer buque de vapor que zarpe con rumbo a Inglaterra.*

*A bordo del Helios sólo han quedado el piloto, el primer maquinista y el cocinero, continuando las operaciones de salvamento de efectos y del cargo...(D. Fausto)."*

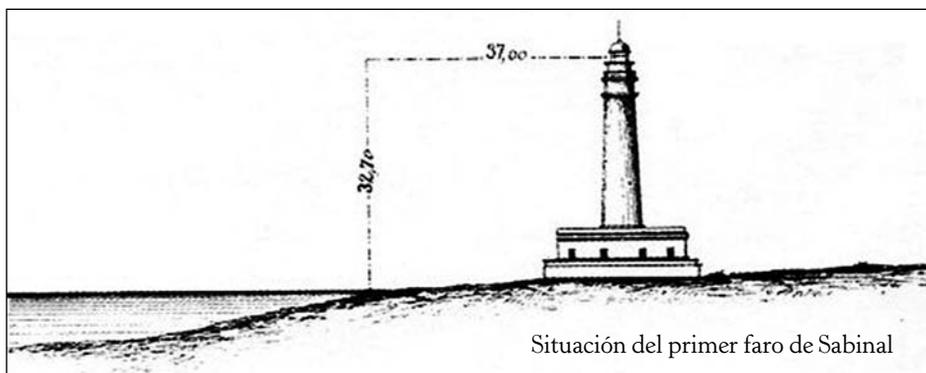
## **Manuel Pallarés**

El torrero 3º Manuel Pallarés estuvo algunos años en Sabinal como subalterno y eventualmente como encargado. Durante su estancia los encargados se sucedían cada poco tiempo.

El 26 de diciembre de 1891, por enfermedad de Sebastián Sansó, se hace cargo de todo el servicio Manuel Pallarés, hasta el 2 de enero de 1891 que llega José de Castro como nuevo encargado. Pero José dura poco y el 1 de abril de 1892 entra como encargado Manuel Díaz.

Entre algunas retenciones en la rotación, cambios de mechero, roturas de chimeneas y enfermedades de los torreros van pasando las noches de vela. El 28 de marzo de 1895 viene un nuevo torrero 1º de apellido Rojas. El 1 de abril de 1896 entra como nuevo encargado Bartolomé Tur. El 1 de noviembre de 1898 es sustituido por Juan Fuster, que durará hasta el 1 de junio de 1899 cuando llega José García Iglesias.

El 8 de agosto de 1899 vuelve como encargado Juan Pedro Revueltas, que hace unos años estuvo de subalterno por aquí. Poco después, el que se marcha es Manuel Pallarés.



## Problemas para el primer faro

El 23 de abril de 1902 entra Antonio Gómez como nuevo encargado, que durará algo más que sus antecesores y verá pasar una buena colección de subalternos en los años que estuvo en Sabinal. El 11 de diciembre entra Francisco Gómez como torrero 3°.

El 10 de diciembre de 1903 es sustituido por Juan Herrera y el 26 de febrero de 1909 entra el 2° Antonio Gandolfo, inaugurando una saga de torreros que permanecerá en este faro casi hasta la actualidad.

Entre tanto, la regresión progresiva de la costa pondría en serias dificultades al faro. Inicialmente se pensó en hacer un muro de defensa que lo protegiese, pero la tardanza en su ejecución lo hizo innecesario. Un telegrama fechado el 2 de marzo de 1910 notificaba que un fuerte temporal del suroeste había ocasionado el hundimiento de parte del corredor y habitaciones esquina de ese cuadrante. La magnitud del desastre también afectó a la cimentación y al pilotaje, produciendo el hundimiento de toda la parte sur, corredor exterior y habitaciones hasta llegar al muro que circundaba la torre, cuya esquina suroeste quedó en ruinas, observándose en la parte superior de la torre grietas que hacían peligrar su integridad. A toda prisa se preparó el proyecto de un castillete de madera que albergaría un aparato de 4° orden que hubo que retirar de la exposición que se celebraba, en esos momentos, en Valencia.

A las 5 de la madrugada del 17 de marzo la fuerza del mar partía e inundaba el aljibe y el 5 de abril se venía abajo lo que quedaba en pie de las habitaciones del torrero 3°. Entre tanto se realizaba con urgencia una defensa de hormigón para retrasar el proceso de deterioro y se iniciaba el proyecto de un faro nuevo.

Por si el faro estaba poco tocado, el 15 de junio de 1910, un terremoto le hace temblar: *“A las 4 h se cayó la lámpara sobre la plataforma de la cámara de iluminación a causa de un temblor de tierra. Se rompió la chimenea de servicio. El Torrero 2° Antonio Gandolfo.”*

La defensa que se construyó detuvo, momentáneamente, el proceso de desmoronamiento del faro y éste pudo seguir unos años más en servicio. Pero

los problemas no paran aquí y los temporales mortifican a los torreros: “11-6-1912. A las 23 h se rompió la chimenea cambiándose al momento, los destellos con irregularidad a causa de las oscilaciones de la torre por un fortísimo temporal de mar y viento. El Torrero encargado Antonio Gandolfo.”

El faro estaba sufriendo las consecuencias de las denominadas “beach cups”, que someten a las orillas de esta zona a continuas oscilaciones de gran radio, senos y vaguadas que se desplazan de un lado a otro, pero eso no había sido tenido en cuenta por los ingenieros al determinar su ubicación.

## El bajo “Culo de Perro”

El bajo denominado Culo de Perro, cercano por el suroeste al faro, siempre ha sido un grave inconveniente para la navegación, por lo que los usuarios solicitan su señalización: *“En contestación al oficio de V.E. en que dispone manifieste si habría posibilidad de marcar el bajo “Culo de Perro”, con una baliza luminosa, tengo el honor de manifestarle que es tanta la mar arbolada en el referido bajo, con temporales de poniente que dudo sea posible marcarlo en la forma por la frecuente destrucción que sufriría la baliza. Pero si ambos procedimientos el del sector rojo en Sabinal y el de la baliza luminosa no fueran posibles, podría haber otras soluciones que me permito exponer a la consideración de V.E. y son las siguientes: - 1º El establecimiento en Entinas de una luz de unas 5 o 6 millas de alcance que por su enfilación con Sabinal indicase el peligro de pasar al N. de dicha enfilación.-*

*2º - El establecimiento en el castillo de Guardias Viejas de una luz de 3 a 4 millas de alcance y visible sólo con el sector del SO. al SE. o con dicho sector rojo que abrazando el bajo indicase la necesidad de gobernar al S. por el peligro de la proximidad del bajo.*

*3º - El establecimiento en Balerna de una luz de 4 a 5 millas de alcance visible sólo con un sector del S. al SE. o con dicho sector rojo que como la anterior, abrazando al bajo indicase la necesidad de gobernar al S. - Con cualquiera de estas tres soluciones y el establecimiento en Entinas o Guardias Viejas de una bocina de niebla, cree el que suscribe, salvo la más acertada opinión de V.E. quedaría perfectamente garantizado en todo tiempo la navegación por ese peligroso trozo de costa, evitándose los frecuentes accidentes que por su situación actual ocurren.”*

Pero el asunto no es sencillo y, además, algunos en el Ministerio, con un exceso de optimismo, creen que el balizamiento no es necesario: *“Tengo el honor de comunicar a V.S. en contestación a su oficio nº 53 que considero muy difícil y costoso el señalamiento del bajo “Culo de Perro” por baliza fija ni por boya fondeada, a causa de los temporales que combaten dicho paraje, creyendo además que ese señalamiento no es absolutamente necesario, pues estando el citado bajo a menos de 1.800 metros al SSE del castillo de Guardias Viejas y fuera por consiguiente de toda ruta ordinaria, no ofrece peligro ninguno a la navegación; y aún para evitar el riesgo más remoto, existe también la indicación que se hace en el “Derrotero General del Mediterráneo” de no rebasar la enfilación marcada por la torre de las Entinas y el faro del Sabinal.”*



Restos de los cimientos del antiguo faro de Sabinal. Foto Mario Sanz

## El hundimiento del faro y entrada en funcionamiento de la torre provisional

La torre del faro sigue oscilando con los temporales mientras Antonio Gandolfo y Antonio Bonachera intentan mantener el servicio en buen funcionamiento. Pero el 21 de febrero de 1915, los Antonios mandan un telegrama a la Jefatura comunicando que el mar se está llevando el faro definitivamente: *“El fuerte temporal reinante ha destruido y arrasado las defensas construidas faro Sabinal amenazando completa destrucción del edificio, que han tenido por esta causa que abandonar los torreros durante la pasada noche, con lo que en definitiva deja de prestar servicio, iluminándose el mismo día el provisional con uno de 6º orden y lámpara de gasolina.”*

La nueva torre provisional era una estructura de madera de 24 metros de altura con un almacén y una habitación para el torrero de turno, colocado todo sobre un bloque de hormigón. Esta estructura provisional se ubicó a 150 metros de la orilla, lo que evitaba que el mar llegase a su base. En principio se colocó un aparato de sexto orden que daba luz roja fija, pero enseguida se cambió por un aparato Universal de cuarto orden con la misma característica que tenía el del faro hundido.

Pero la torre provisional tenía otros problemas, entre ellos las fuertes oscilaciones provocadas por el viento, que rompían los capillos de la lámpara. El 19 de junio de 1916, los torreros del faro provisional se llevan otro buen susto: *“A las 22 h 35’ se inflamó la lámpara de servicio a causa de haberse desastañado la boquilla del porta chimeneas presentando un fuego espantoso teniendo que sacarla con mucho peligro envuelta con las cortinas las cuales ardieron; en todo eso pasaron 15 minutos sin haber luz, hasta que se encendió la otra lámpara. Sin más novedad. El Torrero 2º Antonio Bonachera.”*

## El hundimiento del “Luisiana”

Durante la primera guerra mundial, debido al peligro de ser atacados por los submarinos de guerra alemanes, los buques que iban camino del Estrecho de Gibraltar se acercaban peligrosamente a la costa. Cerca de Punta Entinas se había proyectado una boya que balizara el peligroso bajo Culo de perro, pero el 9 de febrero de 1917, pocos meses antes de que la boya se colocara en su lugar, el bajo se cobraba una nueva e importante víctima. El trasatlántico italiano “Luisiana” embarrancaba y, a pesar de los esfuerzos por salvarlo, se perdía en su totalidad. La “Crónica Meridional” informaba del siniestro el día 11: “OTRO VAPOR ENCALLADO; EL TRASATLÁNTICO LUISIANA

*En las últimas horas de la noche del viernes 9 llegó a nosotros el rumor de que en las proximidades de Guardias Viejas había embarrancado un vapor. Nuestros informes nos permiten ahora manifestar que el mismo es el “Luisiana”, que sobre las cinco y media de la tarde del viernes encalló por haberse pegado demasiado a la costa, en el bajo denominado “Culo Perro”, en el mismo sitio donde se había empotrado el noruego “Hanglaud”, que pocas horas antes había sido puesto a flote.*

*En el momento de apercibirse el capitán del siniestro, ordenó por radiotelegrafía que se lanzaran radios demandando auxilio, contestando la estación de Cabo de Palos, y extrañando que no diera señales de vida la de Almería, más próxima al lugar de la catástrofe.*

*El “Luisiana” desplaza 4.983 TRB, procedía de Buenos Aires llevando a bordo para Génova 225 pasajeros, en su mayoría mujeres y niños, quienes, al apercibirse del encallamiento comenzaron a dar gritos.*

*Poco después del siniestro, el vapor “Bolonia”, perteneciente al Lloyd italiano, que marchaba a pocas millas del “Luisiana”, también con rumbo a Génova, recogió el pasaje, al que no le había ocurrido novedad. El trasbordo se hizo fácilmente en los botes del “Luisiana”.*

*Este buque fue construido en 1906 por la Sociedad Egercieluz Becinir, y pertenece a la acreditada compañía Lloyd italiana, matrícula de Génova.*

*Tiene de eslora 393,7 metros, 48,1 de manga y 25,6 de calado desde el puntal, y la fuerza de sus máquinas es de 444 N.H.P.*

*La tripulación la componen aproximadamente 150 hombres. Además de los 225 pasajeros, en Buenos Aires tomó un cargamento general de lana en barra, maíz y trigo con destino a Génova.*

*Al embarrancar se abrió una pequeña vía de agua en la bodega N° 1. El remolcador “Belos” salió ayer a medio día para la zona, con objeto de comenzar los trabajos de puesta a flote, ya que se halla entre dos rocas, creyéndose que el salvamento se hará con dificultad aprovechando la bonanza del tiempo.”*

El 14 de febrero la siempre atenta “Crónica Meridional” volvía sobre el tema, manteniendo la esperanza en la recuperación del trasatlántico: “COMIENZA EL SALVAMENTO

*Ha comenzado la descarga del trasatlántico “Luisiana” que embarrancó al atardecer del viernes último en el bajo rocoso de Culo de Perro, próximo a Roquetas.*

*En la madrugada de ayer fondeó en este puerto el vapor “Gisbert Habit”, que, venía desde Gibraltar, donde se hallaba fondeado, y salió para el sitio del encallamiento del “Luisiana”, comenzando el trasbordo de la carga para depositarla en Almería hasta que el buque siniestrado sea puesto a flote.*

*El “Gilbert Habit” trajo 400 pacas de lana, que, después de depositarlas en el muelle, pasaron a un almacén. Por la noche desembarcó otro cargamento.*

*Terminada la operación de descarga del grano, lana, etc, que el trasatlántico llevaba para Génova, el “Gilbert Habit” salió para Culo Perro para ultimar su compromiso. Aligerada un poco la carga, el “Luisiana” será desencallado seguidamente.”*

El día 17 se pierde la esperanza de recuperar el buque: **“EL LUISIANA PERDIDO**

*Los temores que se abrigaban de que el fuerte temporal de antes de ayer podría dificultar las operaciones de salvamento del vapor “Luisiana” se han confirmado.*

*El remolcador “Belos”, que se encontraba auxiliando al buque debido al furioso temporal, se vio obligado a salir a alta mar. En el “Luisiana” se han abierto varias vías de agua, inundando totalmente las bodegas.*

*Ayer por la mañana, cuando cesó el temporal y comenzaron de nuevo las operaciones, se vio que era difícil continuar el salvamento, pues sigue haciendo agua y se halla en inminente peligro, por lo que el capitán ordenó a la tripulación abandonar el buque a riesgo de perecer ahogados, procediendo a subir sus equipajes y trasbordarlos al vapor inglés “Gilber habit”, que con los tripulantes, llegó ayer por la tarde a este puerto. El “Belos” también trajo cuatro botes salvavidas del trasatlántico italiano. A bordo del vapor quedó el primer piloto y varios marineros custodiando las mercancías hasta su total hundimiento.*

*Si el temporal, como se cree, amainará, se intentará nuevamente el salvamento, ya que la carga que queda en el interior es de bastante consideración.”*

Desde el faro de Sabinal se seguían los trabajos y esfuerzos baldíos para el rescate, que culminaron cuando el casco fue arrastrado por el temporal hacia levante del bajo, encallándolo muy próximo a la costa. Allí fue desguazado, llevándose la obra muerta que emergía del agua y dejando abandonado el resto, que quedó sumergido casi a flor de agua.

## **La boya de Culo de Perro**

Después de la pérdida del “Luisiana” se retoma el balizamiento del peligroso Culo de Perro, con un proyecto del ingeniero Mauro Serret que preveía una boya luminosa presupuestada en 22.500 pesetas: **“MEMORIA**

*Por R.O. de 11 de los corrientes se aprobó el Plan definitivo de las Señales luminosas y apariencias que deberá caracterizar a los que han de instalarse en la costa de levante de España.*

*Entre estas señales figura la que balizará el bajo conocido por el nombre de Culo de Perro en la Punta de la Entinas en la provincia de Almería en cuyo bajo ha sido frecuente en todo tiempo ocurriera naufragios y que recientemente se han recrudecido por lo ceñidos a la costa que navegan los barcos.*

*Para balizar este bajo se ha previsto el fondeo de una boya luminosa de alumbrado permanente con la apariencia de centelleante blanca en grupos de 3 y un alcance de 8 millas...*

*La boya se fondeará en un calado de 8 metros de agua. El cuerpo flotante tiene que ser cilíndrico de 1,150 de diámetro y una altura de 1,720. En el centro del cuerpo flotante se aloja el acumulador de gas y sobre la boya se apoya el castillete que sostiene la linterna cuyo plano focal queda 3,30 metros sobre el nivel del mar...*

*Tanto por el interés grandísimo que tiene la navegación en que pronto se encuentre balizado paraje tan peligroso como frecuentado, como por las dificultades que hoy existen para realizar esta clase de trabajo estimamos que se debía procurar formalizar el contrato del suministro de las dos boyas lo más seguidamente posible...*

*Madrid 15 de Diciembre 1917"*

## **Otro naufragio**

El 22 de abril de 1918, la "Crónica Meridional" informaba de un naufragio en las inmediaciones del castillete que hacía las veces de faro: "EN PUNTA ENTINAS.

*VELERO EMBARRANCADO.*

*Las noticias que circularon anteanoche de haber ocurrido un accidente marítimo en el sitio conocido como Punta Entinas, ayer mañana tuvo confirmación.*

*Nuestros informes, recogidos de personas que regresaron en las primeras horas de la mañana de Punta Entinas, son de que el bergantín goleta ruso, llamado Rossie de unas 2.000 toneladas (otros aseguran que 300), navegando por aquel sitio sobre las cuatro de la mañana, embarrancó, sin que la tripulación pudiera evitarlo.*

*El fuerte temporal de Poniente, le hubo de romper parte del velamen y el buque quedó casi sin gobierno.*

*La tripulación, la componen dos españoles, dos finlandeses, un ruso y un danés.*

*Aseguran que el Rossie iba sin el capitán, a causa de haber desembarcado hace pocos días por hallarse enfermo.*

*Los tripulantes que tuvieron en gran riesgo la vida, fueron salvados por medio de unos cables de cáñamo que desde tierra les tendieron.*

*El Rossie, procedía de Ibiza con cargamento de sal destinado a Rocheffort (América).*

*El bergantín ha quedado empotrado a Poniente de la caseta de carabineros de Entinas.*

*Se cree que está perdido totalmente.*

*Han comenzado los trabajos de salvamento, pero estos serán inútiles."*

*Por suerte, al día siguiente se informaba de la recuperación del velero: "BUQUE SALVADO. EL VELERO "ROSSIE"*

*Según nos informaron ayer, ha variado notablemente la situación en que se hallaba el velero ruso Rossie, embarrancado en Punta Entinas.*

*La bonanza de ayer auxilió bastante las operaciones que desde un principio se comenzaron para salvarlo.*

*El Rossie, con su cargamento de sal, fue puesto a flote.*

*A causa del choque con las rocas, se dice que tiene averías en el timón...*

*El bergantín goleta Rossie entró ayer tarde en el puerto sin ningún auxilio.*

*Nos aseguraron que no traía averías, a pesar de haber sido batido el casco por el temporal."*

## **El balizamiento de Culo de Perro se coloca**

Por fin, tras innumerables avatares, se colocaba la boya, alimentada por acetileno, que balizaría el bajo más peligroso de la zona: *"Reunidos sobre el Remolcador "Estella" en aguas de la Punta de Guardia Vieja en Almería el día veintinueve de Septiembre de mil novecientos dieciocho los Señores Don Ángel Ochotorena, Ingeniero de Caminos afecto a la Jefatura de Obras Públicas de dicha provincia y encargado del Servicio marítimo de la misma y Don Mauro Serret y Mirete afecto a la Sección de Señales Marítimas del Servicio central de Puertos y Faros bajo cuya dirección se ha realizado el montaje y fondeo de la boya que queda balizando el bajo de Culo de Perro el Sr. Serret hizo entrega al Sr. Ochotorena de la boya fondeada que reúne las condiciones y características siguientes:*

*La boya es de la Sociedad Sueca Gas Acumulator con flotador de 1.150 m/m de diámetro y una altura de 1,7750 m/m provisto de cola con su contrapeso y timón.*

*Sobre el cuerpo flotante se eleva un castillete metálico que sostiene la linterna con su óptica formada por un tambor dióptrico Fresnel de siete elementos de 200 m/m de diámetro...*

*La linterna aloja en su parte inferior el eclipsador que está dispuesto para producir la apariencia de grupos de tres destellos..."*

La conservación de la boya se adjudica a los torreros de Sabinal que deberán atender al cambio de los acumuladores y al buen funcionamiento de la señal. Pero, casi sin tiempo para reaccionar, un fuerte temporal acaba con el balizamiento del fastidioso bajo, tan sólo catorce días después de su colocación. La boya fue arrancada de su anclaje y se destrozó contra los mismos restos del "Luisiana", que trataba de señalar: *"El Torrero encargado del faro del Sabinal (Sr. Gandolfo) con fecha 13 del actual me dice lo que sigue: Tengo el honor de poner en conocimiento de V.S. que la tarde del día 12 a causa del temporal de viento y mar de W. la boya luminosa de Culo-perro labró el bloque hasta el vapor embarrancado, estando hasta las 17 horas sobre dicho vapor hasta que faltándole el tubo cola por la parte que va unida por una soldadura a la parte inferior de dicha boya, perdió el equilibrio quedando el farol sumergido en el mar, estando toda la noche a la deriva a merced del viento hasta las 10 horas del 13 que se pudo varar en tierra con personal buscado para ello; dicha boya ha quedado el aparato inutilizado y ella con la falta del tubo cola y varias abolladuras..."*

*Almería 15 de Octubre de 1918. El Ingeniero Jefe"*

*"Al Excmo. Sr. Subsecretario del Ministerio de Estado.*

*Madrid 22 de Octubre de 1918*

*A pesar de las precauciones que se han tomado al fondear la boya luminosa de alumbrado permanente que se instaló para balizar el bajo de Culo de Perro en las proximidades de la punta de Guardias Viejas en la provincia de Almería el temporal ocurrido en el día 12 de los corrientes arrancó la boya de sus amarres la arrastró a la deriva y acabó destrozándola contra los restos del vapor “Luisiane” embarrancado y perdido en el expresado bajo.*

*Desgraciadamente han sido confirmados los temores que tenía la Dirección General de Obras Públicas sobre la gran dificultad que había para balizar directamente aquel escollo y que fueron expuestos en un dictamen del Servicio Central de 5 de Noviembre de 1917...*

*La enseñanza tenida con el temporal citado obliga a prescribir el empleo de boyas en aquel lugar tan azotado por los temporales y aconseja el cambio de sistema de balizamiento y estudio comparativo de balizar directamente mediante una batería fija sobre el bajo o hacerlo indirectamente por medio de dos haces emitidos por luces colocadas en tierra... El Director General”*

Para más fastidio, el remolcador que hizo el fondeo de la boya de Culo de Perro, que era uno de los que participaban en el salvamento de los restos del “Luisiana”, intenta cobrar 2.295 pesetas a la Jefatura por el trabajo, pero pareciéndole excesivo, ésta regatea y el precio queda en 1.600 pesetas.

## **El faro provisional sigue prestando servicio**

Antonio Gandolfo sigue de encargado y los subalternos circulan por el faro provisional del Sabinal. El 21 de octubre de 1919 se va Vicente Pomares y el 15 de noviembre viene el tercero Simón Fuentes.

El 1 de abril de 1921 se va Simón Fuentes y entra el tercero Abelardo Alcaraz. Entre tanto se busca una mandadera para asistir a los torreros: “Al Sr. Ingeniero encargado.

*En cumplimiento de lo que me ordena en su respetable comunicación n° 53, fecha 20 de mayo último, he practicado las gestiones correspondientes, encargando del servicio de transporte de la correspondencia y víveres desde Roquetas a este faro, en la forma que en dicha comunicación se previene y por el precio de 2, 50 pesetas cada viaje, a Antonia Muñoz Martínez, persona que, según me aseguran, pues el que suscribe no conoce a nadie en estas intermediaciones, es de entera confianza.*

*Debo hacer a V. presente que la individua en cuestión pone la condición de que ha de cobrar todos los meses juntamente con los haberes de los Torreros de este faro y sin descuento de ninguna clase.*

*No ha realizado ningún viaje durante el mes anterior, empezando su servicio en el día de la fecha...Faro del Sabinal 1° de Junio de 1921. El Torrero encargado suplente. Abelardo Alcaraz.”*

## **El nuevo faro de Sabinal**

Tras el hundimiento del antiguo faro se aprovecharon los restos del edificio y la torre, que fue desmontándose piedra a piedra para construir un nuevo faro



Faro de Sabinal desde las lagunas. Foto Mario Sanz

similar al anterior, pero 400 metros más atrás. El faro se construyó tras una duna arenosa que se sujetó con plantaciones para que los desplazamientos de arena no amenazasen al nuevo edificio.

El actual faro se inauguró en la noche del 28 de junio de 1926, con una óptica BBT gran modelo tipo bivalvo de 500 mm de distancia focal, basamento sobre flotador de mercurio, máquina de rotación, linterna y lámpara de La Maquinista Valenciana. El sistema de iluminación era de incandescencia de petróleo Chance para capillos de 85 mm. La nueva característica daba grupos de 1 más 2 destellos blancos cada 10 segundos y tenía un alcance de 26 millas.

Después de muchos años con dos torreros en el faro, el 8 de enero de 1929 entra un tercer torrero llamado Federico Farau. Pero la ampliación de personal dura poco y, dos meses después, se va Emilio Pérez volviendo a quedar dos torreros en Sabinal.

## **Vuelve a pedirse el balizamiento de Culo de Perro**

Años después, el 3 de marzo de 1932, se presentó el proyectó para la reposición de la boya luminosa, debido a que los naufragios se sucedían con demasiada frecuencia en el ya conocido bajo Culo de Perro. Un oficio del Servicio Central de Señales Marítimas comunicaba lo siguiente: *“Vistos los escritos de esa Dirección general de Navegación, fechas 10 de Noviembre y 4 de Diciembre últimos, significando la conveniencia de que se proceda al restablecimiento de la boya luminosa que balizaba el bajo de “Culo de Perro”, en Almería, o se implante otro sistema de balizamiento que sustituya a aquella, encareciendo su importancia, con motivo del reciente naufragio del vapor María Celina, en dicho punto, y por otra parte que se proceda también al balizamiento de los restos del vapor Mart-Lane que naufragó en Punta de las Entinas, estimando conveniente al mismo tiempo la voladura y extracción de los restos de ambos buques...*

*Esta Subsecretaría ha tenido a bien disponer que, por el Servicio central de Puertos y Señales Marítimas, se proceda:*

1º. Al estudio del nuevo balizamiento del bajo de “Culo de Perro” y del de la “Punta de Entinas”, en la provincia de Almería, y

2º. A la voladura y extracción de los restos del vapor “Luisiana” y del “Mart-Lane” naufragados en los bajos citados que constituyen un peligro grande para todas las embarcaciones, aún las de pequeño calado.”

El vapor “María Celina” había embarrancado en 1931 al empotrarse en el costado de babor una de las calderas del, anteriormente siniestrado, trasatlántico “Luisiana”. Pero aún habrían de pasar muchos años hasta que se colocase una nueva boya en Punta Entinas.

## La saga de los Gandolfo

Cuando el subalterno Gabriel García Gallardo es trasladado a las posesiones españolas del Golfo de Guinea, entra a cubrir su plaza Eustaquio Gandolfo, procedente de la Barra de Huelva. Por tanto, el 14 de octubre de 1933, los dos torreros del faro de Sabinal son Antonio y Eustaquio Gandolfo, padre e hijo unidos por una profesión y una vocación hereditaria.

Los Gandolfo capean juntos los problemas del faro: “28-12-1933. Los destellos, con irregularidad a causa del fuerte vendaval que producía grandes oscilaciones en la torre. La luz desde el exterior se hizo dificultosa su visión a causa de las nubes de arena que producía dicho viento. Eustaquio Gandolfo.”

Aunque nunca ha sido muy dada a los ecos de sociedad, en la revista de Señales Marítimas de enero de 1934 se podía leer la siguiente reseña: “Boda: En Madrid en la iglesia del Buen Consejo (Catedral), contrajeron matrimonio, Maria Luisa Castells Magdalena con Eustaquio Gandolfo Fernández, afecto al faro de Sabinal.”

## La guerra civil

Durante la guerra civil, los faros de Almería fueron tomados como objetivo militar, permaneciendo apagados gran parte del conflicto y siendo atacados por la aviación, que se ensañó especialmente con la alta torre del Sabinal. El 24 de junio de 1937 se producía el ataque más destructivo: “Según me comunican los Torreros encargados de los faros de Adra, Sabinal y Cabo de Gata, han ocurrido los desperfectos y averías que a continuación se detallan, producidos por un aparato faccioso el día 24 del pasado junio...”

Faro de Sabinal.= El torreón ha sido perforado en su parte media y baja por el Este y en su parte baja por el Oeste por tres impactos rompiendo como es consiguiente la caoba del revestimiento interior.= La portezuela de caoba de salida al balconcillo ha sido también perforada diagonalmente, como también por el mismo impacto la portezuela de hierro de la esclusa.= La máquina ha sido taladrada en una de sus caras laterales y rotos los dos cristales de sus portezuelas.= hay un pequeño puntazo en un diente de un piñón.= De la linterna han resultado rotos tres triángulos y diez rombos.= El quemador ha volado.= en la parte óptica en uno de los grupos de dos



Alejandro, Antonio, Luciana, Miguel, Ramona y Eustaquio (en foto superpuesta). Luis, Ángeles Fernández Iñiguez (madre), Antonio Gandolfo (padre), Vicente y Serafín. Sentados Angeles y Eugenio. Foto colección de la familia Gandolfo

*destellos y en el de la derecha tiene puntazos en tres prismas catadióptricos laterales.= El destello gemelo al descrito tiene destrozada la lente "FRESNEL" central y tres prismas de la misma parte dióptrica, y ralladuras dos prismas de dicha lente.= El panel siguiente de un solo destello, tiene volado un prisma catadióptrico superior y tres prismas catadióptricos inferiores a más de un taladro el metal en la junta de dichos prismas.= Del otro grupo de dos destellos, el contiguo al descrito o sea el derecho, tiene destrozados los dos prismas catadióptricos inferiores efecto del mismo impacto que destrozó los prismas inferiores del anterior destello.= El destello gemelo al descrito tiene volada toda la lente "FRESNEL" y roto el 2º prisma catadióptrico superior a partir del centro.= El panel de un solo destello contiguo al descrito tiene destrozados cuatro prismas dióptricos empezando por la periferia.= Efectos de impactos de ametralladora tiene la cúpula dos taladros en su parte inferior y Sur.= Falta un trozo de piso del enrejado interior de la cámara de iluminación en la parte Este, como igualmente otro trozo del piso del enrejado exterior del balconcillo de la linterna."*

El 1 de noviembre de 1937 entra José Pomares que venía de Cabo de Gata, para acompañar a Eustaquio Gandolfo que ha estado de encargado y único torrero en los primeros compases de la guerra. Ambos cuidarán del faro apagado hasta la finalización del conflicto bélico.

## Descripción del faro de Sabinal

La Revista de Señales Marítimas del 1 de septiembre de 1944 daba una detallada descripción de este faro: "GUÍA DE FAROS

*FARO DEL SABINAL (Almería)*

*Está situado en el extremo oeste de la bahía de Almería y abarcando lo que los marinos denominan Llanas de Almería...*

*La torre, como el edificio, pintada de blanco, tiene 35 metros, estando emplazado sobre arena y a dos metros sobre el nivel del mar.*

*Tiene una característica de destellos relámpagos en grupos de dos y uno cada 10", siendo su alcance geométrico de 30 millas.*

*La torre, situada en el centro del edificio, es de forma prismática octogonal en su base y el resto troncocónica. El torreón es metálico, pintado de aluminio, así como la cúpula.*

*Es de tercer orden gran modelo, clasificado de aislado, con una plantilla de dos Técnicos y una gratificación del 12 por 100.*

*El alumbrado es de incandescencia de petróleo, sistema Chance, de 85 milímetros, y el aparato, con flotador de mercurio.*

*El edificio construido en 1925, está bien conservado. Consta de gabinete, cuatro dormitorios, cocina, comedor y despensa para cada técnico.*

*Tiene servicio de agua corriente en las cocinas y retretes, que se eleva a mano a unos depósitos por medio de bomba adosada a un aljibe de 80 m<sup>3</sup> de cabida.*

*Tiene edificio aparte para la inspección, almacén, lavaderos y carpintería.*

*La caza abunda mucho, por estar enclavado dentro de un coto poblado de sabina y lentisco. Fuera del coto, y a partir de un kilómetro del faro, también abunda la caza.*

*La pesca es variada y abundante con embarcaciones, ya que no se conoce la roca en 20 kilómetros al Este y al Oeste y es fácil su varadero.*

*Tiene camino de servicio que lo separa 15 kilómetros del pueblo más inmediato, que es Roquetas de Mar, con 4.000 habitantes. Tiene comercios, médico, farmacia, cartería, teléfonos, telégrafos y cuatro escuelas de ambos sexos.*

*De Roquetas de Mar arranca una carretera que la une a Almería, la capital, con una distancia de 18 kilómetros. De dicho pueblo parte todas las mañanas, excepto domingos, una camioneta de viajeros y regresa al oscurecer...*



Eustaquio Gandolfo en el balconcillo del faro.  
Foto colección de la familia Gandolfo



Revista de Señales Marítimas 1944

*El servicio de abastecimiento se hace con mandadera cada dos días, siendo todo el camino llano, por atravesar terreno de salinas.”*

## Los Gandolfo se renuevan

Después de varios años sólo con la ayuda intermitente del suplente José Bonachera, Eustaquio Gandolfo recibe en 1946 a dos técnicos en prácticas, que, casualmente, son sus hermanos Serafín y Luis Gandolfo. Hay que preparar a la familia para que siga el oficio.

Además, el 23 de diciembre de 1947 entra como subalterno otro de los hermanos, Antonio Gandolfo Fernández, que viene trasladado desde el faro de Cabo de Gata.

Mientras los Gandolfo llevan adelante el servicio del faro con sus

típicos problemas de cambio de capillos y rejillas, obstrucción de racores y tuberías, inflamaciones de eyector y demás; en la Revista de Señales Marítimas de junio de 1953 aparecía la siguiente nota: *“Fallece en Almería Miguel Martínez Ruiz, suegro de Emilio Pomares López y de Antonio Gandolfo Fernández, afectos a Punta Almina y Sabinal. Él estuvo 33 años en Alborán.”*

Además del trabajo en el faro, los Gandolfo son requeridos para otros menesteres, según se desprende de esta nota remitida a Antonio Gandolfo: *“Pongo en su conocimiento que ha sido nombrado miembro de la Comisión encargada de clasificar los analfabetos de esa demarcación según lo establecido por la Superioridad.*

*Los componentes de dicha Comisión se citan al dorso y las normas para la clasificación se remitirán al Sr. Presidente.*

*Dalías 27 de Octubre de 1953. El Presidente: Salinas*

*Dorso que se cita: D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Pilar Suárez Galindo, D. Eustaquio Gandolfo”*

En 1956, el técnico que les hace las suplencias también es un Gandolfo, hermano de los dos titulares. Entra en acción Luis Gandolfo Fernández, que años antes había hecho prácticas en este mismo faro.

## La Revista de Señales Marítimas

La Revista de Señales Marítimas de marzo de 1955 ofrecía todos los datos posibles sobre este faro: *“Faro de tercer orden de Punta Sabinal*

Antonio Gandolfo  
Fernández (en el  
centro con camisa)  
después de una  
buena pesquera.  
Foto colección de la  
familia Gandolfo



*El Faro de tercer orden de Punta del Sabinal está emplazado en la punta más al Sur de los Llanos de Almería; tiene su foco luminoso a 33,82 metros sobre el nivel del mar, y a 31,90, sobre el terreno...*

*El primero y ya desaparecido Faro de Punta del Sabinal que estuvo situado a 100 metros al Sur del actual, fue inaugurado en el mes de mayo de 1863 con el nombre de Faro de Entinas - posteriormente rectificado, en atención a su verdadera situación topográfica -, dotado de un aparato de tercer orden de giro lento, que producía la apariencia de luz blanca fija, variada por destellos del mismo color cada dos minutos, y una lámpara de émbolo y peso, con mechero Doti de tres mechas. Por avances progresivos del mar, éste llegó a sus cimientos en el año 1893, hecho que subsistió con alternativas hasta el 21 de febrero de 1915, en que hubo de ser apagado, por rodearlo el agua en su mayor parte y ser invadido por las olas.*

*En la misma noche del 21 de febrero de 1915 se encendió una luz provisional, con la apariencia de luz fija roja, producida por un aparato de sexto orden, montado en castillete de madera, de 30 metros de altura, emplazado a unos 150 metros tierra adentro del Faro que acababa de rendir su último servicio a la navegación. En 22 de febrero de 1916 fue sustituida esta señal provisional por un aparato universal, equipado para producir la apariencia de luz fija blanca, variada por un destello del mismo color cada dos minutos.*



## Otros contratiempos

El 28 de diciembre de 1956 un fuerte terremoto derramó parte del mercurio de la cuba, paralizando la rotación y produciendo grietas en la torre y cubierta del edificio. Poco después, los contratiempos son otros: “17-2-1957

*...2º A las 6,15 horas y por efecto del fuerte viento se atrancó el peso motor en un peldaño de la escalera interrumpiéndose la característica durante 10 minutos. Eustaquio Gandolfo.”*

El 9 de noviembre de 1957 se hundió, frente a Punta Entinas, el mercante español “Asteme III”. El buque de 50 metros de eslora había salido de Almería donde había esperado a que amainara el temporal, pero un recrudecimiento le sorprendió a 8 millas de Punta Entinas. El buque “Manuel Barcia” acudió en su ayuda, pero uno de los botes de salvamento volcó y cinco tripulantes murieron, sus cadáveres aparecieron días después.

A principios de 1958 fallecía José Martínez Carretero, peón auxiliar del faro de Sabinal, siendo sustituido en el cargo por su hijo Martín, que prestaría sus servicios en la señal hasta hace muy pocos años.

El 28 de febrero de 1960 se producía una explosión en la sala de máquinas del mercante belga “María”, a 6 millas frente a Sabinal, produciéndose un muerto y dos heridos graves. Los naufragos y heridos fueron trasladados a Almería por el pesquero “Pepito Quero”. El mercante “Charles” que navegaba con él rumbo a Róterdam, remolcó el buque hasta Gibraltar para repararlo.

El 13 de noviembre de 1961, un golpe de mar durante la noche se llevaba a Miguel Martínez Rivas, tripulante del pesquero “Juanito González”, cuando faenaba frente al faro de Sabinal. Su cuerpo no pudo ser encontrado.

El 19 de diciembre de 1963, los Gandolfo y el auxiliar Martín Martínez tienen que ayudar al personal de un barco de arrastre que había embarrancado frente al faro.

## Maniobras en Sabinal

Los técnicos de Sabinal y sus familias también tuvieron que lidiar, durante varios años, con las maniobras que los norteamericanos realizaron en los alrededores del faro. Para gente acostumbrada a la pesca y la tranquilidad, las molestias debieron ser importantes, ya que en una ocasión llegaron a montarles un aeródromo en el camino del faro: *“A causa de las maniobras que está realizando el Ejército Americano en las costas de Andalucía, han construido un aeródromo en las inmediaciones de este faro, a tres kilómetros y adosado al camino de servicio del mismo.*

*Por haber desembarcado todo el material de dicho aeródromo, unas diez o quince mil toneladas, en las inmediaciones del faro, han utilizado el camino de servicio en unos seis kilómetros, inutilizándolo totalmente e imposibilitando el acceso normal al edificio debido a la enorme variedad de vehículos, desde la oruga de doce mil kilogramos, al camión de veinte mil.*



Faro de Sabinal a contraluz. Foto Felipe Ortiz

Como no han respetado ningún acceso, los vehículos de gran longitud han destruido la obra que protege el tanque o depósito del petróleo con el consiguiente peligro para el mismo amén de deterioros en las esquinas contiguas.

El Jefe de desembarco, en visita realizada al faro, ha prometido arreglar todos los destrozos que se hagan en el camino y edificio y a pesar de haberse nombrado una comisión de dos americanos y dos españoles que tasen los daños que ocasionen, como considero que el camino pueden arreglarlo burdamente y a base de piedra en rama, y el recebo no será el pertinente, convendría su inspección en estos días máxime cuando han de reembarcar nuevamente todo el material una vez utilizada la pista...

Faro del Sabinal 20 de Octubre de 1964."

## Alegrías y preocupaciones para los Gandolfo

El 5 de mayo de 1967 se producía un nuevo naufragio frente a Sabinal: "A las 2 horas embarranca frente al faro un yate de nacionalidad francesa al que auxilian ambos técnicos con la Guardia Civil y pescadores de Roquetas, poniéndolo a flote a las 5 horas. En el turno sin novedad."

Al año siguiente los problemas se cambian por alegrías. El 18 de julio de 1968, Eustaquio Gandolfo escribía en el diario de servicio: "Hoy 18 de Julio memorable en los fastos de la historia de España, también lo es en este faro pues, con sacrificios y costeados por el personal del mismo, un grupo electrógeno ha desterrado y arrinconado al quinqué y al farol de petróleo en el alumbrado interior.

A las 9 de la noche y tras la puesta en marcha de la incandescencia en lo alto de la torre se puso en marcha el motor del grupo y la esposa del Técnico encargado, con emoción dióle al primer interruptor y... la luz fue hecha. A la alegría de los mayores se sumaron los vivas de los peques, que en su inocencia, no saben de un anhelo cumplido y de una ilusión satisfecha tras tantos años, 60, viendo el quinqué y el farol como inseparable compañero al llegar la noche al faro.

Hubo champán para celebrarlo y quiera Dios la electricidad impere oficialmente pronto y para siempre, en este faro."

Tras la alegría de la luz, Eustaquio escribe al Comandante Militar de Marina de Adra, preocupado porque el arranque de plantas en la playa está dejando suelta la

Eustaquio Gandolfo (arriba) con parte de la familia en la entrada del faro de Sabinal (a la izquierda está Antonio Gandolfo Castel, uno de los últimos técnicos de Alborán). Foto colección de la familia Gandolfo



arena que rodea al faro, que ya ha provocado numerosos problemas al desplazarse las dunas, enterrando todo lo que encuentran a su paso: *“Distinguido señor: Se ha dado cumplimiento al permiso por V. concedido a un parcelista de Roquetas de Mar para la extracción de albardín de la Zona marítima contigua a este faro, pero dicho parcelista, para cogerlo ha recorrido y arrasado varios kilómetros de litoral.*

*Con esto quiero decirle que si no hay mayores razones de envergadura, tenga la bondad de no conceder otros permisos en bien de la playa para que pueda persistir la contención de las arenas que de esta manera quedan a merced de los vientos, y así el año que viene, haya cantidad suficiente para atender algunas peticiones, puesto que su ciclo de desarrollo es de dos o tres años y el año pasado arrancó todo el albardín útil.*

*He pecado de negligencia al no habérselo advertido a su compañero saliente con quien me une un amistad que data de la niñez con nuestros juegos y del colegio; así es que yo también tengo mi culpa por la dilatación.*

*El individuo dueño del permiso, no ha sido único en coger, puesto que al amparo del permiso, los cinco que le ayudaban, necesitaban también albardín para sus parcelas.*



Naufragio del “Río Mero”. Foto colección de la familia Gandolfo



Restos del naufragio del “Carlina”. Foto colección de la familia Gandolfo

*Lo ideal sería o al menos a mí me lo parece, el que en los permisos se indicara la superficie o longitud de playa en que se habría de coger el albardín y de esa forma se evitaban aprovechados, y, mayor cantidad de permisos concedidos...”*

## Más naufragios

Dejando a un lado los avances técnicos y los problemas con las dunas, los Gandolfo tenían que atender naufragios cada poco tiempo: “16-7-1969. Minutos antes de apagar el faro se observó un yate embarrancado a un km. de distancia, al que se le prestó auxilio por el personal de este faro y familiares, como también con la embarcación que se posee y tras siete horas de esfuerzo constante se consiguió poner a flote y librarlo de los embates del fuerte oleaje y de su pérdida total. El yate “VACANT” de nacionalidad inglesa iba tripulado por dos personas y desplazaba 5,5 Tm. Eustaquio Gandolfo.”

“20-1-1970. Al apagar el faro se observó un buque embarrancado en Punta Entinas a siete km. del faro y a un km. de la costa, accidente ocurrido por efecto de la niebla intensa habida durante toda la noche. El buque “Río Mero” tiene una vía de agua y está totalmente anegado. Carga 2.000 Tm. de sulfato amónico; procede de Canarias destino Castellón.”

El buque mercante “Río Mero” acabaría por hundirse pero, por suerte, no hubo ninguna víctima mortal.

En Sabinal el rosario de naufragios continúa, y esta vez los Gandolfo tienen que emplearse a fondo, y nunca mejor dicho: “28-8-1971. Al apagar el faro se observaron en el mar cercano a la playa unas bengalas de socorro, acudiendo el personal de este faro y auxiliando a siete náufragos (3 hombres, 3 mujeres y una

niña de corta edad) procedentes de un yate inglés estrellado sobre los restos de “Río Mero” buque embarrancado el 21 de enero de 1970 en Punta Entinas.

Todas las mujeres fueron trasladadas a este faro donde se les atendió tanto en alimentos como en ropa puesto que por la hora del siniestro, las 6 de la mañana, iban durmiendo, desapareciéndoles todo en 3 minutos tiempo que tardó en hundirse el “CARLINA” matrícula de Londres.

Seguidamente, el personal del faro complementado por el Técnico de Señales Marítimas D. Antonio Gandolfo Castells, hijo del Técnico encargado, y actuando como escafandrista, acompañados por los dueños del yate, y con la embarcación del faro, se procedió al rescate de ropas, joyas y dinero; todo lo cual se consiguió tras seis horas de peligroso trabajo. Eustaquio Gandolfo, Antonio Gandolfo.”

## La electricidad

Durante 1971 se electrificaba el faro colocándose dos grupos electrógenos como reserva y un equipo que utilizaba lámparas de 3.000 w. a 125 v. También se colocó un motor de remonte de peso para la rotación. Pero los problemas en la línea eléctrica hacían que los cortes de red fuesen muy comunes, teniendo que funcionar los grupos a menudo.

Poco después se hace un proyecto para el cambio de la óptica con un presupuesto de 720.000 pesetas: “MEMORIA

*Antecedentes.*

*La óptica del faro de Sabinal, a consecuencia de haber sido ametrallada durante la guerra civil se encuentra muy deteriorada, con varias lentes y prismas, tanto dióptricas como catadióptricas, rotas, lo que da lugar a que los haces luminosos producidos por los distintos paneles no tengan la misma intensidad, siendo en consecuencia distinto el alcance de cada uno de ellos.*

*Precisa por tanto esta óptica una reparación a fondo, reponiendo todos sus elementos rotos, con lo que se conseguirá, además de restablecer la debida apariencia del faro en toda su zona de visibilidad, mejorar el aprovechamiento del flujo emitido por su fuente de luz...Madrid 28 febrero 1974. El Ingeniero Director de la Comisión. M. M. Catena”*

El 22 de octubre de 1974 se desmontaba la óptica destrozada para su reparación, siendo sustituida por un aparato Universal que estaría en funcionamiento hasta su reposición.

## Más sobre los Gandolfo

A finales de 1974, la familia Gandolfo tiene que volver a intervenir directamente en el naufragio de un yate: “Eustaquio Gandolfo Fernández, Técnico-Mecánico encargado del Faro del Sabinal tiene el honor de comunicarle que en la mañana del día 1 observamos el personal de este faro, un barco a la deriva en estas inmediaciones.

*Viendo que el oleaje y la corriente lo traían hacia la orilla, procedimos a comunicarlo por teléfono al Sr. Celador del Puerto de Roquetas de Mar el cual se puso en camino inmediatamente.*

Eustaquio y Luis Gandolfo con Martín Martínez y parte de la familia. Foto colección de la familia Gandolfo



*Entretanto, el que suscribe junto con sus hermanos Antonio y Luis, y el auxiliar del faro Martín Martínez Hernández, se aproximaron al barco muy cerca ya de la orilla. Resulto ser el INGE II matrícula de HANNOBER en el que a pesar de los golpes en su costado y voces que dábamos, no se observó movimiento alguno. Ante la inminencia de su embarrancamiento, tratamos de fondear el ancla quien lo entorpecía el agarrotamiento de la cadena, a escasos minutos de nuestra llegada, se personó el señor celador que se unió a nuestros esfuerzos para que no encallara solidamente, siendo inútiles todos ellos.*

*Ante el temor de que el oleaje de levante lo dañara se recurrió a la canoa remolcadora de la Unión Salinera la que tras ímprobos esfuerzos tuvo que abandonar. Consiguiendo al fin largarlo hacia fuera pero sin resultado positivo porque araba el ancla.*

*Se recurrió entonces a un barco de más potencia y llamamos al armador Juan Mercant el que con el barco HERMANOS MERCANT se personó en la madrugada del día 2, en presencia en todo momento del Sr. Celador, que desde el barco siniestrado dirigía la maniobra de salvamento, empezaron dichas operaciones, las que tras diversos intentos y esfuerzos dieron resultado positivo, poniéndolo totalmente a flote y siendo remolcado hasta el puerto de Almería dirigido por el Sr. Celador.”*

Tras el rescate los Gandolfo y el auxiliar del faro recibirían 175.000 pesetas en compensación por los esfuerzos realizados para salvar el yate.

El 1 de agosto de 1975 Antonio Gandolfo cae enfermo y viene a suplirle su hermano Luis.

El 28 de junio de 1976, Eustaquio Gandolfo escribía la siguiente reseña en el Diario de Servicio, orgulloso del buen funcionamiento del faro que estaba a su cargo: “Hoy se cumplen 50 años que se inauguró el alumbrado en este faro. En estos 18.250 días, aparte del no funcionamiento por la guerra, sólo dos noches, por falta de mercurio debido a temporal y terremoto, dejó de funcionar.”

Sin duda, gran parte del mérito era suyo ya que Eustaquio llevaba al servicio de este faro casi 43 años, desde su incorporación en octubre de 1933. El resto del

mérito podría repartirse entre sus familiares. Desgraciadamente, el 8 de octubre de 1976 fallecía Antonio Gandolfo después de prestar servicio en el faro de Sabinal durante 30 años. Año y medio después Eustaquio se despedía de su querido faro con esta expresiva nota en el Diario de Servicio: *“Misión cumplida. En el alborear de este día 15 de febrero de 1978, y tras próximo a los 52 años de servicio ininterrumpido a la Patria, por llegar a la edad reglamentaria de jubilación, ceso de prestar dichos servicios a la misma, y estampo por última vez mi firma en este libro, y repito, al igual que los 17.187 días transcurridos en este faro. 2º Turno sin novedad. Eustaquio Gandolfo”*

Eustaquio se jubilaba tras 45 años de servicio en faro del Sabinal, un record difícil de superar. Desde entonces quedaba sólo en el servicio su hermano Luis Gandolfo, como suplente.

## Visitas del pintor Eduardo Sanz

En marzo de 1979, visita los faros de la provincia el pintor Eduardo Sanz, tomando apuntes para sus cuadros y sus libros. Sobre el Sabinal, en su libro “El Faro”, comenta: *“Al día siguiente nos vimos obligados a retroceder unos kilómetros para llegar al faro del Sabinal que está en un cabo o punta lisa, llana, medio pantanosa, plagada de mosquitos. El faro está formado por una torre cilíndrica, bastante alta, en el centro de una casa cuadrada, toda pintada de blanco, siendo la cúpula de color amarillo. Se estaba efectuando una reforma que consistía, al parecer, en añadir a la torre una plataforma de hormigón para sostener la nueva cúpula. La cúpula y linternas estaban desmontadas en el suelo y por allí medio abandonada estaba la antigua barandilla de hierro forjado. Nos atendió el suplente de un farero (la plaza estaba vacante) que nos contó que una pequeña y curiosa construcción de forma cilíndrica que se utilizaba como almacén, estaba construida con piedras sobrantes de edificar el actual faro aprovechando las restantes piedras de un antiguo faro que estaba muy cercano al mar y que un temporal lo destruyó. Los mosquitos nos hicieron marchar rápidamente aunque este suplente de farero fue de los pocos amables y simpáticos que encontramos por estas tierras.”*

En otra parte de su libro, Eduardo Sanz comenta: *“La plaza de técnico de este faro está vacante actualmente, y en una convocatoria anterior no hubo solicitante. Esto nos lo contó el técnico suplente que estaba ocupándose actualmente y era hermano del anterior, recientemente fallecido.*

*Debido a las charcas de las abandonadas salinas situadas al N. del faro y a la impermeabilidad del terreno, los abundantes mosquitos más que picarnos nos mordían, por lo que tuvimos que abandonar rápidamente este lugar y desaprovechar la entretenida conversación con el farero.”*

El 12 diciembre de 1982 el pintor Eduardo Sanz volvía a pasar por este faro: *“En esta segunda visita al Sabinal, las novedades que encuentro son: la casa y torre totalmente restauradas, una importante estación de radio que han instalado cerca del faro y una rudimentaria pista de tenis delante de la explanada S. del edificio; sospecho que la haya adaptado el personal de la estación, pero lo que no entiendo es*



Izquierda: Faro de Sabinal. Dibujo de Eduardo Sanz. Arriba: Faro de Sabinal. Óleo de Eduardo Sanz

*como podrán jugar aquí, ya que por segunda vez fui atacado despiadadamente por los mosquitos (siempre en la cabeza), como la vez anterior.”*

## Una descripción del faro

Entre los documentos del Sabinal se encuentra una descripción del faro y su historia, seguramente escrita por Luis Gandolfo alrededor de 1982. De su contenido destacamos algunos pasajes: *“El faro actual, se inauguró el día 28 de Junio de 1926. Su característica es de destellos relámpagos en grupo de 2 y 1 cada 10 segundos.*

*El foco luminoso de esta señal es de 34 metros sobre el nivel del mar, si bien en la actualidad se encuentra a 24 metros por tener una luz provisional, mientras tanto se llevan a efecto la instalación de la nueva linterna y óptica.*

*La linterna siempre ha sido de montantes helicoidales y de superficie cilíndrica, pero en la actualidad y por haberse efectuado obras en el torreón, como se dice anteriormente, no existe linterna alguna y el alumbrado es con un aparato universal instalado en la ventana superior de la torre.*

*La antigua instalación o lámpara eléctrica tenía un alcance, en tiempo medio, de 33 millas, si bien ahora por disponer de una lámpara de 1.000 watios (antes lo era de 3.000) y encontrarse 10 metros más baja la luz, el alcance es bastante menor...*

*Durante la guerra civil, entre los años 1936 y 1939, sirvió como vigía militar y puesto avanzado, avisando de las incursiones aéreas a la capital y como tal,*

ahorrando muchas vidas en los bombardeos por la protección de los refugios. Como consecuencia, o tal vez represalia, el edificio fue ametrallado en varias ocasiones destrozando la óptica y linterna e inutilizando el alumbrado durante dos años y medio.

Desde el año 1914 al 1960, han sido muchos los naufragios, del orden de 12, y durante muchos de ellos, los auxilios del personal del faro han sido decisivos para ahorrar víctimas en algunas ocasiones y en otras ofreciendo ropas, alimentos, etc...

El primitivo faro se construyó en 1860. En 1914, ante la inminencia de su desaparición, por el avance del mar, se desmanteló, y provisionalmente se construyó un castillete de madera y 30 metros de altura, que estuvo en servicio hasta el 28 de Junio de 1926, en que se inauguró el actual faro.

El avance del mar no se pudo evitar a pesar de las defensas que se construyeron en obras de mampostería y hierro, contando con que el emplazamiento distaba 250 metros de la orilla. El actual faro, puede peligrar ante el avance del mar que lo acelera la extracción de arenas, del orden de muchos cientos de miles de metros cúbicos, para el nuevo sistema agrícola, que ya en evitación de un más rápido avance se ha prohibido la extracción en las proximidades del faro...

Aunque la navegación a vela era difícil, los naufragios se han sucedido en la época de la navegación a vapor. En la primitiva guerra europea (del año 14 al 18), los convoyes aliados se aproximaban tanto a la orilla buscando las aguas neutrales y huyendo de los submarinos, que embarrancaban muchos barcos por la poca profundidad de esta costa, dando lugar a muchos naufragios, desde transatlánticos a buques de carga.

De entre los primeros el "LUISIANA", italiano de 17.000 Tm., entre los segundos el "MAC LANE", inglés de 8.000 Tm., el "CECILIA", español y con ellos mucho más. Por causa de los temporales (el faro baliza las célebres "Llanas de Almería") son varios los naufragios, y éstos con víctimas la mayoría.

El faro está emplazado sobre una llanura de arena, cuyos médanos los contiene el lentisco, la sabina y el albardín o lastón, aunque en ocasiones no evitan estos arbustos, el desplazamiento de los médanos y correntines que arrasan la vegetación, y el viento (huracanado muchas veces) traslada la arena, dejando desérticas muchas zonas antes pobladas. La extracción de arenas para el cultivo está acelerando esta destrucción.

Son tan inhóspitas estas costas, que en cierta ocasión y al balizar con una boya luminosa el naufragio del "LUISIANA", el personal de este faro, conocedor de cómo bate el mar, dio un plazo de 15 días de duración a dicha boya. A los 14 días había desaparecido.

Durante la primitiva guerra europea, presenciamos el duelo artillero entre un submarino alemán y un carguero aliado artillado para no ser fácil víctima de dichos submarinos. Contiguo al faro recogimos dos proyectiles y tal era el acoso del carguero, que el submarino, ante el temor de ser hundido, dejó escapar un tonel de madera y mientras él se escabullía, el carguero disparaba sobre dicho tonel, que recuperamos a las pocas horas de la lucha indemne totalmente.



Linterna auxiliar del faro de Sabinal. Foto Mario Sanz



José Luis Gandolfo con Rafael Benedicto en Sabinal. Foto Felipe Ortiz

*Con motivo de unas maniobras de desembarco efectuadas en el año 1963 por la marina norteamericana, visitó este Faro el Almirante Jefe de la Flota.”*

## **Nueva óptica y nuevo Gandolfo**

Entre 1979 y 1983 se recreó la torre y se puso una nueva linterna cilíndrica de la Maquinista Valenciana, un pedestal giratorio de la casa AGA con óptica dióptrica de dirección de 500 mm, lámpara de halógena de 1.000 w. con cambiador y dos grupos Ruston de 5 KVA. La nueva luz se inauguraba el 24 de octubre de 1983, apagándose la luz provisional, situada en la ventana superior de la torre, que había funcionado durante las obras y que en adelante quedaría como emergencia.

El 19 de marzo de 1986 ingresaba como nuevo técnico José Luis Gandolfo Petrel, que quedaba como titular, ayudado por su tío Luis que seguía como suplente.

## **Una mujer en Sabinal**

El 8 de abril de 1986 entra en Sabinal la técnico Dolores Papis Ibáñez, sustituyendo al suplente Luis Gandolfo. Lola es la única mujer que ha trabajado, como técnico de Señales Marítimas, en toda la historia de los faros



Vista aérea del faro de Sabinal. Foto Felipe Ortiz



Dolores Papis en la revista Aire Libre de septiembre de 1997

de Almería. Lola había entrado en el Cuerpo en 1974 tras aprobar, junto con otras dos compañeras, la segunda oposición en la que se permitió el acceso a las mujeres, siguiendo los pasos de la pionera Margarita Frontera que había sido la primera mujer en acceder al Cuerpo, pocos años antes.

El 18 de noviembre de 1986, cuando lleva pocos meses en el faro, Dolores Papis sufre un buen susto al caer en su vivienda una piedra de la cornisa de la torre del faro, causando varios desperfectos. Al día siguiente el ingeniero jefe del Servicio visita el Sabinal y, debido al mal estado de la cornisa y con la posibilidad de más desprendimientos, decide que los técnicos dejen sus viviendas temporalmente y busquen un lugar para residir fuera del mismo.



Lámparas del faro de Sabinal. Foto Mario Sanz



Lente del faro de Sabinal. Foto Mario Sanz

Dolores Papis ha trabajado desde 1986 en este faro de Sabinal y aún sigue en su puesto. En reconocimiento a su labor, la revista “Aire libre” le dedicaba un artículo en su número de septiembre de 1997.

## El final de la saga de los Gandolfos en Sabinal

El día 7 de mayo de 1989, José Luis Gandolfo anota en el Diario de Servicio: *“En el día de ayer ha fallecido en Almería D. Eustaquio Gandolfo Fernández, lo cual hago constar en homenaje a los más de 70 años que residió en esta señal, la mayoría de lo cuales fueron prestando servicio.”*

El 12 febrero 1990 naufraga a 12 millas de Sabinal el “Sea Carrier” de bandera egipcia, al parecer por un corrimiento de la carga, pereciendo ocho de sus tripulantes. El barco no tenía muy claros sus papeles y se desconoce la carga que llevaba. Los cadáveres fueron encontrados en el mar, frente a Cabo de Gata y Almería, en los días siguientes, uno de ellos llevaba un chaleco salvavidas del buque británico “Practingcole”. Otro cadáver fue encontrado el 24 de febrero en la playa de los Escullos.

Poco después José Luis Gandolfo pedía traslado a la provincia de Murcia y acababa con la presencia de Gandolfos en el faro de Sabinal, que ya duraba desde 1909, o sea, más de 81 años de servicio ininterrumpido. La familia Gandolfo ha vivido este faro intensamente y en él han nacido muchos de los faristas que después poblaron, durante muchos años, casi todos los demás faros de la provincia.

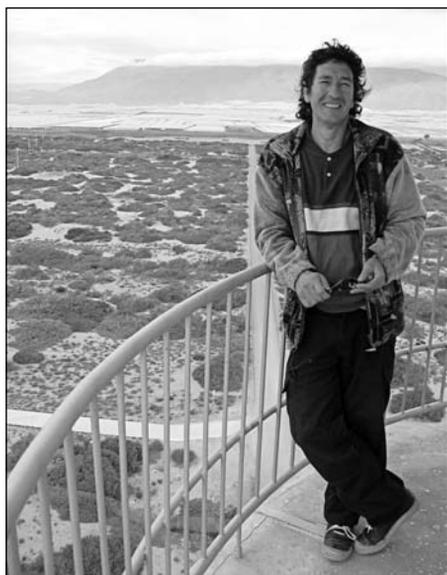
Pese a que otras familias de tradición farista han tenido un buen número de torreros y técnicos en los faros de Almería, sin duda los Gandolfo son la saga que gana por goleada.

## Los últimos tiempos

Tras la jubilación del peón auxiliar Martín Martínez que había colaborado de manera decidida a mantener el faro en buen funcionamiento, en 1997, el técnico Jesús Pedro Jorge Sanz, hasta entonces destinado en Garrucha, es trasladado a Sabinal para acompañar a Dolores Papis. Desde entonces ambos cuidan de la larga torre, del sistema DGPS que se instaló hace unos años, y se encargan del mantenimiento de los vecinos faros de Adra y Punta de Baños.

Esther Clarés, la mujer de Jesús Pedro, es pintora y se dedica a su labor artística en el faro y sus alrededores. Quiero destacar su trabajo por la su gran calidad y porque algunas de sus creaciones ilustran este libro de los faros de Almería.

El faro de Sabinal, desde 1989, ha quedado dentro de una zona protegida, denominada “Paraje Natural de Punta Entinas-Sabinal” que, a su vez, se encuentra rodeada de un mar interior de invernaderos. Desde su alta torre, la visión del mar al frente y, por el lado contrario, las lagunas con el mar de plásticos detrás, es un espectáculo cuando menos curioso. Aunque ese paisaje se está viendo alterado por la colocación, tras el faro, de una enorme torre de 50 metros para el soporte de los radares y cámaras del Servicio Integral de Vigilancia Exterior.



Jesús Pedro Jorge Sanz en Sabinal. Foto Mario Sanz



Faro de Sabinal desde las lagunas. Foto Mario Sanz