

6 - EL FARO DEL PUERTO DE ALMERÍA

*Los mundos ocupaban
su traslación exacta pero las cenefillas
donde el amor ponía sus encuentros
fugaces eran paso, rincón, luz de
faro insumisa.*

Rafael Ballesteros

Antecedentes

La ciudad de Almería, que fue “Portus Magnus” en la antigüedad y floreciente en comercio durante el periodo musulmán, entró en declive tras su toma por los Reyes Católicos. Más tarde se fue recuperando, y según comenta Pascual Madoz en su diccionario, ya era puerto habilitado en 1778, pero en 1845 aún carecía absolutamente de muelle y desembarcadero, lo que hacía que con un mínimo viento se tuviesen que interrumpir las faenas de carga y descarga, que se efectuaban en la zona donde actualmente se encuentra el puerto pesquero. Dice Madoz: *“Mil proyectos han existido para construir un desembarcadero; hay además hace muchos años una junta de construcción y conservación del muelle, compuesta del comandante militar de marina de la provincia, el capitán del puerto, tres vocales más y un secretario; pero nada se ha adelantado hasta ahora, sin duda por falta de fondos; y cuando la naturaleza ha colocado a 100 varas de distancia la piedra necesaria para construir una dársena como la del Ferrol, se mira con pesar, porque parece mengua del honor de la nación, que en una capital de provincia y puerto habilitado, tengan los muchos extranjeros que lo frecuentan, que aguardar a bordo de sus buques que amanezca o anochezca para saltar en tierra sin exponerse a mojarse.”*

Pese a la precariedad del fondeadero, la capital contaba, en esas fechas, con un movimiento considerable de exportación de plomo, plata, esparto y uva; además de la importación de los productos necesarios para abastecer a su población, cifrada entonces en unos 18.000 habitantes.

La primera luz del puerto de Almería

En 1863, ante el desarrollo del puerto de Almería, la construcción del espigón exterior y el aumento de su tráfico marítimo, se propuso balizarlo. Para ello se proyectó una columna con una linterna colgada en su parte superior. La memoria describe el proyecto y justifica la elección: *“Habiéndose propuesto por la Dirección general con fecha 23 de Febrero último la elección entre la columna proyectada por el*



Faro de Almería a contraluz. Foto José Castillo

Ingeniero D. Antonio G. Molina para la luz del puerto de Almería y la proyectada así mismo por el Ingeniero D. Federico Peira y Vildosola para el puerto de Palamós análoga a la ejecutada en Gijón, juzgamos desde luego más conveniente esta última; pues si bien la anteriormente proyectada para este Puerto no desmerece en nada por su forma y buen gusto, carece no obstante de la ventaja que desde luego se hace notar en la proyectada para las otras.

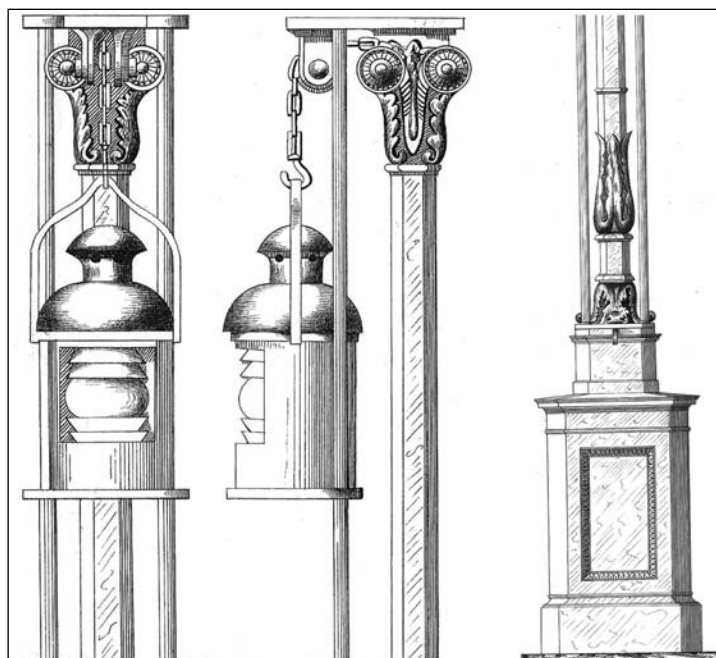
Comparando entre el pedestal o base de ambas columnas vemos que la de Palamós se presta a conservar en él las lámparas, útiles de limpieza y demás objetos que son de uso diario en el servicio del faro; circunstancia de que carece la otra; y si bien es cierto que en este pedestal se hubiese podido colocar la columna primitiva también lo es, que proyectada esta para otro más sencillo y de menores dimensiones, no había de formar el mejor conjunto con el proyectado para el puerto de Palamós...

Por último el uso de cadena, si bien hará que el gasto inicial sea mayor, en su conservación reportará más economía que la de la cuerda indicada para este faro.

Estas razones nos inducen a proponer a la Superioridad la aprobación en todas sus partes, con destino a este Puerto, de la columna proyectada para el de Palamós, sin más diferencias que las que originan los diferentes precios de la localidad...

Al extremo inferior de las guías de hierro dulce deberán adaptarse dos muelles que podrán ser, o resortes con especial o mejor roldanas de goma que impidan la rotura de la farola, caso que por cualquier accidente pierda aquella la sujeción de la cadena.

Siendo mayor la base de este pedestal que la del anteriormente proyectado, habrá de ensancharse el hueco destinado a empotrarle facilitando esta operación el poder colocar en la parte interior de este hueco y fijar en el pavimento del muelle un sillar que sirva de sostén al pedestal y columna...



Dos vistas de la linterna de la primera luz y fuste de la columna del puerto de Almería

Importa el presupuesto la cantidad de ocho mil sesenta y dos reales noventa y dos céntimos y añadido el 15 % nueve mil doscientos setenta y dos reales treinta y seis céntimos. Almería 28 de Marzo 1863. El Ingeniero Jefe Eduardo Mojados.”

La columna de Almería se inauguró el 15 de mayo de 1865 con un aparato de sexto orden iluminado por una lámpara Maris que era atendida por un torrero. Éste tenía una habitación rectangular de madera pintada de gris para el servicio, situada a unos cuarenta metros del extremo del muelle de Poniente

Incidentes de buques ingleses

En Almería, era muy común el atraque de buques ingleses, casi siempre muy preocupados por la señalización marítima, sobre la que hacían multitud de reclamaciones al Gobierno español. Pero no siempre los problemas estaban en el lado español. Según nos relata “La Crónica Meridional”, en la mañana del día 14 de enero de 1874 se produjo un incendio en el vapor inglés “Walachia” que, cargado de esparto, se encontraba atracado en el muelle de Almería. Las campanas de la catedral dieron el aviso de fuego y enseguida se presentan los bomberos y grupos de personas dispuestos a colaborar en su extinción. Pero el capitán del “Walachia” no aceptó la ayuda, jactándose de que ellos mismos podían apagar el fuego y se dedicó a insultar a los que trataban de ayudarle, llegando a verter agua hirviendo de la máquina de vapor sobre los bomberos. Por la tarde, el incendio se fue recrudeciendo y el presuntuoso capitán tuvo que pedir ayuda,

pero la gente era muy reacia a acudir después del espectáculo de la mañana. Cuando, al final, los bomberos y demás personal se prestaron a ayudar, el incendio había destruido gran parte de la carga y producido muchos daños en el buque.

Lo más curioso del caso es la carta de despedida del capitán del “Walachia” que publicaba la misma “Crónica Meridional” tres días después: “*El capitán Pedro Thompson, del vapor inglés “Walachia” se hace un sagrado y gratisimo deber en publicar su profundo agradecimiento hacia todos los que le han prestado eficazísima asistencia para extinguir el fuego que desgraciadamente se declaró a bordo de su buque en la mañana del día 14 del corriente mes.*”

A todos da las gracias; pero debe hacer especial mención al cuerpo de bomberos y de su digno jefe Sr. D. José

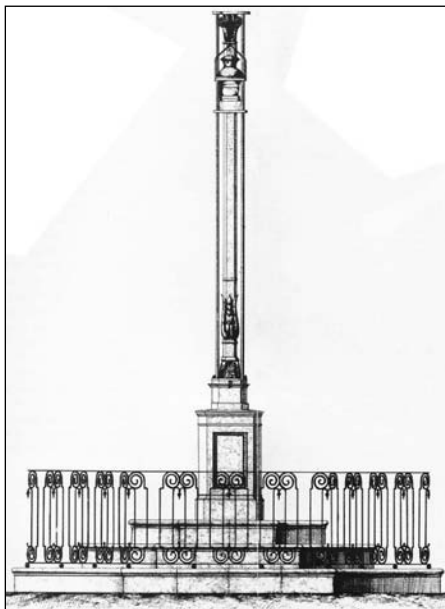
Spencer, cuyos servicios han sido utilísimos, y del gremio de gente del mar y del Sr. Capitán del Puerto, que con celo incansable ha estado a bordo todas las horas disponiendo y cooperando oportunamente a la consecución del fin que todos, tan loablemente se proponían.

Y dar gustosísimo las gracias a todos los servicios inapreciables prestados, y lamentando ciertas torcidas interpretaciones e infundados comentarios, de que sólo han podido hacerse eco los que desconocen los altos y difíciles deberes de un capitán en extranjero suelo, y en momentos tan críticos, de todos se despide y a todos saluda con la más afectuosa cordialidad. Almería 15 de Enero de 1874.- Pedro Thompson”

El 29 de septiembre del mismo año, “La Crónica Meridional”, volvía a relatar la “original” actuación de los tripulantes de otro buque inglés: “El susto grande.

El buque que a las 6 de la tarde del domingo disparó un cañonazo, tiró unos cohetes de luces de bengala y estuvo tocando el silbato por espacio de una hora en nuestra bahía, era un vapor mercante inglés que se valió de todos estos preparativos para llamar a su consignatario con el fin de preguntarle si tenía cargamento, y no teniéndolo se hizo nuevamente a la mar con rumbo a Poniente y en su salida rompió la red de unos hombres que se encontraban pescando, estando a punto de ser echadas a pique las barcas en que estos pescaban, los cuales declararon que la tripulación de dicho buque iba embriagada.

Nos parece que el alcohol lo debieran emplear estos marinos en alta mar y no cuando entran en puerto, donde pueden ocurrir mayores peligros.”



Columna del Puerto de Almería

Salvamento de náufragos

A primeros de marzo de 1881 se recibían órdenes para crear en toda España, las Juntas locales de la Sociedad de Salvamento de Náufragos, sociedad que ya existía en números países de Europa. Al año siguiente ya estaba a punto de funcionar en Almería y la “Crónica Meridional” del 24 de mayo de 1882 daba noticia de ello: *“Muy próximo se haya el día en que podrá contar esta capital con una de las primeras y sin rival asociaciones de Salvamento de náufragos debida a la iniciativa de nuestro querido amigo el señor Salguero; esta será abierta por dos o tres días al público para que la puedan visitar todas las personas que gusten; después su entrada será con papeleta que se podrá adquirir en la Comandancia de Marina; no entraremos por ahora en detalles, el público mejor que nosotros podrá juzgar, y sólo viéndolo para creer, aparte de los grandes resultados que en su día puede reportar a nuestros semejantes, el modo y forma como se halla establecida, pues que reúne en todos conceptos cuantas condiciones de buen orden y gusto que pueden apetecer.*

Manejarán este aparato 24 hombres de mar licenciados del servicio que tienen ya sus profesores nombrados para hacerles conocer su manejo, verificándose seguramente ejercicios prácticos que el público podrá ver, y que apreciará en su verdadero valor el día de su inauguración que como esperamos será pronto, ofreciendo no faltar y lo anunciaremos en nuestro periódico...”

El 25 de junio de 1882 se inauguraba, por fin, la Sociedad de Salvamento de Náufragos en este puerto.

El faro móvil de Almería

La columna con luz que baliza el puerto iba teniendo problemas con el paso de los años y los usuarios piden su reparación o cambio: *“Excmo. Sr. Inspector Jefe del Depósito Central de Faros.*

El fanal que en la actualidad tiene el puerto sólo ilumina 180° de horizonte y aunque este es suficiente para el objeto a que se destina, el mal estado del aparato hace necesaria su reposición.

En los dos panales superiores tiene un prisma roto y dos descantillados. La parte lenticular, también está deteriorada y la armadura del aparato está tan inservible que cualquier reparación que en ella quisiera hacerse sería ociosa y sin resultado.

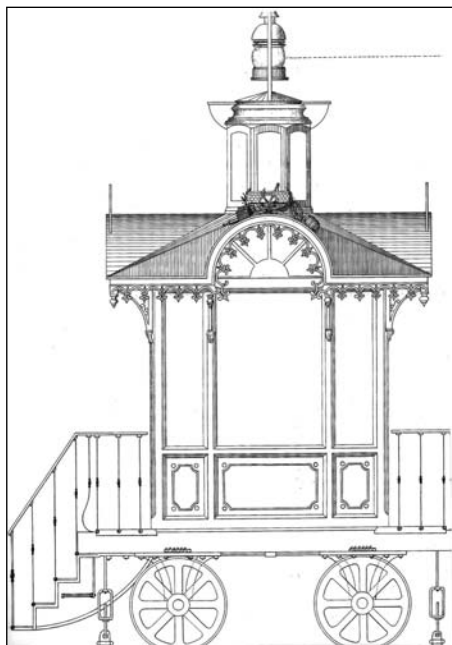
La lámpara que hoy funciona, es de nivel constante con una altura de 0,16 metros: cuando se emplee en este faro la parafina se ha de usar la lámpara “Maris”, cuya altura es de 0,24 metros; siendo indispensable rebajar 0,08 metros la base del aparato para que la llama venga al plano focal de la lente. Esta reparación que hubiera sido sencillísima se hace imposible dado el mal estado de la armadura. Por lo que proponemos un nuevo aparato en condiciones para el nuevo combustible.

Respecto al color de la luz. Sería conveniente y así lo proponemos a la superior aprobación, sustituir el blanco por el rojo. El alumbrado público de la bahía y especialmente cuatro hornos de fundición de plomo, que situados a 900 metros a Poniente del faro, trabajan constantemente son una causa de error para los navegantes

cuyo rumbo equivocado podría ocasionar una embestida en la escollera del dique.

Almería 8 febrero 1883. El Ingeniero Jefe”

Además el muelle de Poniente del puerto se va alargando y la luz queda atrás, por lo que había que buscar un sistema que sustituyese a la columna inicial. Sobre todo, tras el naufragio del bergantín-goleta “Segundo Barceló”, en el que el torrero Juan Arenas salvó a la tripulación. El asunto se soluciona con un curioso faro móvil que incluye la habitación del vigilante, formado por un precioso vagón con una columna que soporta el fanal y que se traslada a lo largo de una vía, calculado para que el torrero pueda moverlo por sí sólo diariamente, para colocarlo y retirarlo de la punta del muelle y que no estorbe las obras del puerto: “FARO MÓVIL DE ALMERÍA



Vista lateral del faro móvil de Almería

Aprobado por R. O. de 28 de febrero de 1883 el proyecto de faro móvil de este puerto, acta de subasta 12-10-1882.

DESCRIPCIÓN DEL FARO

Consta de 3 partes: carro, aparato elevatorio y vehículo.

Se llama carro a la parte compuesta por el bastidor montado sobre cuatro ruedas; vehículo al vagón propiamente dicho y aparato elevatorio a lo que constituye el faro.

Como parte del carro entra un tornillo sinfín. Convencidos de la imposibilidad que un torrero por sí sólo moviese el carro con sus accesorios, mucho más tratándose de una vía que no estará plana mientras la escalera no sufra su asiento definitivo, y teniendo en cuenta que sería necesaria una caballería para que verificara el transporte del carro dos veces al día, una a la hora de encender el faro y otra por la mañana al apagarse...

Con el tornillo podrá moverlo el torrero.

El vehículo propiamente dicho es una caseta de madera con puertas claraboyas de cristal y compuerta superior de corredera para dar entrada y salida a la linterna. Hay además una cama plegable y dos cajoncitos para los útiles de servicio indispensables (paños, chimeneas, etc) y otro para tener combustible de repuesto.

Con una balaustrada de hierro dulce alrededor de la base de la columna. Los accesorios del aparato elevatorio son un torno con su manivela, poleas para el cambio de dirección del movimiento, una meseta giratoria que cubre el torno, cuatro resaltes de cobre para amortiguar los choques y la cuerda o cadena de suspensión.

Las ruedas del carro son de hierro fundido como la columna y demás. La cubierta es de zinc. Presupuesto aprobado 5.326,80, definitivo 5.233,49 pesetas.”

El faro móvil, con un nuevo aparato óptico de sexto orden, se inaugura el 1 de septiembre de 1884.

Naufragios y cambio de linterna

Con el faro móvil en funcionamiento, “La Crónica Meridional” informa del naufragio de una lancha de pescadores: “20-7-1887. *Ayer por la mañana principió a circular la versión de que una lancha de pescadores había naufragado ahogándose ocho infelices marineros que la tripulaban.*”

En esta ocasión como en otras muchas que la fantasía popular toma parte, hay algo de inexactitud. Lo cierto es que de siete desgraciados que componían la dotación de la citada lancha, ayer mañana apareció uno en la situación que pueden imaginarse nuestros lectores si tienen en cuenta que permaneció nueve horas luchando entre la vida y la muerte hasta que un buque lo recogió.

Horas después y a bordo de un falucho llegaron cuatro más, no teniéndose noticias a las horas que escribimos estas líneas de los dos restantes que se supone habrán perecido.

Estos son un sujeto llamado Pedro Leal y un hijastro suyo.”

En noviembre de 1887 se solicita cambiar la actual luz del faro móvil por una linterna todo horizonte de las mismas características y, después de innumerables trámites burocráticos, se enciende con la nueva linterna el 1 de abril de 1888.

El 22 de febrero de 1891, la “Crónica Meridional” informa de un nuevo naufragio y pide ayuda para las familias de los naufragos: “NAUFRAGIO DEL PAILEBOT “JUANA”. DE LA MATRÍCULA DE ALMERÍA

Sr. Director de la Crónica Meridional.

Muy señor nuestro y de nuestra mayor consideración: desgraciadamente ha salido cierto el naufragio del pailebot denominado Juana, inscrito en la matrícula de esta capital. A la consideración de V. Sr. Director, dejamos el hacerse cargo de la situación aflictiva en que habrán quedado las esposas e hijos de los tripulantes del citado pailebot, pues que todos dependían únicamente de los míseros productos que les proporcionaban la arriesgada profesión a que se habían dedicado sellando con sus vidas el cumplimiento de su deber.

Nunca los hijos de Almería han sido sordos a la demanda de la caridad. Esperemos que en esta vez secunden los nobles propósitos de los compañeros pobres también que suscriben, y esperando confiados, Sr. Director, en que V. ha de secundar esta petición haciendo la llamada en el periódico que tan dignamente dirige.

Usted nos hará el obsequio al mismo tiempo de publicar los nombres de las personas caritativas que han contribuido a enjugar las lágrimas de estos infelices huérfanos.

Seguros estamos que así lo hará, por lo cual le damos un millón de gracias anticipadas y un “Dios se lo pague”, en nombre de los desgraciados huérfanos y de sus más humildes servidores que B.s.s.m., - Bartolomé Tonda - José Bayona - Eduardo Serralta - Gabriel Roca - José Tonda - Francisco del Bazar - Manuel Martí - Juan Bautista Martínez - Pablo Ginerés - Miguel Andreu - Agustín Martínez - Ginés Terol.”

“Para los huérfanos.

En otro lugar verán nuestros lectores el llamamiento que hacen varios patrones de embarcaciones de vela de Almería, al caritativo vecindario de esta ciudad para socorrer a los infelices huérfanos del pailebot Juana de esta matrícula, que hace dos meses zarpó de este puerto con rumbo a Barcelona y hasta la fecha se ignora su paradero y el de los desgraciados tripulantes.

Nosotros asociamos nuestros a los de los honrados patrones de esta matrícula, y encarecemos del vecindario una limosna para los infelices huérfanos.

Desde hoy queda abierta suscripción en las columnas de nuestro diario.”

Accidente en el faro móvil

Al año siguiente se produce un accidente y la linterna del faro móvil cae al suelo. El torrero recibe una reprimenda por la rotura del aparato: “Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería. Madrid 20 de Octubre de 1903

En vista del accidente ocurrido el seis del pasado mes de julio al aparato del faro de Almería, y a fin de procurar evitar en lo sucesivo la repetición de ocurrencias semejantes que producen averías de importancia en aparatos tan costosos, ruego a V.S. se sirva manifestarme si podría ser sustituida la cuerda que sirve para elevarlo, cuya rotura fue causa de la caída, por una cadena, como se emplea en otros aparatos análogos o bien por un cable metálico, para aumentar la resistencia, debiendo en todo caso recomendarse al Torrero encargado la mayor vigilancia y constante cuidado en el examen del estado de la cuerda o cadena de suspensión; pues a veces puede atribuirse a descuido por su parte la rotura de la misma y la avería consiguiente del aparato.

Ruego también a V.S. tenga a bien indicarme si el mecanismo de elevación está provisto de dispositivo de seguridad, para impedir la caída del aparato a la subida o a la bajada por algún descuido, excepción hecha de la rotura de la cuerda; disposición que de ordinario consiste en una rueda catalina que lleva el eje del tambor, y que es retenida por una uña si el tambor gira en sentido contrario al del movimiento para la subida del aparato; uña que ha de levantar el Torrero para la bajada con una palanca que a la vez aprieta más o menos fuertemente la cinta del freno. Si carece el mecanismo de esta disposición u otra similar, sería conveniente ponerla; para lo cual, si V.S. no cree fácil su ejecución en la localidad, en los talleres que en Almería se hallan establecidos, ruego a V.S. remita a este Servicio Central un dibujo detallado del mecanismo de elevación para que sea posible el encargo de la construcción de la disposición mencionada. El Ingeniero Jefe”

A primeros de enero de 1904, después de que el faro de Burriana sufriese un accidente similar al de Almería, se diseña un sistema de seguridad con un freno para evitar la caída accidental de las linternas elevables. Así se avanza, a fuerza de golpes.

Nuevas luces

El 8 de mayo de 1905 se enciende, en el extremo del muelle embarcadero de la sociedad “The Alquife Mines and Raillway Company Limited”, más conocido

como el Cable Inglés, una luz fija blanca elevada 20 metros sobre el nivel del mar.

El 27 de mayo, escriben de Madrid y por esta carta nos enteramos del proyecto de un faro fijo en Almería que sorprende al Servicio Central: “Sr. Don Antonio Sastre...

Le ruego me dispense si le pregunto, en lo que se refiere al viaje del vaporcito de servicio de Alborán, si cuando hace la expedición, regresa al terminarla a Almería, o bien continúa el viaje haciendo otras escalas independientes de la del faro, si fuere lo primero desearía también saber, la duración de la permanencia en Alborán, y el tiempo que tarda en la ida y vuelta así como si acostumbra a salir de noche de Almería para llegar por la mañana o cual es la hora más frecuente.

Dispense tanta molestia, pero mi deseo es poder desde aquí llevar medio planeado mi viaje.

Otra pregunta voy a hacerle respecto a diferente asunto, he leído en la Revista que pronto van a empezar a construir en ese puerto un faro, detallando en la noticia la clase del aparato y la apariencia y como ni aquí ni en la Dirección se sabe nada de esto, pues lo ordenado es verificar una información en la Jefatura de la provincia respecto a la apariencia y alcance de dicha luz, nos ha extrañado muchísimo la noticia. De acuerdo con el Sr. Donet le hago esta pregunta para evitar a tiempo cualquier resolución de la Junta del Puerto que considere de sus atribuciones pero para lo que no está debidamente autorizada. Si la Junta tiene mucha prisa, aquí se resolverá al momento tan pronto como llegue el expediente informativo mencionado...”

Dos años después, el ingeniero jefe de Almería solicita el cambio del faro móvil por una luz fija: “En el extremo del antiguo muelle de Poniente del Puerto de esta Capital existía una luz fija y al comenzar las obras del Dique en prolongación de aquel muelle la Dirección general autorizó la sustitución de la luz fija por un faro móvil que consistía en un carro con ruedas sirviendo de base a la columna del faro el cual ha sido trasladado, a medida que han ido avanzando las obras de prolongación del citado Dique.

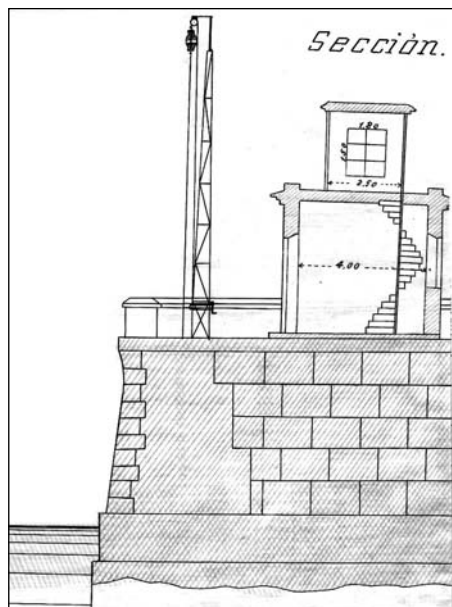
La luz de este faro es provisional, pues con arreglo a la R.O. de 10 de Agosto de 1906, debe de fijarse todavía la definitiva en relación con las del dique de Levante y muelle de Alquife y desembocadura del río Andarax.

Mas sucede como indica el Director de la Obras del Puerto que las obras están próximas a su terminación y el faro ha tenido que quedarse retrasado unos 40 metros de longitud del morro del dique que se está construyendo en la actualidad.

La altura del plano focal del faro móvil sobre el nivel del mar es de 7,50 metros y la vía sobre que está emplazado el carro se halla a 2 metros sobre el nivel de las aguas: la altura del morro sobre el nivel del mar ha de ser de 7 metros sin contar el pretil que tiene uno, de suerte que al terminar el morro quedaría ocultada la luz por el macizo de aquél pues aún cuando se dejara un hueco en la cortina del dique esto no es suficiente pudiendo ser un grave peligro para las pequeñas embarcaciones la tal ocultación y con el fin de poder terminar las obras del Puerto sin correr tales riesgos el Director facultativo ha ideado una sustitución provisional del carro por un soporte con arreglo al modelo que acompaña...

Dadas las dificultades que originaría el colocar el carro actual encima del morro que se construye, después del peligro constante ínterin se hace la construcción, teniendo en cuenta la disposición del morro, sus dimensiones y las obras que se pretenden hacer, esta Jefatura entiende que puede autorizarse la sustitución provisional con arreglo al proyecto que se presenta... Almería 24 septiembre 1907.”

El soporte, que se aprueba el 30 de octubre de 1907, es una torre metálica de color gris que se eleva 5 metros sobre el pretil, quedando a 15 de altura focal. El aparato se aloja durante el día en una pequeña caseta construida al pie del poste metálico. El aparato es el mismo todo horizonte anterior, aunque se pide su sustitución por mal estado. La luz empieza a funcionar en su nueva ubicación el 20 de noviembre de 1907.



Caseta y luz para el muelle de Poniente de Almería en 1907

Poco después el Ingeniero Francisco Cervantes propone la construcción de una caseta para uso del torrero y los Carabineros: *“Terminadas las obras del dique muelle y morro de Poniente; instalada la torre provisional para el faro de dicho morro... indispensable es construir alguna habitación donde no solamente pueda estar el farista sino además tener los útiles que sean necesarios.*

Además es necesario que los prácticos tengan allí una habitación en la que esté el de guardia y por último que en dicha caseta tenga otra habitación el Jefe del destacamento de Carabineros no sólo porque por ser el punto más saliente es donde se puede vigilar mejor la costa, sino también porque no debe estar reunido con los individuos de la tropa y como será quizás nuevo para la Superioridad esta cuestión de los Carabineros, cree oportuno el que suscribe dar algunos detalles sobre ello.

Al lado del antiguo muelle de la Reina tienen los Carabineros de este puerto una caseta donde se alojan los Carabineros de mar y una especie de cuartel donde están alojados los de tierra. Tanto la caseta como el cuartel deberán desaparecer con las nuevas obras del Andén de Costa de Poniente y deseoso de que pueda hacerse sin gasto alguno para la Junta y de acuerdo con todos, he tratado con el Coronel subinspector de esta zona si había por ellos inconveniente en que se les hiciese algunas habitaciones en los morros a cambio de las cesiones de los edificios que ellos tienen. Me contestó que en modo alguno sino que por el contrario dándole las habitaciones que ellos necesitaban harían el cambio con gusto y que el servicio se haría en mejores condiciones pues de ese modo iría a cada morro la fuerza que debiese prestar la vigilancia en el dique correspondiente...

De este modo en la planta baja estará alojada no sólo la fuerza de Carabineros sino el torrero encargado del faro que podrá tener allí su dormitorio, almacén y cocina, teniendo en la habitación superior su despacho y los útiles necesarios para cualquier interrupción que de momento pudiera haber en la luz...

No creemos necesario extendernos en consideraciones sobre la necesidad de la construcción de la caseta que proyectamos pues ésta se comprende desde luego. Por una parte es indispensable al farista, es conveniente para que el Jefe de la fuerza de Carabineros no esté reunido con la tropa y por último, los prácticos tendrán de ese modo un punto avanzado desde el cual podrán ver perfectamente los barcos que vengan de la parte... Presupuesto 6.252,59 pesetas.

Almería 16 de Diciembre de 1907. El Ingeniero Director."

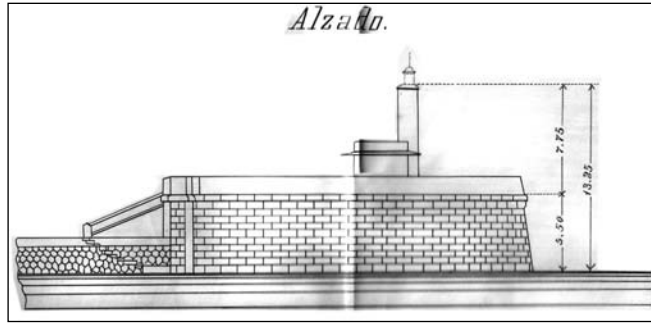
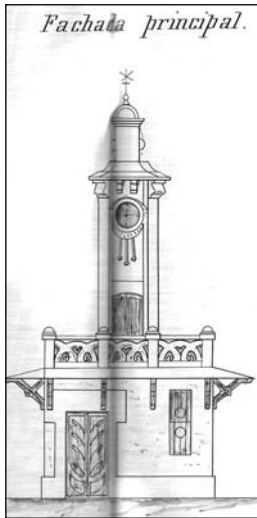
También se ha propuesto balizar la salida del río Andarax, lo que provoca diferentes opiniones entre los interesados y que se acometa la reorganización de todas las luces de Almería.

Problemas en las luces del puerto

El 22 de febrero de 1915, la "Crónica Meridional" habla de los efectos de un fuerte temporal en el puerto: *"El vapor alemán "Yaborine", que desde el comienzo de la guerra está atracado en el dique de poniente, con su amarre ocasionó ayer grandes desperfectos en el citado dique.*

El viento estuvo ayer más encalmado, pero sin embargo no quiere despedirse, por completo. Es tan cariñoso nuestro buen amigo Eolo, que nos quiere seguir obsequiando con sus "Caricias"."

Entre tanto se quiere cambiar la linterna del faro elevable de Almería, después de haber sufrido un nuevo accidente: *"Tengo el honor de poner en conocimiento de V.S. que con esta fecha se ha instalado el antiguo faro de 6º orden del Puerto de esta ciudad, después de haberle reparado los importantes desperfectos que sufrió el día 7 de Abril último cuando por ruptura del cable se cayó, desperfectos que en un principio hicieron presumir le dejaban inservible, pero que la circunstancia de haber encontrado aquí un hábil mecánico y tener cuatro prismas en el almacén para reemplazar a los rotos ha sido la causa de dejar el aparato en condiciones de alumbrar desde esta noche. - En los primeros días siguientes al accidente se utilizó un farol que por su deficiencia nunca presta en buen servicio del faro y tan luego como se recibió la autorización Superior para instalar el aparato de 6º orden que se hallaba en Sabinal se trajo, pero se observó que tenía una puerta metálica y no podía servir así porque dejaría sin alumbrar la mayor parte del puerto. Esto obligó a desmontar la puerta curva y poniendo unos suplementos salientes se apoyó en ellos un marco plano dentro del cual se puso un cristal y ha dado servicio hasta ayer. - Como antes he manifestado, el farol que hay de repuesto, es deficiente para servir de faro en el Puerto y por esta razón creo conveniente rogar a la Superioridad que remita otro faro de 6º orden que alumbré todo el horizonte para tenerle dispuesto en caso de algún accidente, o de no haberlo, pedir autorización para dejar aquí el traído de Sabinal, en el que se volverá a colocar su puerta curva metálica si hay que remitirle al Servicio Central de Puertos y Faros. - La caída del faro antiguo fue motivada porque*



Perfil proyecto faro para muelle de Levante en 1916

Proyecto de faro para el muelle de Levante de Almería en 1916

montó el cable sobre la polea a impulsos del fuerte viento que hacía y el Torrero sin darse cuenta de que la resistencia ofrecida era por la causa dicha, continuó dando la vuelta al torno y el cable se partió.

Almería 6 de Mayo de 1915. El Ingeniero Jefe.”

Debido a las quejas de los usuarios, en abril de 1916 se propone mejorar el servicio incrementando el alcance de las luces: “Con relativa frecuencia ponen en conocimiento de esta Comandancia los capitanes de buques que recalán a este puerto durante la noche, de que las luces de situación instaladas en los morros de Levante y Poniente, no tienen la suficiente intensidad para ser vistas a una distancia conveniente para tomar con facilidad el puerto, distando mucho del alcance de las 5 y 9 millas que respectivamente las tiene señaladas el cuaderno de faros a las luces verde y roja de dichos morros.= los Prácticos al servicio de esta Comandancia aseguran que efectivamente dichas luces adolecen de los defectos antes mencionados y agregan que la luz verde no tan solo tiene poca intensidad y poca altura, sino que con frecuencia se apaga durante la madrugada; respecto a la luz roja, por su poca intensidad, se confunde en algunas ocasiones con las luces del alumbrado del puerto, teniendo que utilizar para entrar en este, otras marcas que de ante mano tiene estudiadas.= Lo que me permito poner en conocimiento de Vd. por si cree conveniente después de previo estudio, proponer a la Dirección General de Obras Públicas la mejora de dichas luces, no sólo en intensidad, sino también en altura.”

De Madrid contestan con rapidez, autorizando la mejora en las luces. Entre tanto, la belleza del antiguo faro móvil no le salva de convertirse en chatarra y es sacado a subasta: “De las gestiones practicadas por indicación de V.S. para enajenar la inútil caseta de madera con ruedas de hierro en que estuvo montado el faro del puerto de esta ciudad, caseta que como V.S. observó es un obstáculo en el dique muelle de Poniente, un solo industrial de los varios que la han visto ha ofrecido 125

pesetas por ella y por el antiguo depósito de aceite de oliva que también está inútil por haberse picado..."

Pocos meses después, en el dique de levante, se quiere construir un faro de material. Para ello el Ingeniero Antonio Álvarez y Redondo hace un proyecto con un Presupuesto de 7.208,72 pesetas, que nunca llegará a realizarse.

La primera guerra mundial

En la neutral España, la primera guerra mundial se desarrollaba en el mar. Eran tantos los barcos afectados por los submarinos y buques de guerra que la "Crónica Meridional" publica, el 8 de enero de 1917, los datos de barcos que han frecuentado el puerto de Almería y han naufragado o sido torpedeados durante el año 1916, con una lista de 107 nombres de vapores.

Los buques comerciales se arriman a la costa para evitar a los submarinos alemanes y, a veces, encallan: "16-12-1917 *Crónica Meridional*. OTRO ACCIDENTE MARÍTIMO. VAPOR INGLÉS ENCALLADO.

En las primeras horas de la noche del viernes, a causa de ir navegando muy pegado a la costa, encalló en la desembocadura del río Andarax, el vapor inglés "Rimleh" de 3.600 toneladas, de la matrícula de Liverpool.

Seguidamente el capitán, por la radio, comunicó la noticia a Almería, y poco después dieron comienzo las operaciones de salvamento, encomendando este servicio al remolcador inglés "Gobel Munz", y ayer mañana fue desencallado el "Rimleh", llegando al puerto a las diez de la mañana.

Como el buque quedó únicamente sujeto en un banco de arena, el accidente no le ha causado averías ni en la quilla ni en el casco."

Pero no todos tienen tanta suerte: "20-4-1918 *Crónica Meridional*. TORPEDEAMIENTO. LLEGADA DE NÁUFRAGOS.

Ayer a las tres y cuarto llegó a este puerto un bote salvavidas, conduciendo ocho naufragos de un vapor griego que había sido torpedeado en las primeras horas de la madrugada, al Sur de nuestra costa.

Tan pronto el bote de los marineros griegos hizo alto al pie de la escala del andén, frente a la Comandancia de Marina, numerosos curiosos se colocaron entorno de los naufragos, comenzando a hacerles preguntas.

Minutos después de desembarcar llegó el contramaestre de la Comandancia señor Rivero, haciéndose cargo de los marineros.

De éstos, tres llegaron en ropas ligeras.

En la Comandancia.

Con los naufragos, después de haber sido interrogados por nosotros a la ligera, fuimos a la Comandancia de Marina, donde se les tomó declaración.

Los oficiales del vapor griego torpedeado don Juan Stavrudisk y don Elías Gemefilis, manifestaron que el buque se llamaba Elka, de 3.300 toneladas, de la matrícula de Pireo, que se dirigía con carga general desde Marsella a Gibraltar, para después salir en convoy para Dakar, costa de África, punto de término.

Después relataron que cuando la mayoría de los tripulantes dormían, pues sólo el timonel y el capitán ocupaban cada uno sus puestos, fueron de improviso atacados por un submarino alemán de gran tonelaje, el cual les lanzó un torpedo que penetrando por el costado de estribor entró por la bodega número 2. Al hacer la explosión, el puente desapareció totalmente, y el capitán don Elías Viviskis que se hallaba en él, también cayó muerto al agua.

El ataque tuvo lugar en el momento en que el capitán, desde el puente con los catalejos, observaba el incendio que produjo un torpedo en un vapor inglés que iba cargado de petróleo.

La tripulación que se encontraba durmiendo, a la explosión del referido torpedo subió a cubierta para buscar refugio, cogiendo dos botes salvavidas y poniendo rumbo para Almería.

Un herido. - Cuatro veces torpedeado.

Uno de los tripulantes del vapor Elka, de nacionalidad chilena, se llama Emilio Astorga, quien a causa de haber sido despedido del buque cuando desapareció el puente, sufre una fuerte contusión en el muslo derecho.

Este tripulante es la cuarta vez que presencia los torpedeamientos. La última vez que estuvo en Almería, no ha mucho, prestaba servicios en un buque italiano, que también fue torpedeado.

El sitio del torpedeamiento.

El torpedeamiento del vapor Elka, por un submarino alemán, ocurrió a sesenta millas al Sur, frente a Punta Sabinal.

La tripulación la componían 23 hombres; el capitán, dos oficiales, un maquinista y 19 marineros.

El segundo bote, con los catorce tripulantes restantes de la dotación del Elka, contra lo que se creía, no han arribado a este puerto en las últimas horas de la tarde.

Se cree, no sin fundamento, que el fuerte temporal de Poniente les obligara a refugiarse en algún punto de la costa.

Anoche, a última hora, el primer oficial del Elka nos hizo presente que había recibido noticias de hallarse detenidos los catorce náufragos en Roquetas, a causa del fuerte temporal, y que hoy por la mañana llegarán a Almería.

Otro buque hundido.

También nos hicieron manifestaciones los náufragos de que pocos minutos antes del torpedeamiento del Elka, fue acometido por otro submarino, también de gran tonelaje, un vapor inglés que se dirigía a Gibraltar con cargamento completo de petróleo.

El buque hizo explosión, puesto que penetró por el costado de babor una bomba incendiaria.

Comunicáronnos a la vez que el martes salieron de Marsella para Gibraltar, en convoy, 18 buques cargados, pasando, por Almería el jueves al atardecer.

Otro de los tripulantes aseguró que los buques hundidos fueron cogidos entre los fuegos de los dos submarinos.

Alojamientos.

Como el cónsul de Grecia no hubo llegado a tiempo, el comandante de Marina señor Pujales ordenó que los ocho primeros náufragos fueran conducidos al Parador

de la calle Real, con objeto de que les proporcionaran alimentos, camas y ropas, dado el mal estado en que se hallaban...”

“21-4-1918 Crónica Meridional. EL VAPOR ELKA. MÁS NÁUFRAGOS.

Llegada a Roquetas.

Ayer mañana continuamos haciendo nuestra información para hallar el paradero de los catorce tripulantes que faltaban del vapor griego Elka, torpedeado por un submarino alemán en la madrugada del jueves, a 60 millas de tierra y frente a Punta Sabinal.

Los náufragos, como ya anticipamos ayer, tomaron el puerto de Roquetas serían las nueve de la mañana, abandonando el bote salvavidas que ocuparon a las dos de la mañana.

Con el fuerte aire que soplaba y enfocada la vela, corrieron con la embarcación a unas seis millas y media por hora, a pesar de la gruesa marejada que había.

Los tripulantes, como la mayoría de los aquí llegados, iban casi desnudos.

Las pobres gentes del puerto de Roquetas les facilitaron ropas, aunque en poca cantidad, para que cubrieran sus carnes los náufragos.

Allí les atendieron los pescadores, dándoles algunos alimentos, puesto que desde el atardecer del jueves no habían recibido alimentación alguna.

Después de atardecer salieron de Roquetas en dos carruajes los catorce náufragos del Elka, llegando en las últimas horas de anteanoche, siendo alojados en le Parador del Catalán...

El inglés torpedeado.

También hablamos con un tripulante del Elka, que aunque deficientemente, conocía algo el español.

Todos son griegos, a excepción de Astorga, que es chileno.

El náufrago, contestando a preguntas nuestras, sobre el paradero de los tripulantes del vapor inglés torpedeado, que se dirigía a Gibraltar en convoy con cargamento de petróleo, nos dijo que sólo pudo observar que después de la explosión e incendio del buque, cerca del lugar del torpedeamiento del Elka, percibió un bote pequeño que navegaba a remo por dos tripulantes ingleses y otro que llevaba el timón, creyendo que en el fondo de la embarcación irían dos o tres náufragos con graves quemaduras, puesto que se percibían continuos ayes de dolor.

Es su creencia, que se internaría buscando algún buque que les auxiliaran y al mismo tiempo que el resto de la tripulación, como también el capitán, hayan perecido.

Sigue ignorándose el nombre del buque inglés.”

Está claro que el Elka no es la única víctima de los submarinos: “22-4-1918 Crónica Meridional. MÁS NÁUFRAGOS. EL HUNDIMIENTO DEL INGLÉS.

Ayer se recibieron noticias concretas del hundimiento del vapor inglés que tenemos comunicadas, por las declaraciones del griego Elka, torpedeado en la madrugada del viernes frente a Punta Sabinal.

El vapor a que nos referimos que se dirigía en convoy a Gibraltar cargado de petróleo, se llamaba Lord Charlemont, de la matrícula de Londres.

Las noticias recogidas nos permiten asegurar que el bote que se desprendió del vapor inglés, pocos momentos después de haber sido torpedeado por el submarino alemán e incendiado el combustible, iba ocupado por el capitán del Lord Charlemont y tres tripulantes y a causa del fuerte temporal, que no les permitió tomar este puerto, arribó en la playa conocida por Calilla, cerca de la ensenada de San José...

En el fondo de la embarcación llevaban los naufragos los cadáveres de dos tripulantes, de nacionalidad china, que perecieron a bordo, a causa de la explosión que produjo el torpedo dentro de los depósitos de petróleo.

El capitán, que llegará mañana, tiene graves heridas en las manos y piernas producidas por el incendio.

La navegación de los cuatro naufragos desde el sitio de la catástrofe hasta el punto de arribada, fue penosísimo, pues el recorrido de las sesenta y pico de millas tuvieron que hacerlo a remo, luchando con el temporal y faltos de alimentación. Al poner pie en tierra, los naufragos del Lord Charlemont, fueron bien atendidos por los carabineros y demás personal de San José.

Al tener conocimiento de la llegada de los tripulantes el vicecónsul de Inglaterra don John Murison, envió a aquel punto a un comisionado, con objeto de traerlos a Almería y proceder inmediatamente a la curación de las quemaduras del capitán.

Debido al mal estado en que se halla el marino inglés, y conocedor el cónsul señor Murison de las atenciones que allí recibe, ha dispuesto quede en San José el herido hasta que le sea permitido el trasladarse a Almería."

Nuevas luces y nuevos proyectos

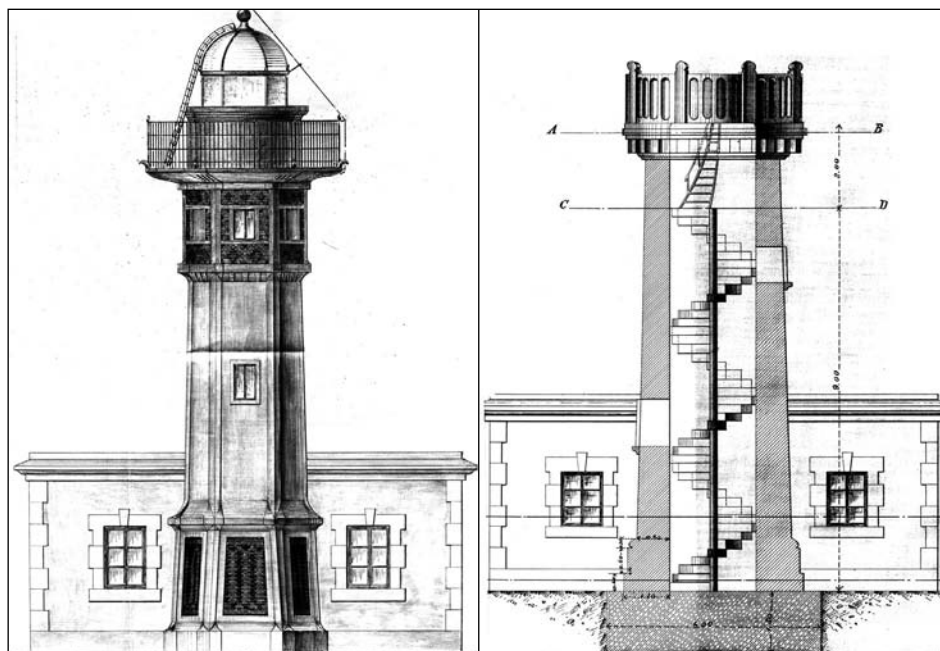
En los últimos días de septiembre de 1918 queda terminado el muelle embarcadero de las Almadrabillas, de la compañía Bairos Minig Company Limited, colocando una luz blanca en su extremo, que dos años después se sustituía por una luz verde con centelleos equidistantes.

Poco después vuelven los proyectos de faros para el puerto. Esta vez se quieren hacer dos casas-torres iguales, una para el dique de Poniente y otra para el de Levante, pero al final sólo saldría adelante la de Poniente, firmada por el Ingeniero Eusebio Elorrieta y Artaza. De las dos soluciones que plantea, una de hormigón y otra de piedra, se elige la de hormigón: *"En ambas soluciones la altura de la torre desde el piso del Morro hasta la coronación de la cornisa es de 11 ms. de los cuales 2 ms. corresponden a la cámara de servicio. el diámetro interior es de dos metros.*

PRIMERA SOLUCIÓN

Torre de hormigón armado.-

En el proyecto primitivo se disponía un macizo prismático con planta exagonal... Ahora proyectamos el elemento resistente de planta circular... Exteriormente dejamos subsistir la forma exagonal que facilita la preparación de los moldes, y además las pilastras dan esbeltez a la torre como puede comprobarse en la torre del puerto de Castellón en la que a pesar del diámetro y espesor de la sillería, tiene un conjunto agradable que resulta artístico.



Proyecto de torre de hormigón y corte de torre para faro de Poniente de Almería en 1922

Con ese mismo fin se suponen un revestimiento de azulejos en la parte que ciñe al zócalo y en el cuerpo de la coronación. Es así como aparece decorado el faro de Heyst (Bélgica) cuya torre de 27 ms. es de hormigón y tiene en la base y en la cámara de trabajo un revestimiento de azulejos que rompen la monotonía del hormigón...

En lo que respecta al edificio nos limitamos a destruir el cuerpo superior en la misma forma que se indicaba en el proyecto primitivo por que resulta innecesaria esta parte. Además ahora se proyecta la demolición de una parte del edificio para encajar el emplazamiento de la torre... Presupuesto de esta solución 13.815,02 pesetas...

Almería 20 mayo 1922 El Ingeniero Director accidental."

El 12 de febrero de 1923 también se proyecta el equipo de iluminación del nuevo faro de Poniente, el equipo es un aparato de cuarto orden con una lámpara Maris de dos mechas y óptica giratoria sobre basamento de flotador de mercurio, fabricado por la Maquinista Valenciana. La característica es de luz blanca con ocultaciones equidistantes con alcance de 11 millas.

Incendio en el puerto

La "Crónica Meridional" del 12 de septiembre de 1924 informa de un suceso serio en el puerto: "ULTIMA HORA. EL VAPOR "EDUARDO" ARDIENDO.

A las dos y cuarto de esta madrugada, las campanas de la Catedral y de la Vela, dieron las señales de alarma.

Seguidamente nos personamos en el Malecón.

El fuego se había declarado en el vapor “Eduardo”, propiedad de la Compañía de Depósitos Comerciales.

Según referencias, el incendio fue observado por la tripulación poco después de la una, habiéndose iniciado en la parte de popa.

Como en principio fue imposible dominar el fuego, el capitán y la tripulación abandonaron el buque.

El remolcador dinamarqués “Valkyria”, que fue avisado para prestar auxilio, comenzó a sofocar el incendio, pero le fue imposible, corriéndose al depósito de máquinas.

A las cuatro y media de la mañana comenzaron los trabajos de remolque para llevar al buque fuera de puerto...

El vapor “Eduardo” de la matrícula de Bilbao, que desplaza 2.257 toneladas netas y 2.766 brutas, se hallaba cargado de petróleo en bruto.

Las numerosas personas que acudieron al muelle, se hallaban preocupadas, temerosas de que ocurriera una explosión.

Numerosas embarcaciones que se hallaban fondeadas próximas al buque incendiado, abandonaron el puerto, situándose frente a los embarcaderos de mineral. El vapor “Gorbea”, de la misma compañía que el “Eduardo”, el “Cabo la Plata” que fondeó a las dos de la mañana procedente de Águilas; el inglés “Esneh” y dos buques fondeados en Poniente, también abandonaron el puerto...

A las tres y media y cinco de la mañana, se oyeron varias explosiones, que afortunadamente no tuvieron consecuencias...

Desde los primeros momentos del siniestro, se situaron en el muelle de Poniente las autoridades de Marina y civiles, dando las oportunas órdenes para la extinción del incendio.

También acudió el personal municipal con la regadera mecánica.”

Al día siguiente se pone en cuestión la seguridad de ciertas zonas del puerto: “13-9-1924 Crónica Meridional. HAY QUE TOMAR PRECAUCIONES

Muchas veces se nos ha indicado, que los depósitos establecidos en el muelle de Poniente, constituían un verdadero peligro, por un caso de incendio. Nosotros siempre defendíamos la teoría, que dichos depósitos constituían un nuevo tráfico en nuestro puerto, tan escaso siempre, pues exceptuando la campaña de exportación uvera, aparece siempre como una casa con cédulas blancas. Además creíamos siempre y aún seguimos creyendo, que se tomarían por la Sociedad de Depósitos Comerciales, todo género de precauciones para evitar una catástrofe que en primer término afectara a sus intereses y a los muy sagrados de la ciudad.

Pero he aquí, que para dar la razón a los que anunciaban incendios y hecatombes, las campanas de la Vela, de la Catedral y de San Roque, lanzaron sus toques de fuego en la madrugada del día de ayer, anunciando el incendio del vapor “Eduardo”, de la misma Sociedad que se estaba cargando de petróleo. En cuanto las gentes se apercibieron de que el siniestro era en un vapor, no sólo las autoridades todas,

sino un buen gentío se dirigió al muelle, a pesar de ser la hora muy intempestiva y comenzó a cundir el pánico, por el temor a que el fuego se propagase a los depósitos y sobrevinieran grandes y graves explosiones. Pánico que no sólo se demostró en las embarcaciones, que unas no entraron en el puerto y otras salieron de él, sino en los pacíficos vecinos, especialmente

Los que habitan más cerca del muelle, los cuales tuvieron que interrumpir su tranquilo sueño y sobresaltados algunos abandonaron sus viviendas, refugiándose en el interior de la ciudad.

Muchos temían que el fuego se propagase a las cajas almacenadas en el cantil del muelle, y de allí fuese a los depósitos. El espectáculo resultaba fantástico y gracias a que la señora Luna, reina melancólica de los poetas y de la noche, daba su mayor claridad, por estar en su completo lleno.

Nosotros hemos hablado con algunas personas que tienen obligación de estar bien enteradas, y ellas nos dijeron que no había tal peligro, porque los depósitos del dique están convenientemente dispuestos para evitar una catástrofe, teniendo salida al otro lado del muelle y tuberías de agua. Nosotros no dudamos de estas aseveraciones pero creemos que las autoridades deben hacer una constante inspección o vigilancia para ver si todas esas precauciones son suficientes y si esos aparatos instalados funcionan bien, porque a lo mejor la falta de una válvula o que esta no esté bien manejada, pudiera hacer inútiles estos medios de defensa.

Al mismo tiempo, sería igualmente muy conveniente que ese amontonamiento de cajas de madera vacías que existen formando grandes pirámides en el muelle, se retiraran del cantil, porque en verdad que si ellas se hubieran incendiado ayer mañana, el pánico con más o menos motivo fundado, hubiera sido mayor. Esa gran pila de leña, así la podemos llamar, es combustible bien adecuado, calcinado por los soles, para que pueda arder con la menor causa y ello debe en absoluto evitarse inmediatamente.

Creemos sinceramente, que cuantas precauciones se tomen por las autoridades, para evitar toda clase de siniestros y para que cese la gran alarma que ellos necesariamente han de producir en el ánimo del vecindario, estarán plenamente justificadas. No hacerlo así, después del pánico que produjo el incendio del vapor “Eduardo”, traería gran responsabilidad. Más vale pecar por prevenidos, que no hacer caso de estos avisos y anticiparse a que tengan lugar los sobresaltos.”

El incendio tarda en apagarse: “13-9-1924 Crónica Meridional. EL SINIESTRO DE AYER. EL VAPOR PETROLERO “EDUARDO”.

Ayer dimos cuenta del incendio que se registró en las primeras horas de la madrugada a bordo del buque “Eduardo”, propiedad de la Compañía Depósitos Comerciales, dedicado al transporte de petróleo.

El vapor, a pesar de los trabajos realizados, continuaba ardiendo.

El vapor “Petrolea”, de la misma Compañía y el remolcador dinamarcués “Valkyria”, en vista de la imposibilidad de extinguir el fuego, procedieron a las siete y media al remolque, conduciendo al “Eduardo” próximo a la desembocadura del río, donde ayer tarde continuaba ardiendo.

La tripulación del buque siniestrado permaneció a bordo del “Valkyria”, prestando toda clase de auxilios para lograr la total extinción del fuego...

Merecen todo género de alabanzas, los señores general gobernador, comandante de Marina, jefes de la Guardia Civil e Infantería y varios oficiales de la Corona y la benemérita, quienes con el personal a sus órdenes lograron que no se registraran sucesos que hubieran sido muy de lamentar...

Ayer oímos decir que debido al heroísmo y valor del maquinista y fogonero del vapor “Eduardo”, evitó se hubiera registrado un grave suceso.

Aseguran que cuando había adquirido el fuego mayor incremento, ante el temor de que las calderas explotaran, se lanzó al departamento de máquinas, ya inundado por el agua y con exposición de su vida, logró abrir las válvulas de vapor, desapareciendo todo peligro.

También se dice que el primero que observó el fuego fue el calderetero, en el momento en que se disponía a comenzar su servicio...

Los buques que abandonaron el puerto al iniciarse el fuego en el “Eduardo”, una vez que este fue remolcado y conducido a la playa o la desembocadura del río, volvieron a fondear, comenzando sus operaciones.”

“13-9-1924 Crónica Meridional. EL VAPOR PETROLERO “EDUARDO”.

Ha quedado extinguido totalmente el incendio que se declaró en la madrugada del viernes último en el vapor “Eduardo”...

El buque petrolero, que se halla en las inmediaciones del Zapillo, ha sido anegado...

La Compañía Petrolífera ha solicitado de la Comandancia de Marina la correspondiente autorización para ser remolcado a este puerto el vapor “Eduardo”, para serle extraído el combustible del tanque de proa, que parece no haber sufrido desperfectos...”

Cuatro días después, la “Crónica Meridional” publica una carta con la respuesta, por alusiones, del responsable de depósitos del puerto: “UNA CARTA. SOBRE EL INCENDIO DEL VAPOR “EDUARDO”.

Es costumbre inveterada en este diario dar a la publicidad cuantos escritos y cartas debidamente autorizadas, llegan a nuestras manos, defendiendo intereses que deban ser respetados; por eso hemos acogido esta carta que nos envía el gerente de los Depósitos Comerciales de este puerto, cuyo contenido en poco discrepa en lo manifestado por nosotros en nuestro editorial del 13 del actual...

Sr. Director de la Crónica Meridional.

Muy señor nuestro: Con motivo de la alarma producida por el incendio ocurrido al vapor “Eduardo”, la prensa de Almería se ha ocupado de la conveniencia de que se tomen medidas en evitación de que pudiera ocurrir una catástrofe.

Si se nos permite, deseáramos consignar para tranquilidad de la población de Almería, que los grandes depósitos que tenemos instalados en el muelle de Poniente y los que se hallan instalados en el vapor “Eduardo”, contienen “Fuel” y “Diesel oil” únicamente y que ambos combustibles no producen explosiones y tienen escaso riesgo de incendios.

Buena prueba de ello, y como ejemplo, puede citarse el mismo caso del vapor “Eduardo”, que a pesar del formidable incendio y de haber llegado a ponerse al rojo las

planchas de los compartimientos que contenían el combustible, no hubo ni explosiones ni siquiera ardieron los combustibles de los tanques en que estaban encerrados.

Además hemos de consignar que nuestras instalaciones se hallan construidas con arreglo a las garantías y medidas de precaución que nos han exigido las autoridades y podemos asegurar que son las mismas que se exigen en las naciones más adelantadas del extranjero para esa clase de instalaciones y las mismas que se exigen también a los demás puertos españoles.

En todos los muelles de los puertos más importantes del mundo, existe algún riesgo de incendio, porque los servicios de tráfico comercial exigen que se descarguen toda clase de mercancías y las faenas que se ejecutan pueden producir incendios; y no podrá Almería, cuyo puerto se halla llamado a desarrollarse enormemente, eludir totalmente estos riesgos.

Por eso bien está la excitación de la Prensa para que se tomen las medidas necesarias en evitación en lo posible del riesgo de incendios; pero no convendría a la importancia del puerto de Almería que se pusieran trabas al tráfico que en los puertos más adelantados se desarrollan y consienten.

Por nuestra parte podemos adelantar que hemos logrado ya que vengan a este puerto unos días vapores mensuales para el comercio que aquí estamos organizando y podemos asegurar que el año que viene vendrán, por lo menos, veinte vapores mensuales y aún esperamos lograr que venga más de un vapor diario, debiendo hacer constar que la mayor parte de estos buques proceden de tráfico que actualmente hacen con Gibraltar y que nosotros estamos desviando hacia Almería, con relativa facilidad, porque la situación estratégica de este puerto como paso obligado de los buques es extraordinario.

Agradeceríamos a usted que, si lo cree conveniente, dé publicidad a esta carta que no tiene otro objeto que dar satisfacción y tranquilidad al vecindario de Almería.

Con este motivo, nos reiteramos con la mayor consideración muy attos. v s.s.q.e.s.m. - Por la Compañía de Depósitos Comerciales del Puerto de Almería. - El Director Gerente, Venancio de Orbe.”

Pero el “Eduardo” no es el único barco que arde en Almería: “20-1-1925 Crónica Meridional. BALANDRA A FLOTE.

Ha sido puesta a flote la balandra “Josefa Iglesias”, sita en nuestro puerto, en cuyo velero se inició un incendio hace varios días en el cargamento de esparto que conducía.

Se está extrayendo el agua que hay depositada en las bodegas.

Parece que la “Josefa Iglesias” no ha sufrido desperfectos en el casco.”

El faro de Almería

El proyecto definitivo del faro de Almería contempla la electrificación de la señal, con línea de conducción eléctrica y colocación de un grupo electrógeno de la casa Aster. La lámpara es de 600 bujías y ½ watio y el presupuesto 7.058,50 pesetas: “Excmo. Sr. Director General de Navegación y Pesca Marítima.

Se van a empezar las obras de montaje de la linterna y aparato óptico del faro del Dique de Poniente del puerto de Almería con la apariencia definitiva que para este faro señala la R.O. de 11 de Diciembre de 1917, de luz blanca con ocultaciones equidistantes y alcance óptico de 11 millas.

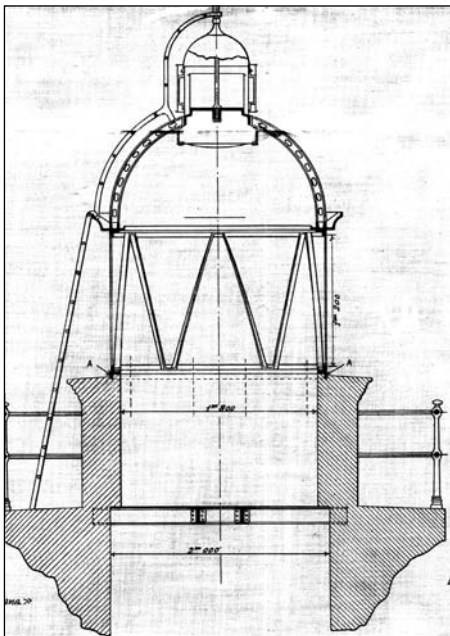
Para la colocación de esta luz se ha construido en el morro del Dique de Poniente una torre prismática de fabricado hormigón con una altura de 11 metros sobre el nivel del pavimento del Dique. Adosado a la torre existe un pequeño pabellón de un piso. La torre y las fachadas de este pabellón estarán pintadas de blanco.

El plano focal del aparato quedará a 15 m sobre el nivel del mar.

La característica de esta luz será la de: luz 4 segundos y ocultación 1 segundo... Madrid 2 de junio de 1925. *El Ingeniero Jefe*"

El 22 de junio de 1925 se inaugura el nuevo faro con su bella torre hexagonal blanca adornada con detalles de azulejos, provista de una lámpara de gasolina provisional, a la espera de que se termine su electrificación, quedando encendida durante algunos días la antigua luz roja mientras se prueba la nueva.

Enseguida, un incendio está a punto de costarle caro al torrero Juan Herrera Alonso, que es el encargado del faro: *"Tengo el honor de poner en su superior conocimiento que en el día de ayer al proceder a encender la lámpara de gasolina del nuevo faro a la hora de encender, observé que por el ajuste del Bunsen al depósito había un pequeño escape que traté de corregir apagando la misma, pero mis esfuerzos fueron inútiles para evitar que esta se inflamara.= Como la instalación de dicha lámpara está hecha provisionalmente sostenida por un taco de madera para alcanzar la altura del plano focal, y a la vez, como la puerta del aparato óptico no permite abrirla lo suficiente para dar entrada y salida a la mencionada lámpara, sin que haya que desmontar las pantallas que giran alrededor del mismo, operación, que todas las tardes precisa hacer, y que, colocadas estas en su sitio, no permiten maniobrar libremente, dentro del aparato sólo pude conseguir traer la lámpara hacia la entrada del mismo la que al verse empezó a derramarse el líquido por el orificio del tapón y que inflamado e impulsado por la presión alcanzaba al torreón.= Para ver si podía apagar el líquido hice uso de una cortina de la linterna, pero al verme envuelto entre las llamas logré salir al balcón del torreón, observando que por la elevación*



Linterna para faro de Poniente de Almería en 1924

de temperatura dentro de la linterna fueron rotos diez cristales de la misma.= Mis esfuerzos para evitar esta avería fueron inútiles aunque para conseguirlo expuse mi vida, que medio asfixiado y con la mano derecha quemada, aunque por fortuna levemente, pude salir fuera de la linterna.= Urge pues reclamar con urgencia las palomillas para las pantallas a fin de que estas alcanzando su altura permitan abrir la puerta del aparato con entera libertad y que en unión del soporte para la lámpara, quede una y otra en condiciones de seguridad y fácil manejo.= Como existen seis cristales para linterna en repuesto, conviene pues reemplazar con estos los más averiados y reclamar los restantes en unión de algunos, de repuesto, esperando se sirva V. ordenar lo que crea conveniente a fin de reparar las sensibles averías que hay que lamentar. Almería 7 de julio de 1925.”

El accidente origina una investigación sobre la actuación del torrero: “Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería.

Acuso recibo a V.S. de su atenta comunicación fecha 6 del corriente transcribiendo la del Ingeniero encargado del Servicio de faros de esa provincia relativa al accidente ocurrido en el nuevo faro del dique de Poniente de ese puerto.

Como la contradicción entre lo que dice el Ingeniero “combustión sin explosión y fuera del fanal de la gasolina de la lámpara” y lo que manifiesta el Torrero al decir que no pudo sacar la lámpara del fanal y sí sólo traer la lámpara para la entrada del mismo”, parece evidente, ruego a V.S. que incoe expediente en averiguación de la verdad de los hechos para deducir para ver si pudo haber imprudencia o negligencia por parte del Torrero al poner en funciones la lámpara, pues que por la propia manifestación de éste hecha en su Oficio, el origen del incendio bien pudo ser que el depósito se hallara sobradamente lleno de gasolina. Madrid 13 de Julio de 1925. El Ingeniero Jefe.”

Pero al final se demuestra que el torrero no tuvo la culpa: “Manifiesto a V.S..., que hechas las averiguaciones pertinentes sobre el accidente ocurrido en el faro del Dique de Poniente del Puerto de Almería, resulta que fue inevitable y que el Torrero encargado es por completo irresponsable del mismo.

Al incendiarse impensadamente la lámpara y tratar de sacarla, se volcó dentro del fanal, cayendo la gasolina encendida fuera del mismo y no produciéndose explosión; motivando esto que se rompieran los cristales de la linterna y no sufriera nada la óptica del aparato. Almería 18 de julio de 1925. El Ingeniero Jefe.”

Otro suceso en el puerto

El 4 de mayo de 1926, la “Crónica Meridional” informa de un luctuoso suceso en el puerto: “EL SUCESO DEL DOMINGO. UN PESCADOR MUERTO POR ASFIXIA.

El pasado domingo se registró un lamentable suceso a bordo de un barco pesquero, que sumió en amargo dolor a una desgraciada familia, habitante de las proximidades del puerto...

El pasado sábado hacia las cinco de la tarde, se hizo a la mar el barco pesquero a motor “Rafaela”, de la matrícula de Málaga, folio 1.165, propiedad de Felipe Ruiz García.



Escalera del faro de Almería. Foto Mario Sanz

La embarcación la mandaba el patrón Joaquín Escamez Ruiz, y de la tripulación formaba parte el joven José Belmonte Carmona, de 17 años de edad, natural de Carboneras y habitante en Almería en la calle Colomer número 10.

Debido al fuerte temporal de Poniente reinante, la embarcación retornó al puerto a la una de la madrugada sin haber terminado la pesca.

El patrón, después de arreglado todo para continuar las operaciones al día siguiente, ordenó a los pescadores que marcharan a sus domicilios para descansar.

El José Belmonte, como era el encargado de limpiar el barco, se quedó en él.

Parece ser que a causa del frío, que se dejaba sentir, se encerró en uno de los compartimientos con la luz de un aparato de carburo ardiendo, entregándose al sueño.

Cuando por la mañana procedieron a su busca, lo hallaron moribundo.

Con toda urgencia fue conducido el muchacho a la casa de socorro La Obrera, donde a pesar de los auxilios prestados, falleció a poco de ingresar.

Seguidamente dióse conocimiento del suceso a la Comandancia de Marina, ordenado el juez de instrucción señor Fernández el traslado del cadáver al Cementerio, donde ayer, después de la diligencia de autopsia, recibió sepultura.

También ayer mañana comparecieron ante el juez de Marina, la madre del desventurado José Belmonte, llamada Ana Carmona Cano, el patrón del barco "Rafaela", Joaquín Escamez y los demás pescadores, prestando declaración en el sumario abierto."

Más problemas en el puerto

Pese a la inauguración del nuevo faro y a la dedicación del torrero Juan Herrera a las demás luces, no es una buena época para el puerto de Almería: “14-4-1927 *Crónica Meridional*. NUEVA RUINA. MAYORES DESDICHAS.

...Nos dijeron que la escollera del puerto, en poniente, se había roto en una gran extensión. Nos personamos, y efectivamente, si no se había roto toda la escollera, en un trozo de más de quince metros, todo su espaldar compuesto de grandes bloques había sido deshecho, cayendo unos al mar y otros sobre el dique propiamente dicho. Hay que ver las enormes moles de piedra que como menudos granos de arena los movió el viento...

Los destrozos ocasionados en una infinidad de barcas pescadoras, algunas en construcción, fueron grandísimos, y los restos de muchas se esparcieron en la desembocadura de la rambla.

Con este motivo, ayer visitó al Gobernador civil una comisión de armadores de estas embarcaciones menores, para exponerle la triste situación en que quedaban para que trasladara un ruego a los poderes públicos y estos acudieran en su auxilio. El Gobernador los recibió amablemente y les prometió trasladar su petición, pues se calcula en más de trescientas mil pesetas las pérdidas que han sufrido...

A partir del 27 de julio de 1927 el faro de Almería empieza a funcionar con electricidad, alimentado por el grupo electrógeno. Pero los incendios no cesan: “19-11-1928 *Crónica Meridional*. FUEGO A BORDO. EL VAPOR “EASTBOROUGH”.

Ayer mañana fondeó en este puerto, de arribada forzosa, el vapor inglés “Eastborough”, quedando amarrado en el muelle de Poniente.

El buque inglés traía fuego a bordo, viéndose precisado a llegar a Almería para extinguirlo.

Según los informes adquiridos, el “Eastborough” procedía de Bombay, con cargamento de algodón en pacas y aceite de coco, unas 8.000 toneladas, y al llegar anteayer a las costas argelinas, se le inició el fuego en la bodega número 4 ocupada por algodón.

Apercibida de ello la tripulación, aumentaron la marcha para arribar al primer puerto y recibir auxilios si hubieran sido precisos.

Desde que se inició el incendio, la tripulación no ha cesado de trabajar para lograr su extinción, que ayer tarde había quedado casi aislado, pues las bombas de a bordo arrojaron a la bodega abundante agua.

Una vez quede el fuego sofocado por completo, el buque se hará a la mar con rumbo a Hamburgo, para cuyo puerto va destinada la carga...

Dos meses después vuelven los naufragios. El 6 de enero de 1929 se hunde, hallándose dentro del puerto, el vaporcito “Somorrostro”; al parecer por ser un barco muy viejo y habérsele abierto una vía de agua.

El 11 del mismo mes, la “*Crónica Meridional*” da cuenta del salvamento de otra embarcación: “*Días pasados dimos cuenta del naufragio de una embarcación pesquera, correspondiente a esta matrícula, llamada “Joven Juanito”, la cual se fue a pique a consecuencia de sufrir un golpe de mar y desfondarla, poniendo en grave peligro la vida de su tripulación, compuesta de ocho marineros.*

Estos fueron salvados por encontrarse cerca del lugar del naufragio otra embarcación, la que acudió en auxilio de los náufragos, salvándolos.

El día anterior, la pareja de pesca a motor, propiedad de don Domingo Fernández Terrez, caló el arte próximo al lugar del accidente, y una de las calas enganchó en la hélice del barco perdido.

Gracias a la pericia del patrón Javier Fernández, y después de una laboriosa maniobra, consiguieron elevar el barco perdido, desde una profundidad de doscientas brazas (trescientos metros), a pesar de su excesivo peso, pues dicha embarcación tenía su motor, que suponen con el casco y todo varias toneladas...”

La boya del río

El 22 de octubre de 1930 se fondea y empieza a funcionar provisionalmente, en la desembocadura del río Andarax, la boya AGA cilíndrica con castillete, pintada de negro, con aparato de iluminación a gas acetileno disuelto en acetona. El destellador con válvula solar da una apariencia de centelleos verdes equidistantes cada 0,9 segundos y alcance de 6 millas.

En marzo de 1932 se subastan las obras del puerto pesquero, con un presupuesto de 2.156.727,52 pesetas, estimándose la duración de las obras en 26 meses.

En 1932 se cambia la boya provisional del río Andarax por una nueva es de la casa AGA, cilíndrica de chapa de acero, con castillete de hierro galvanizado y el mismo destellador que tenía la antigua.

La Revista de Señales Marítimas de 1 de abril de 1935 anuncia que ha sido operado en Granada el torrero de Almería y presidente de la Asociación de Torreros de España, Juan Herrera.

La guerra civil

A primeros de noviembre de 1936, el crucero “Canarias” ataca las instalaciones petrolíferas del puerto de Almería. Durante la guerra civil, los bombardeos fueron repitiéndose sobre Almería, que había quedado en zona republicana, haciendo mucho daño. Así el 17 de abril, 26 trimotores “Savoia” descargan sus bombas sobre gran parte de la ciudad.

El 29 de mayo de 1937, el acorazado de bolsillo alemán “Deutschland” había sido atacado cerca de Ibiza por dos aviones republicanos, con un saldo de



Revista de Señales Marítimas 1933

20 muertos y 62 heridos. Al parecer el “Deutschland” había sido confundido con el “Canarias”, además, según el gobierno republicano, el barco alemán disparó primero y se encontraba en una zona que no le correspondía. Este incidente provocó las iras de Hitler que pensó seriamente declarar la guerra a la República española, aunque ya ayudaba claramente al bando nacional. Finalmente decidió realizar una acción de represalia contra una ciudad española. Se eligió Almería por su situación y por no considerarla demasiado importante, con objeto de que no alcanzase demasiado eco internacional. Al amanecer del 31 de mayo los alemanes atacan la ciudad. El Comandante Militar de Almería comunica el hecho al Ministerio de Defensa: *“Sobre las 5,30 de la madrugada fui avisado de que por la parte de Cartagena venían un acorazado y cuatro destructores de nacionalidad alemana. A las 5,45 los buques ponían proa hacia este puerto, señalándose una distancia de 20.000 metros. Los barcos continuaron avanzando y a una distancia de 12 kilómetros, aproximadamente, observada por telémetro desde las baterías de costa, rompieron el fuego sin notificación o aviso sobre la población de Almería, sin perseguir dentro de ella objetivo alguno concreto, pues sembraron de proyectiles todo el casco de la ciudad, calculándose aproximadamente que se efectuaron unos doscientos disparos. La batería de costa contestó al fuego de la escuadra, la cual se alejó lanzando una columna de humo. El observatorio de la batería distinguió perfectamente los colores de la bandera alemana de los buques agresores. Estos hicieron su entrada por Cabo de Gata hasta la altura de Roquetas, donde viraron para acercarse a Almería, poniéndose en línea de combate y cruzando la bahía. Al retirarse lo hicieron también por Cabo de Gata rumbo a Levante. Se han derrumbado varios edificios, habiendo muertos y heridos, cuyo número no se puede todavía fijar. En este momento comienzan las labores de desescombro...”*

Los navíos utilizados en el ataque son el acorazado de bolsillo “Admiral Scheer” y los destructores “Albatros”, “Leopard”, “Seeadler” y “Lluchs”. El bombardeo dura unos cuarenta minutos. El faro no es alcanzado, pero en la ciudad hay enormes destrozos materiales, 31 muertos y muchos heridos.

Una vez acabada la guerra el veterano torrero Juan Herrera, que había sido presidente del Cuerpo, es relevado de su puesto, no sabemos si se jubila por sus más de 30 años de servicio o si no pasa la depuración de funcionarios que plantea el régimen de Franco. Enseguida, la Dirección general trata de reorganizar el servicio: *“15 de Diciembre de 1939. Año de la Victoria.*

Sr. Don César Vila López. Madrid.

Mi querido amigo y compañero:

Contesto a tu grata de fecha 2 del corriente. Recibí el oficio de esa Jefatura de Señales Marítimas contestando al mío sobre la luz del morro del puerto de Roquetas y estoy preparando los datos que pedís para enviároslos seguidamente. Ese oficio lo puse por indicación de Campiña, al que ya había explicado el caso; se trata de un puerto cuya construcción está terminada recientemente; según me dicen, en él no ha habido nunca luz ninguna, y se trata de poner ahora una en el morro, (en el que existe ya un soporte o pescante con objeto de evitar accidentes a las numerosas

embarcaciones que buscan aquel abrigo. Como te digo, Campiña me indicó pusiera el oficio y esa Jefatura se ocuparía de la instalación de la luz.

Como me dice que estás encargado del servicio de esta zona, paso a hablarte de varios asuntos, sobre los que ya Campiña había quedado en contestarme.

Torrero del faro de Almería. - Por indicación del Director General, con objeto de reducir gastos en esta Junta, hablé a Campiña sobre la posibilidad de suprimir la plaza de Torrero del faro de este Puerto, actualmente vacante, en caso de que esa Jefatura estimase factible agregar este faro oficialmente al servicio de algún otro Torrero próximo, que naturalmente estaría auxiliado por el personal de esta Junta que ahora se ocupa del cuidado del faro. Es decir, que aunque este personal auxiliar siguiera con esa misión, su trabajo estaría bajo la inspección y responsabilidad de algún Torrero próximo...

Boya luminosa de la desembocadura del río Andarax. - De los diez acumuladores que había para el servicio de esta luz, cuatro están actualmente instalados en la boya. De los seis de repuesto cuatro se enviaron en el mes de Junio de 1936 a la Sociedad AGA, Cádiz, 2ª Aguada, para su carga, que no llegaron a poder de esta por haber sido incautados. Como verás por la copia adjunta me parece va a ser difícil recuperarlos, y te agradeceré me digas tu opinión sobre lo que debe hacerse. En cuanto a los otros dos me dicen os los llevasteis para la Isla de Alborán.

Como verás, estamos sólo con lo puesto, y como ya llevan algunos meses funcionando, me temo que, si no se acude con urgencia a resolver la cuestión, nos quedemos sin luz.

... Te abraza tu buen amigo y compañero. J. García López.”

La posguerra

La época de escasez de la posguerra hace que, en junio de 1943, se retire la boya del río Andarax por no ser posible adquirir los accesorios necesarios para su mantenimiento.

La boya se repone en 1944, pero su mantenimiento no es fácil debido a la escasez de gasolina para la embarcación que debía llevar a los técnicos.

El faro de Almería también sufre los rigores de la escasez y tiene que pedir, al Servicio Central, dos lámparas de petróleo para asegurar el servicio: “Debido a la intensificación de las actuales restricciones de energía eléctrica en esta provincia, el Faro de Poniente de este puerto sólo funciona con electricidad durante las horas de suministro de fluido a la población, que son desde las diez de la noche a las dos de la madrugada, y aún así con bastante intermitencia debido a los frecuentes apagones que experimenta el servicio en la capital. Por este motivo y siendo, además, el voltaje muy malo, tanto el alcance del Faro como su funcionamiento, son deficientes en extremo.

Viene a agravar esta situación la circunstancia de que el único grupo de reserva con que se cuenta en dicho Faro, es el constituido por un pequeño motor de gasolina marca “Hispano Inglesa”...; grupo que, aparte de su ancianidad, por su estado actual

sólo puede funcionar con regularidad una o dos horas como máximo, sin contar, además, que el suministro de la gasolina es punto menos que imposible.

En su consecuencia, esta Dirección facultativa, en tanto se da una solución más favorable a este problema, teniendo en cuenta la importancia del Puerto y que las actuales restricciones parciales serán todavía bastante duraderas, ha solicitado... se dote al Faro de Poniente del Puerto de Almería de DOS lámparas "Maris" completas, con todos sus accesorios...Almería 29 de agosto de 1945. El Ingeniero Director accidental."

La Revista de Señales Marítimas

La Revista de Señales Marítimas había vuelto a publicarse en su segunda época y, en su número de febrero de 1948, informa que el técnico de Señales Marítimas que ha estado, hasta ahora, en el servicio del puerto de Almería es Leonardo Sánchez Alcaraz, y que acaba de jubilarse en esa fecha.

También en la Revista de Señales Marítimas, pero de marzo de 1955, hay una buena descripción de las señales de la capital: "El balizamiento del Puerto de Almería está a cargo de la Junta de Obras de dicho puerto y lo constituye un Faro de cuarto orden, una luz emplazada en el morro del dique de Levante y una boya luminosa, fondeada en la desembocadura del río Andarax; todo ello según a continuación se detalla.

Faro del puerto de Almería. - Está emplazado en el extremo del dique de Poniente, tiene su foco luminoso a 15 metros sobre el nivel del mar...

Está dotado este Faro de linterna y aparato óptico de cuarto orden - catadióptrico de luz fija, de 250 milímetros de distancia focal - y tiene en foco una lámpara eléctrica de 300 watios a 120 voltios, alimentada por corriente eléctrica, suministrada por medio de línea aérea. Tiene como reserva un grupo electrógeno con motor de gasolina...

El aparato óptico está montado sobre basamento fijo, girando alrededor de éste - exteriormente - un juego de pantallas instaladas sobre flotador de mercurio, que acciona una máquina de relojería.

Produce la apariencia de luz blanca con ocultaciones cada cinco segundos... y tiene un alcance en tiempo medio de 11 millas.

El edificio y la torre del Faro - obra de hormigón armado - forman un conjunto muy esbelto por sus preciosas líneas. En su interior se halla instalado un grupo electrógeno y cuadros de distribución y mandos, disponiéndose sólo de una habitación dotada de dos camas para descanso alternado del personal que lo sirve, que se asemeja mucho al camarote de un barco, por su forma y ventanas - lumbreras podrían denominarse - que posee...

Luz del dique de Levante. - Esta señal está emplazada, como ya dijimos, en el extremo del dique; tiene su foco luminoso a 12 metros sobre el nivel del mar y a ocho sobre el del terreno, y está instalada en castillete metálico.

Se trata de un pequeño fanal, provisto de tambor dióptrico, dotado de una lámpara eléctrica de 100 watios que dispone de una Maris, de una mecha, como lámpara de

socorro. Presenta la apariencia de luz fija verde y tiene un alcance en tiempo medio de cinco millas.

Boya de la Punta del Río Andarax. - Está fondeada esta boya en las inmediaciones de la punta del río Andarax o de Almería, que se ha ido formando con el transcurso del tiempo por el arrastre o acumulación de materiales sólidos en el mar, a 2,5 millas al Este del puerto de Almería y a una aproximadamente de la playa.

Está equipada de fanal, con destellador AGA, del tipo KMD-130, válvula solar, y una batería de cuatro acumuladores del tipo AK-50, que le permiten unos seis meses de funcionamiento.

Produce la apariencia de luz centelleante verde y tiene un alcance aproximado de seis millas...

Cambios en el faro

A mediados de 1975 se cambia la linterna del faro de Poniente de Almería. El trabajo lo realiza la empresa Balizamientos Marítimos S.A. con un presupuesto de 1.090.000 pesetas. La nueva linterna es cilíndrica con montantes helicoidales y cúpula troncocónica.

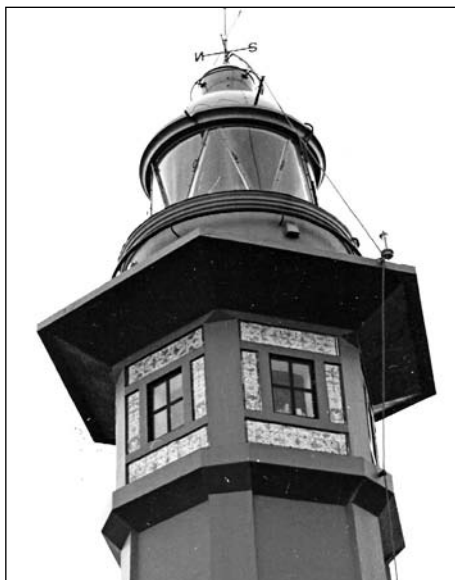
Posteriormente se puso un equipo de iluminación AGA de Acetileno, que sería sustituido por el equipo actual, un destellador Balizamar para lámparas de 100 w. alimentado por electricidad de la red.

Visita de Eduardo Sanz

En 1979 el pintor Eduardo Sanz pasa por Almería en su viaje por los faros del sur y, en su libro, hace comentarios muy positivos sobre este faro: “El faro de Almería está en el extremo del dique de Poniente. Tiene una caseta adosada en forma redondeada, con ventanas de ojo de buey y una torre de forma troncopiramidal de base hexagonal. La torre está adornada con motivos de cerámica, preciosas guirnalda que rodean al escudo de Obras Públicas y al escudo de la ciudad de Almería. El faro por su singularidad, por las grandes dimensiones de la plataforma de gran vuelo, se nota que es de interior de un puerto, que está construido en una zona abrigada. Las ventanas, debajo de las plataformas, son excesivamente grandes e incluso la casa tiene más que ver con la arquitectura de balnearios de principio de siglo que con la funcionalidad de



Revista de Señales Marítimas 1955



Linterna del faro de Almería pintado en rojo con equipo de acetileno. Foto Felipe Ortiz



Luz del puerto de Almería. Óleo de Eduardo Sanz

un faro. Este faro funciona como baliza o como luz de entrada al puerto, pero por su altura y forma entra de lleno en la categoría de construcción farera.”

En otra parte de su libro Eduardo Sanz dice: *“Este singular y precioso faro es irrepitible y habría que hacer votos para que nunca desapareciera.*

Por mi parte, si este texto se llegara a publicar (sin ninguna autoridad, por supuesto) pediría que se convirtiera en “monumento artístico nacional” y ya, puesto a pedir, ¿por qué no se restauran algunos faros que están decrepitos y en vía de destrucción? Se podría tomar el ejemplo de Francia, Inglaterra, etcétera, donde los faros son considerados piezas de arquitectura y hacerlos visitables y crear algunos pequeños museos con documentación, objetos y utensilios relacionados con la navegación, el mar y señales marítimas; y a sus técnicos, que creo son de los funcionarios del Estado más desprotegidos, habría que dotarlos con retribuciones más dignas, a tono con lo que se merecen estos servidores de la salvación pública.”

No lo digo yo, lo dice otro enamorado de los faros que no tiene ninguna relación laboral con nuestro trabajo. Gracias Eduardo, estoy totalmente de acuerdo contigo.

Los últimos tiempos

El faro de Almería, al quedar como luz roja de babor, es enteramente pintado de rojo, por suerte a los pocos años se vuelve a recuperar su color blanco original, dejando únicamente en rojo su parte alta.

Faro de Almería con crucero.
Foto José Castillo



Óptica actual
del faro de
Almería. Foto
Mario Sanz



Hoy en día, el faro de Almería es una monumental luz de babor del puerto de Almería. Es una lastima que se demoliera la bonita caseta con ojos de buey que servía para alojar el grupo electrógeno al pie de la torre.

Aunque el puerto de Almería sigue creciendo cada vez más con tráfico de pasajeros, graneles y contenedores, esperamos poder seguir disfrutando muchos años de este lujo de faro para contener la baliza roja del puerto.