

7 - EL FAMOSO FARO DEL CABO DE GATA

El cabo entra en las aguas como el perfil de un muerto o de un durmiente con la cabellera anegada en el mar. El color no es color; es tan sólo la luz. Y la luz sucedía a la luz en láminas de tenue transparencia.

José Ángel Valente

Antecedentes

El actual faro de Cabo de Gata está construido sobre la plataforma del antiguo fuerte de San Francisco de Paula, que a su vez se asienta en la Punta del Cuchillo o Morrón del Cabo de Gata. Actualmente se identifica a dicha punta como Cabo de Gata, pero antiguamente era el vecino cerro de la Testa el que se identificaba como promontorio Charidemo (fenicio), cabo o promontorio de Venus (romano) y, posteriormente, promontorio de las Ágatas o Cabo de Gata.

La zona, ya desde muy antiguo fue lugar de frecuentes naufragios. Un ejemplo documentado lo tenemos en 1613 en la laja del Cabo: *“Aquí tocó la Patrona Real, siendo su capitán don Gabriel de Chaves, viniendo de la banda de poniente de noche, navegando con el Príncipe Filiberto, general de la mar, quitóle la laja a la galera un gran pedazo de la quilla como con una navaja; tiene este Cabo abrigo para ambas bandas y en ninguna agua.”*

El fuerte de San Francisco de Paula o del Corralete, proyectado por Felipe Crame, se empezó a construir en 1737. Para proteger las obras se trasladaron a las inmediaciones dos cañones, que habían servido anteriormente para proteger las del fuerte de San José, debido a la presencia continua de piratas. Los materiales para su construcción se embarcaron el 2 de Abril de 1737, llegando a su destino el día de San Francisco de Paula, por lo que se le aplicó dicho nombre a la construcción. Las obras avanzaron contra temporales, incursiones y diferencias de presupuesto, hasta que en noviembre del mismo año, ya muy próximas a su conclusión, se paralizaron por falta de presupuesto. Tras diversos avatares para conseguir fondos, la obra se concluía en junio de 1738, quedando a falta de dotación de personal y de la artillería necesaria para su defensa, ya que en esos momentos tenía solamente los dos cañones de hierro que defendían las obras, siendo el fuerte capaz de alojar seis cañones de mayor calibre.

Entre 1739 y 1740 se dotó de una guarnición con un sargento y ocho soldados procedentes de la compañía de Níjar. El fuerte tuvo muchos problemas de



Faro de Cabo de Gata. Foto Mario Sanz

dotación, las continuas deserciones y la falta de presupuesto fueron las constantes hasta la segunda mitad del siglo XVIII. En 1758 estaba dotado de un alférez, un sargento, diez soldados y un guarda almacén. También había sido dotado con cuatro cañones de 24, 12 y 4 libras.

El 7 de abril de 1777, un naufragio sobresaltaba a los vigías del cabo. Casualmente el buque siniestrado se llamaba igual que el fuerte: *“Por la mañana el pinque napolitano titulado San Francisco de Padua o Paula que había partido de Trany, reino de Nápoles, en diciembre del año anterior con una carga de 5.400 fanegas napolitanas de trigo, tras haber hecho escala en Marsella y en Valencia, desde cuyo puerto, con la correspondiente patente de sanidad, zarpó el 2-4-1777 con destino a Málaga, pero al pasar ante el castillo homónimo, previo reconocimiento de la carta de marear para evitar los escollos, tomó un rumbo para pasar entre la Seca y la costa que le llevó a una brutal colisión con la misma que rompió el timón, el palo de mesana y abrió tal vía de agua al navío que se vieron obligados a abandonarlo, hundiéndose poco después.*

La tripulación compuesta por 19 hombres, incluido el capitán logró salvarse y quedó refugiada en la playa del Corralete a la espera de que los enviados de la junta de sanidad le dieran la autorización para entrar en contacto con la población.

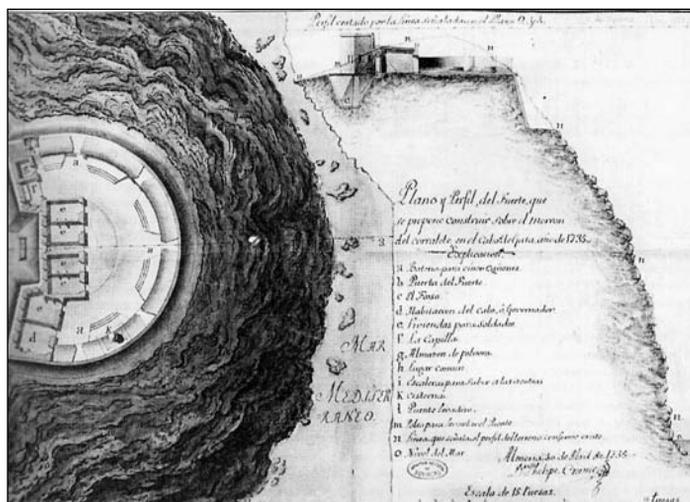
El mismo día del naufragio llegó la noticia a Almería y al siguiente hacia el medio día partió el regidor y comisario Francisco Estrada acompañado de los

facultativos Melchor Cortés y Raimundo de Campos y el escribano Basilio de Espejo y Montemayor, haciendo noche en los cortijos de Mazarulleque, de los cuales partieron el 9-4-1777, llegando al citado castillo, en cuya playa inmediata localizaron a los náufragos, a quienes se solicitó la documentación que acreditara su procedencia y, tras su exhibición se procedió al interrogatorio de su capitán Gabriel Martino, quien narró la odisea con todo detalle; tras su relato y comprobar la robustez de todos los tripulantes, fueron autorizados a la libre plática y comercio con los habitantes del país, sin reparo alguno.”

El 20 de noviembre de 1797 naufragó ante el fuerte un barco místico español procedente de Alhucemas, que se dirigía a Melilla llevando a bordo al príncipe, hermano del rey de Marruecos. Una comitiva de Almería vino hasta el fuerte para comprobar la salud de los náufragos y se llevó, a la capital, al infante Muley Acelema con su séquito, dándole grata acogida y alojamiento. Lo más curioso fue el rifrafe posterior que se vivió entre el rey Carlos IV y el Ayuntamiento de Almería para decidir quien pagaba los gastos originados por esta inesperada visita.

El 26 de enero de 1804, a las 10 de la mañana, naufragaba el falucho “Santo Cristo del Grao”, tripulado por Manuel Manga y dos marineros. Al día siguiente salieron de Almería a las 8 de la mañana José Villalobos, regidor perpetuo y comisario de visitas de sanidad, los facultativos Josef Gilabert y Francisco Cisneros y el diligenciero Miguel Vázquez, llegando a la torre de San Miguel a las 3 de la tarde: “*Se preguntó por el sitio donde se hallaba dicho barco, a que contestó un hijo del torrero Miguel Ximénez señalando el paraje donde se hallaba hacia el Cabo de Gata y enterado dicho Sr. Comisario pasó a dicho sitio con los de su asistencia, en el cual se hallaba el torrero Miguel Ximénez con cuatro soldados de guardia para impedir todo roce y a proporcionada distancia de dicho buque y tripulación, aquel encallado en las orillas del mar y ésta en una tienda de campaña que habían formado para defenderse de los tiempos”*. Una vez identificado el patrón dijo: “*Se llamaba Manga, que su procedencia lo era de Sanlúcar de Barrameda con cargo de sardinas para Salou, y que viniendo en compañía de otros barcos cargados del mismo efecto para dicho puerto, que todos estuvieron anclados en el de Almería, salieron de él sin tomar plática en la mañana del día veinte y seis del corriente mes y habiéndoles entrado un fuerte temporal no pudieron tomar la punta del Cabo de Gata por habérseles quebrado el timón, y el temporal los tiró en el sitio donde se hallaban con la felicidad de no haber perecido persona alguna.”*

En 1805, el Botánico, geólogo y naturalista Simón de Rojas Clemente, en su viaje científico por Andalucía, pasó por el Cabo de Gata y comentaba, aparte de la rica geología y botánica de estas tierras, algunas impresiones muy personales sobre sus gentes: “*La gente de los cortijos de Cabo de Gata, aunque infinitamente menos maligna y pícara que la común de la Provincia, tiene también en sumo grado los vicios de crédula, habladora, embustera o más bien exageradora y supersticiosa y es bastante haragana”*. Simón de Rojas también escribía sobre la fauna real y la imaginaria: “*En la Cueva de Cabo de Gata suelen esconderse lobos marinos que a veces han asustado y golpeado a los que han intentado entrar en ella. También sale de allí el Demonio y un Negro que han aporreado a sujetos que aún viven...”*



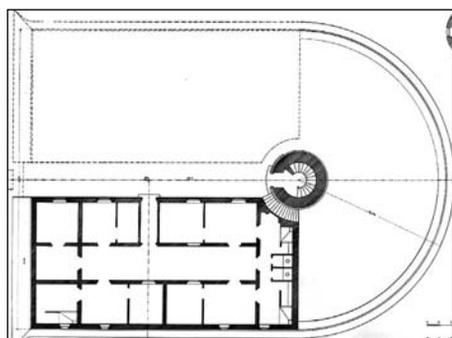
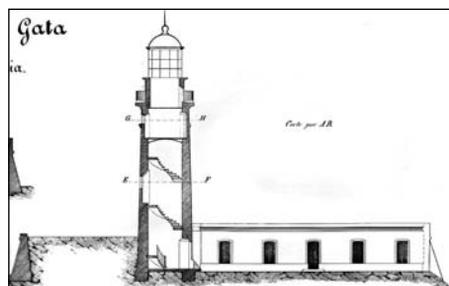
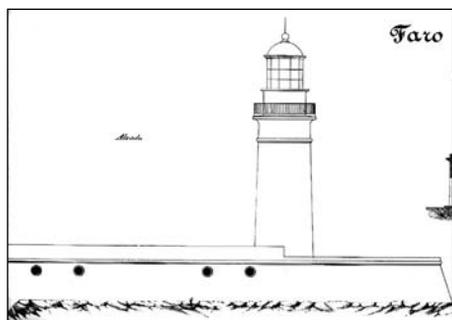
Plano del Fuerte de San Francisco de Paula

Tras la guerra de la Independencia el fuerte de San Francisco quedó inútil, ya que los franceses se llevaron los cañones de bronce que tenía, dejando varios de hierro que no servían para nada. Además el fuerte quedó necesitado de amplias reparaciones.

El proyecto del faro

Reconocida, en el Plan General de Alumbrado Marítimo de nuestras Costas, la necesidad de establecer un faro de segundo orden, de luz giratoria con eclipses de 30 en 30 segundos, en el cabo de Gata, se procedió a la redacción del proyecto, pasando después a su construcción. Pero al poco tiempo se vio la inconveniencia de situar el faro en el punto donde se comenzó la construcción, por lo pequeño del ángulo de iluminación y por la gran sombra que proyectaba en el mar el cerro donde estaba el fuerte de San Francisco de Paula, colocado precisamente delante del otro cerro tomado como emplazamiento inicial para el faro. En vista de esto se suspendió la ejecución de las obras, ordenando que se hiciese otro proyecto para situar la luz en el mismo extremo saliente de la costa que ocupaba la fortaleza.

Tiempo después, el ingeniero jefe de Almería remitió a la superioridad un proyecto nuevo, que colocaba la torre delante de la explanada o plataforma del castillo, ocupando toda ésta con el cuerpo de habitaciones para los torreros. Este proyecto, cubría las necesidades a que se le destinaba, pero el Ministerio de la Guerra observó que siendo uno de los puntos más interesantes para la defensa general de la costa el ya citado castillo, cuya reparación o reconstrucción se trataba de llevar a cabo, no era conveniente que el faro ocupase toda la explanada, imposibilitando la colocación de artillería, por lo reducido del sitio. En principio sólo se concedió la construcción de la torre dentro del recinto de la fortaleza, debiéndose situar a retaguardia y fuera de ella el cuerpo de habitaciones.



Arriba izquierda: alzado del faro de Cabo de Gata

Arriba: corte del faro de Cabo de Gata

Izquierda: planta del faro de Cabo de Gata

Esta solución propuesta por el ramo de la Guerra dejaba un gran vacío respecto al servicio del faro, que sería muy molesto, y en ocasiones de temporal impracticable por hallarse a distancia de la torre la casa habitación de los torrerros.

Así lo reconoció la Junta Consultiva manifestando a la Dirección general de Obras Públicas que era necesario que los servicios de alumbrado marítimo y de defensa de la costa se hicieran combinados en el mismo punto del cabo de Gata, denominado Punta del Corralete, donde existían los restos del castillo de San Francisco de Paula; y que debía avisarse a Guerra para que designase un ingeniero militar que en unión del ingeniero jefe de Almería, redactase el proyecto combinado de ambos servicios.

Tras diez años de discusiones entre militares, Marina y Obras públicas, el 8 de mayo de 1861, el ingeniero Antonio Molina presentaba el proyecto definitivo que conciliaba en lo posible los intereses encontrados del alumbrado marítimo y de defensa de la costa; con la conformidad del ingeniero militar Emilio Díaz y su antecesor Francisco Pérez de Vargas. Su presupuesto era de 191.722,02 reales.

La Torre de piedra, de 18 metros de altura, ocuparía el centro de la batería con el objeto de dejar libre y desembarazado, alrededor, el espacio suficiente para el manejo y servicio de las piezas de artillería. Se situaría a la derecha la casa de los tres torrerros y a la izquierda la de la guarnición, quedando entre una y otra

un pasadizo o calle, la cual se continuará por una escalinata a un lado de la torre y una rampa al otro para subir a la plataforma.

Entre 1862 y 1863 se levantaba, sobre la misma batería circular del fuerte, el faro de segundo orden del Cabo de Gata, variando así en gran manera su estructura original. Desde entonces ha funcionado este importante faro, tomando el protagonismo del carismático lugar, siendo de muchísima utilidad a los navegantes, pero relegando al olvido a su antecesor, el fuerte de San Francisco de Paula.

Una boya en la laja

A la vez que se desarrolla el proyecto del faro de Cabo de Gata se planea colocar una boya de campana para balizar el peligroso bajo llamado del Escullo o la Laja, en aguas cercanas al Cabo. El proyecto dice así: *“El Cabo de Gata, terminación en el mar de la sierra del mismo nombre, debe sin duda su formación a una erupción volcánica, que se extendió hasta dentro del mar; compruébalo su forma general en cerros aislados, los cráteres reconocidos por los Geólogos, y las rocas que lo forman, volcánicas unas, y otras metamorfizadas por su influencia, abundando entre ellas los pórfidos, traquitas y pómez.*

Decíamos que la erupción debió alcanzar hasta dentro del mar, porque las mismas rocas del Cabo se prolongan primero al descubierto y después sumergidas en forma de raíces o estribos delgados, cuyas diversas sondas indican, bien el efecto destructor del mar en las partes más flojas, bien variaciones en la intensidad de la fuerza eruptiva.

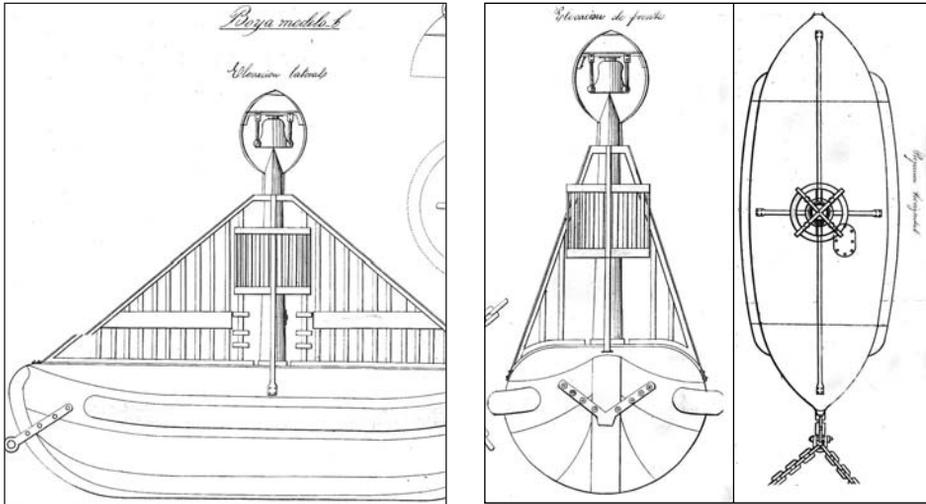
Un punto notable en estas ramificaciones se presenta a la distancia 950 m. del Castillo de San Francisco en rumbo S 10°. - 32' E. del mismo. Es un escollo formado de traquita separada por grandes grietas cuyo conjunto forma un cono de base circular de 30 m. de diámetro con altura de 8, teniendo el punto más alto o vértice unas sonda de 2,45 m (según la verificada en 10 de Agosto de este año) siendo a los bordes 10 m. aproximadamente.

Desde este escollo a las restingas del Cabo, el fondo es también roca agrietada con sondas de 10 a 15 metros, presentando un canal navegable para la mayor parte de las embarcaciones mercantes.

La utilidad de este canal es de alguna importancia, tanto para los navegantes que contrariados en su marcha por el viento del E. vuelven de arribada a esperarlo favorable a sotavento del Cabo, como para los que navegan ciñendo, se abrigan de la costa para no aforarse, toman este canal, y salen en vuelta de afuera para doblarle, por último para los buques que hayan de tocar en Almería evita rodeos y mar gruesa.

A pesar pues de la utilidad de este canal, hay exposición a meterse en él, así es que sólo lo frecuentan los prácticos de la costa, y los que no lo son, dando a ojo el resguardo conveniente al bajo, que a veces no es el suficiente, habiendo tocado algunos en el escollo y originando las consiguientes desgracias...

Puede hacerse el señalamiento por balizas o boyas y las primeras colocadas sobre el bajo o en tierra.



Boya de campana de Cabo de Gata (frente, costado y base)

El fondo del bajo hemos dicho que pertenece a una erupción volcánica, y la roca que la constituye es una masa cristalina en que entra por una gran parte la traquita, deduciéndose de aquí la dificultad de fijar sobre él una baliza que expuesta a las mareas del Cabo, no creemos tampoco que fuese de gran duración; además si el servicio de la baliza había de ser continuo debería tener una luz, pues si no en noches muy cerradas y aún de día con las espesas nieblas del Cabo, sería difícil distinguirla; en caso de ser luz baliza se comprenderá la imposibilidad de hacer el servicio en los temporales.

De emplear balizas no habría más recurso, que colocar dos en tierra cuyo plano pasase por el vértice del escollo, y su situación podría marcarla de día dos globos colocados en ellas a diversas alturas, y de noche con dos luces dispuestas del mismo modo o con una luz en una y una pantalla en otra de modo, que en un caso el cubrirse los dos globos o luces, o luces, y en el otro el eclipsarse marcarían el escollo; creemos podrá adoptarse esta combinación cuando se encienda el faro en el inmediato castillo de San Francisco, aprovechando para ello la luz misma del faro.

Hemos dicho, podría fijarse también por una boya la posición del bajo, y creemos escusado el indicar en atención a sus funciones, que debe ser de campana; fondeado en efecto un aparato de esta clase sobre o en las inmediaciones del escollo, señalará a los navegantes su posición, tanto de día como de noche, aun en caso de no ser vista por la cerrazón... Almería 2 de noviembre 1861."

La boya de campana llegó a colocarse y aunque hay muy pocas referencias a ella, se sabe que en 1887 ya había desaparecido de su ubicación.

Inauguración y primeros años del faro

El faro de Cabo de Gata se inaugura en la noche del 30 de abril de 1863, estando de torrero encargado Bartolomé Moll. El faro tenía óptica giratoria y lámpara de aceite de oliva que daba luz fija variada por eclipses cada 30 segundos y un alcance de 19 millas. En los meses siguientes se van incorporando otros dos torreros para completar la plantilla de tres que precisa el faro aislado de segundo orden.

Tras unos primeros años de muchos cambios en los torreros y relativa tranquilidad en el servicio, en mayo de 1871, el torrero ordinario Antonio Rodrigo tiene que tomar dos semanas de permiso y para sustituirle se ordena venir al auxiliar de faro de Mesa Roldán, Baldomero Emilio Alcaraz. Pero el encargado del faro del Mesa Roldán y suegro de Baldomero, no está dispuesto a quedarse sin su yerno ni un día: *“Ayer primero del actual se recibió el oficio de V. fechado en 26 de Mayo ultimo ordenando que el Auxiliar de este faro pasase al de Cabo de Gata a prestar allí el servicio interinamente, más como dicho Torrero Auxiliar hace nueve días que se halla enfermo de un fuerte constipado y al mismo tiempo con calenturas y dolores en todo el cuerpo, hace a V. presente como por ahora no se puede poner en marcha, pero que tan luego como la salud se lo permita tendrá el debido cumplimiento la orden de V. De los nueve referidos días que lleva de enfermo, siete no ha podido hacer el cuarto pues que a la noche se le aplicaban y aplican vahos de romero y espliego y algunos otros paliativos, de modo que yo que tampoco estoy muy bueno, pues me hallo acometido de dolores nerviosos en el cogote que hay veces que no puedo volver la cabeza, tengo que hacer toda la noche de guardia...*

Faro de Mesa de Roldan 2 de Junio de 1871. El Torrero pral. Eustasio Page”

En 1875 hay problemas con algunos prismas y anillos de las lentes del faro que se solicitan a la central. Pasan varios meses y se cruzan numerosas cartas hasta que consiguen los materiales que se necesitan para su reparación.

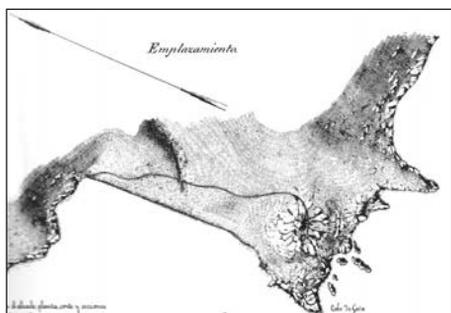
En 1878 los problemas son en la rotación, debido una ligera desviación en la verticalidad del eje de la columna que la soporta.

Baldomero Emilio Alcaraz

El torrero de Mesa Roldán, que no pudo venir de suplencia hace unos años, es ascendido y destinado a Cabo de Gata, pero su suegro sigue intentando retrasar su inevitable marcha: *“Queda en poder del Torrero D. Baldomero E. Alcaraz la orden de su ascenso con destino al de Cabo de Gata, mas este se halla enfermo de un fuerte constipado en términos que dice no se puede poner en marcha hasta ver si la salud se lo permite, pues según el medico que vino a visitarle el mismo día que se recibió la referida orden, que probablemente dentro de 7 u 8 días se hallará en estado de poder hacerlo, si así sucede dice que al momento se presentará a V.*

Faro de Mesa de Roldan 3 de Abril de 1881. Eustasio Page.”

El 20 de abril de 1881 entra Baldomero Emilio Alcaraz en Cabo de Gata, a las órdenes del encargado Timoteo Allú.



Plano de situación del faro de Cabo de Gata

Dos días después naufragan en la Almadraba los buques franceses “Ana y Maria” y “Major”, cargados de sal. La sal llama a la sal.

El 31 de enero de 1882 se cambia de combustible y el faro empieza a funcionar con parafina usando el mismo equipo pero con un mechero Doty de tres mechas.

El 20 de junio de 1882 el diario “El Imparcial” de Madrid informa que ha naufragado en el Cabo de Gata el vapor Francés “Balde”, salvándose toda la tripulación.

En 1884 se piden datos para colocar un aparato nuevo, proponiendo la sustitución completa de la columna de sujeción y el carro circular, adquisición de un prisma para el aparato óptico, adquisición de una máquina nueva de rotación y reparación de la galería de servicio. Pero vuelve a haber retrasos y el ingeniero de Almería, Genaro de Miranda, se queja de la escasez de personal. Por fin se aprueba un proyecto de reparación desde el Depósito Central el 28 de febrero de 1885, por un presupuesto total de 3.142 pesetas.

Mariano Verdú

Cuando entra como encargado Mariano Verdú, están en el faro el 2º Baldomero Emilio Alcaraz y el 3º Rodolfo de Cuenca. Entre los tres se reparten la noche velando en tramos de duración similar.

Al faro no llega mucha información, pero seguro que se comentaría el origen de esta cancioncilla que publica la “Crónica Meridional” del 18 de enero de 1896:

*“Cuentan de Cabo de Gata
que dos chicos se han fugado,
ella con cuarenta inviernos
y él con cuarenta veranos.
Como estamos en enero
y esto ha ocurrido en el Cabo,
que aunque se dice de Gata,
también puede ser de Gato,
no es extraña la aventura,
hace un frío de los diablos
y habrán querido los pobres,
en vez de ir por los tejados,
contar en sitio seguro
de Cupido los flechazos.*”

*Allá ellos, mas yo creo
que, con tal carga de años,
en vez de templar sus almas,
van a coger un catarro.”*

El 12 abril de 1886 se terminan las reparaciones en el equipo óptico y de rotación del faro. El 19 de julio del año siguiente Baldomero anota en el Diario de Servicio el naufragio, en la Escolla, de un vapor inglés. Después, la “Crónica Meridional” informa del suceso y pide una solución: “*Últimos detalles del naufragio. - En el bajo que existe a milla y media de distancia del faro de Cabo de Gata ha embarrancado en la mañana de ayer un vapor de nacionalidad inglesa cargado de carbón mineral, creyéndose que será imposible ponerlo a flote. El vapor Nuevo Acuña ha intentado sacarlo pero desistió de su proyecto.*

Ese bajo a diez o doce pies debajo del agua ha sido ya causa de muchos naufragios y cuando la mar está tranquila se ven en el fondo varios restos de buques que allí han chocado y han perecido.

En otro país el Gobierno y los navieros habrían hecho desaparecer ese escollo que representa tan inmensas pérdidas, volándolo con dinamita, y dejando expedito y libre de riesgos sitio tan frecuentado por los barcos de todas las banderas; aquí nos contentamos con lamentar las desgracias que ocurren y esperar que acontezcan otras.

Ahora, cuando se establezca el semáforo en el Cabo de Gata, los siniestros marítimos serán más frecuentes, pues de cada diez buques que se acerquen a comunicar con tierra lo menos uno topará con el bajío

Se dice que la boya que allí se colocó ha desaparecido arrastrada por los temporales y ahora se proyecta construir un triángulo que sobresalga algunos metros del agua para evitar catástrofes.

No es bastante: nosotros creemos que el Ministerio de Marina tendrá, al fin, que adoptar el único remedio; la voladura con dinamita.”

Con algunas averías y temporales va pasando el tiempo de servicio de Mariano Verdú, que se va el 3 de agosto de 1888 trasladado, obligatoriamente, al faro de Mesa Roldán. Mariano ha sido castigado por problemas de falta de limpieza en el faro. Para sustituirle viene Juan Serrano Moreno, procedente de Mesa Roldán.

Juan Arenas

El 4 de enero de 1889 entra de encargado Juan Arenas Román procedente del faro de Almería, pero no quiere quedarse mucho tiempo en el puesto: “*Excmo. Sor. Director General de Obras Públicas*

Juan Arenas y Román Torrero 1º del faro de Cabo de Gata con el más profundo respeto a V.E. expone: Que teniendo dos hijos estudiando el grado de bachiller; tuvieron hace dos años que abandonar los estudios por ser trasladado el que suscribe, a este faro donde conociendo instancia del Torrero 1º del faro de Tarifa pidiendo la jubilación reglamentaria.

Suplica: Se le conceda el traslado para el faro de Tarifa donde hay 2ª enseñanza, a fin de que sus referidos hijos puedan continuar lo estudios: además de no aprobar a nuestra salud el clima de esta provincia y serles de suma necesidad el tener que salir de ella, pues llevan 22 meses de calenturas, por cuyos motivos rogamos a V.E. me sea concedida tan justa petición.

Es gracia que espera merecer del buen corazón y recta justicia de V.E. cuya vida...

29 de septiembre de 1890."

Entre que se resuelve su petición de traslado o no, Arenas tiene problemas con la Jefatura por no avisar a tiempo de las averías en el faro y tomar decisiones por su cuenta: "Quedo enterado de su comunicación fecha 29 del mes próximo pasado.

Prescindiendo por ahora de las causas que han motivado la inutilización de esas tuercas, y hago caso omiso del arreglo del pivote y construcción de las nuevas, puesto que unas y otras serán examinadas en sus menores detalles por el Ingeniero encargado del servicio. Me limito hoy a llamar su atención sobre las faltas reglamentarias que se desprenden de la referida comunicación.

No debe ignorar que cuando ocurre un incidente de esta índole, se debe dar conocimiento inmediato al Ingeniero encargado, para que este proceda en todo caso a lo que haya lugar. Por lo tanto, el que ocurriese el incidente el día 14 de enero por la noche y haya dado conocimiento el día 29 del mismo mes, o sea con 15 días de retraso, sería una falta reglamentaria, que al Ingeniero en su primera visita corresponderá el calificar.

Tampoco ha debido olvidar, que el Torrero encargado de un faro, no tiene atribuciones para por sí y ante sí, disponer la reparación ni el cambio de ninguna pieza de la máquina, sin previa consulta con el Ingeniero y en todo caso, bajo las instrucciones que de él reciba; en su consecuencia, el acto llevado a cabo por V. acusa otra falta de Reglamento.

En virtud de todo lo expuesto y mientras que por el informe del Ingeniero, no adquiera juicio exacto de todo lo ocurrido en el incidente de que se trata, le ordeno se atenga en todos sus actos a lo que previene el Reglamento, y le quede presente para lo sucesivo, que no tolero el que ningún subalterno se aparte en lo más mínimo de los deberes que por razón de su cargo está en la obligación de cumplir. Almería 4 de febrero de 1891. El Ingeniero Jefe"

Otro de los torreros también tiene problemas por solicitar permiso aludiendo al reglamento: "Al torrero 2º de ese faro Don José García Camacho digo con esta fecha lo siguiente:

"Contesto a su comunicación del 14 del actual en la que alega un considerando en pro de su pretensión, que demuestra no conocer el artículo 51 del Reglamento vigente = Da atribuciones a la Jefatura el referido artículo, para conceder o no las licencias de que allí se hace mención, pero en modo alguno se indica sean obligatorias estas licencias = Por tanto no creyendo en la actualidad, el servicio de ese faro suficientemente garantizado con dos Torreros, me veo en la previsión de negarle el permiso que solicita, haciéndole presente al mismo tiempo, que se atenga en lo sucesivo

a las órdenes que reciba sin volver a alegar artículos que no conoce... Almería 16 de Marzo de 1891. El Ingeniero Jefe Valero Rivera”

Juan Arenas padece una hernia que le hace ir a Almería, pero ese no es su único problema. En el inventario hay algunas irregularidades, en la documentación algunos fallos y, además, no se entiende con los carabineros para el embarque y desembarque de objetos en las cercanías del faro: “Estimado Arenas: ayer vi al Teniente de carabineros y le hablé de la caja en presencia del Cabo que llegó a darle parte de no haber dejado embarcar la caja.

Tanto el Teniente como el Cabo no se niegan a dejar embarcar ni desembarcar los objetos del faro ni los de los Torreros, pero dicen que antes es necesario vaya uno de Vs. a avisar al Cabo o Jefe del puesto y a decirle que van a embarcar o desembarcar. Le hice presente que era un entorpecimiento el que fuese el barco a la Almadra para hacer cualquier operación de embarque o desembarque y me contestaron que no era necesario el que fuese allí el barco, que podían hacerlo frente a la fabrica o en cualquier otro punto con tal de que avisasen antes al Jefe de puesto único medio para no tener entorpecimientos. Por tanto como creo que esto no ocasiona gran molestia para Vs. y de ese modo no hay tampoco perjuicio para ellos convinimos en que así se hiciese. Dio orden al mismo tiempo el referido Teniente para que dejasen embarcar la caja y espero si ya no lo ha hecho que mande V. por ella y si hay que abonar algo por subirla al faro, es justo que lo diga para abonarlo y remitirlo junto con su paga.

No deje de escribirme al momento que lleven la caja al faro. Quiero hacerle presente al Jefe lo que ha ocurrido con la dichosa caja por si él cree conveniente decir algo al Teniente Coronel. Puigserver. 30 septiembre 1891”

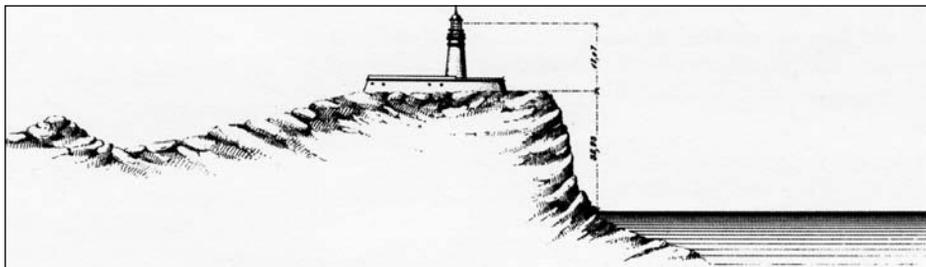
Arenas tiene que viajar a Almería para intentar curarse de un grave padecimiento y le sustituye como encargado el 2º José García Camacho. Poco después, la enfermedad de Arenas acaba con su vida. Su precaria salud no le ha dado tiempo para conseguir sacar a su familia del Cabo. Tras su muerte, la familia tiene que desocupar el faro obligatoriamente: “...El hijo de Arenas viene a pedirme un volante para poder retirar todo lo que dice tienen en ese faro de su propiedad, por lo tanto cuando se presente en el faro, puede V. desde luego dejarle entrar y recoger todo lo que sea suyo sin que para ello medien rozamientos ni cuestiones de ningún género. Tanto V. como él sabrá perfectamente lo que es del establecimiento y lo que es de la propiedad del difunto, por lo tanto creo que esto no dará lugar a dificultades de ningún género.

Lo que conviene es que se presente pronto, pues según tengo entendido tiene la llave de la cocina de esa habitación donde está guardado todo lo de su propiedad.

Caso de no presentarse pronto avísemelo para determinar lo que se ha de hacer para cuanto antes salir de esto y formalizar la documentación que es de reglamento y no puede demorarse. Puigserver. Almería 12 noviembre 1891.”

Vuelve como encargado Baldomero Emilio Alcaraz

Después de trece años de torrero subalterno en este faro y un año ausente, vuelve Baldomero Emilio Alcaraz, a primeros de 1895, como torrero encargado.



Perfil de situación del faro de Cabo de Gata

El 8 de diciembre de 1896, “El Imparcial” informa de un naufragio en esta zona: *“Al Oeste de San Miguel de Cabo de Gata, y en el sitio denominado la Seña, ha embarrancado el vapor inglés South Wales, que procedía de Cardiff, con cargamento de Carbón.*

Los 19 hombres que lo tripulaban se han salvado, contándose entre ellos el capitán.

Ha salido de Almería el remolcador San Jacinto a intentar el salvamento del buque.”

No tenemos demasiados datos de esta época debido a la falta de documentación, pero el ambiente en el faro de Cabo de Gata no debía ser muy bueno. El veterano Alcaraz caía enfermo y los dos torreros subalternos eran enviados a Alborán, alternativamente, por problemas entre el personal: *“En comunicación fecha 23 de Mayo último el Itmo. Sr. Director gral. de Obras Públicas me dice lo que sigue:*

“Esta Dirección gral. ha acordado que el Torrero tercero D. Rafael Somovilla Cuin que presta sus servicios en el faro de Cabo de Gata pase a continuarlo al de la isla de Alborán, ambos de esta provincia. Lo que comunico a V.S. para su conocimiento y demás efectos, advirtiéndole que puede disponer que vuelva al faro de Cabo de Gata el Torrero 2º D. Juan Fuster que fue destinado por V.S. al de Alborán provisionalmente en vista de las discusiones entre el personal primero de dichos faros.”

Lo que traslado a V. para su conocimiento y a fin de que disponga que antes del día 20 del actual se presente en esta Jefatura 3º Sor. Somovilla, que embarcará para su nuevo destino en el primer viaje del vapor. Almería 14 junio 1898. El Ingeniero Jefe Valero Rivera.”

Federico Baró

A Baldomero Emilio Alcaraz le sustituye como encargado Federico Baró Cremades. Poco después enferma el 3º José Marín, pero Baró y su familia no están mucho mejor: *“Tengo el honor de participar a V. que haciendo una semana de que el Torrero 3º de este faro se encuentra delicado y habiendo sido visitado por*

un facultativo le dijo que era un empacho gástrico, y sin embargo continúa peor y con esta fecha sale de este faro para buscar cura en esa Capital.

Encontrándome yo más de una semana con cinco granitos en un pie que no puede hacer servicio haciéndolo mi hijo, ahora mi hijo también está delicado de un granito en un ojo, sin embargo tuve aunque malamente subir antes de anoche para hacer servicio tanto por el estado del señor Marín como el de mi hijo. 14-10-1899.”

El naufragio del “Galatz”

Los torreros son testigos de un nuevo naufragio, pero esta vez tienen que atender a los numerosos náufragos en el faro: “14-3-1900. Tengo el honor de participar a V. que en el día de ayer a las 9 y 10’ tarde fui avisado por el Torrero 3º que se encontraba de guardia Don José Marín, que en el sitio llamado “la escolla” había naufragado un vapor y que por su bandera conoció era de nacionalidad francesa. Una vez en tierra la tripulación fui a prestar auxilio con ayuda del Torrero 2º que se encontraba franco de servicio D. José Ruiz; y se le facilitaron a un total que componía la dicha tripulación incluido el capitán de 41 hombres; de cámara, luz, asientos y lumbre que procedí a habilitar para el efecto de los enseres que componen la habitación de V. y de los utensilios de todo el personal propio para facilitar el mejor servicio.”

Al día siguiente los 41 náufragos abandonaban el faro y eran trasladados a Almería.

La “Crónica Meridional” del día siguiente informa del suceso: “Vapor embarrancado.

Anteayer embarrancó entre S. Miguel y la rada de San José, próximo al Cabo de Gata, el vapor francés “Galatz”, de la matrícula de Marsella.

El citado vapor se encontraba ayer tarde inundado por la parte de popa, hallándose en peligro de naufragio.

El cargamento y el equipaje de la tripulación se haya a bordo.”

El 17 de marzo da más información: “Detalles de un naufragio.

...Los tripulantes y oficiales del buque naufragado, llegaron anteayer a nuestra capital a bordo del vapor “Carolina”, alojándose los segundos en el Hotel Tortosa.

Ayer, uno de nuestros redactores celebró una conferencia con el capitán del “Galatz”, recogiendo los siguientes detalles del siniestro:

El vapor “Galatz” hermoso buque de 1.045 toneladas de registro, se dirigía el citado día 13 a Marsella, y al pasar a la altura de Almería, el furioso viento de Levante que reinaba hizo al capitán buscar un poco de abrigo acercándose un tanto a la costa.

Las cartas de a bordo señalaban la existencia de un grande escollo o laja en Cabo de Gata a 400 metros de la orilla; pero el capitán, extremando un tanto las precauciones, enderezó el rumbo con una distancia de tierra de 1.700 metros.

A los pocos momentos el buque tocó fondo y se tumbó a una banda, hundiéndose por la popa, en donde se le señaló una importante vía de agua.

Venía el buque de Dahomey y se dirigía a Marsella con cargamento de aceite de coco y de almendra de palma.

La tripulación se compone de treinta y tres marineros, y la oficialidad de siete jefes, incluso el capitán Mr. Rolland y el médico, el cual ha recibido en el siniestro una contusión en una pierna por efecto de una caída.

En el vapor “Numancia” salieron ayer tarde los tripulantes y oficiales para Orán, en donde embarcarán para Marsella.

Se nos asegura que dichos señores están muy descontentos y disgustados, a causa de la pérdida que han sufrido de la mayor parte de sus equipajes.

El vapor “Carolina” zarpó ayer para Cabo de Gata, con el encargo de salvar el cargamento del “Galatz”.

Pero después del naufragio viene la rapiña y hay que tomar medidas urgentes. Lo relata la “Crónica Meridional” del día 19: “Lo del “Galatz”.”

Los actos punibles realizados por algunos merodeadores, durante las graves averías de la apresada nave, han encontrado enérgica y rápida represión de parte de los jefes de esta Comandancia los tenientes de navío D. Juan González y D. Rogelio Baeza.

El primero imponiendo su autoridad desde estas oficinas y el segundo dictando oportunas medidas en el lugar del suceso, donde se personó en cuanto tuvo noticia del naufragio, han logrado con sus talentos y energías corregir tan indignos desmanes y averiguar completamente los hechos, dejando satisfechos los deseos del Sr. Cónsul Francés y Capitán del buque y restableciendo por modo completo el imperio de la justicia.

Nuestro entusiasta aplauso a tan celosas autoridades.”

Entre las medidas que se toman está la de identificar a los que han intentado aprovecharse del siniestro. Para ello tiene que presentarse en Almería uno de los torreros: “Tengo el honor de participar a V.S. que en cumplimiento al oficio recibido de esa Jefatura para que se presente el Torrero cuyas señas coinciden con las citadas, pasa a esa Capital con esta fecha el Torrero 3º de este faro, D. José Marín García.”

Otro accidente en el mar

Federico Baró consigue marcharse y llega un tiempo de paso para torreros eventuales y suplentes en Cabo de Gata.

El 22 de diciembre de 1901 cinco laúdes de Garrucha regresan de pescar en la bahía de Almería. Navegan de noche frente a Cabo de Gata cuando les sorprende una fortísima ráfaga de viento de Poniente, levantando fuerte oleaje que dificulta la navegación. En la oscuridad de la noche algunos escuchan gritos, pero no se sabe qué sucedía ni se puede prestar auxilio alguno en esas condiciones. Cuando los laúdes se reagrupan antes de llegar a Garrucha, comprueban que una de las embarcaciones, el laúd “Flamenco”, no llegaría nunca a su destino. Los cuatro hombres y un niño que lo tripulaban perecieron ahogados. El mar va arrojando a las playas los cadáveres en los días siguientes.

Las víctimas son: Juan Carmona, viudo; José Galindo, casado; Cristóbal Galindo, soltero e hijo del anterior; Ramón Trinidad, casado; y Pedro Galindo, casado.

En Garrucha se abre una suscripción popular en “El Eco del Levante” para tratar de paliar la situación de las familias.

Ramón Marín

En enero de 1902 entra el torrero 3º Ramón Marín que, unas veces de subalterno y otras de encargado, estará en Cabo de Gata hasta 1909. Uno de sus primeros trabajos es el cambio del combustible utilizado en el faro. En estas fechas deja de utilizarse la parafina y empieza a usarse petróleo con el mismo mechero Doty.

Entre tanto, a principios de 1903, la Dirección general ha expedientado a muchos torreros que han solicitado traslados y ascensos de forma antirreglamentaria. Entre ellos varios conocidos nuestros que están o han estado en los faros de Almería: *“Visto el expediente instruido por el Inspector gral. del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos Don Javier García Mirón, con el fin de determinar las faltas y exigir las responsabilidades consiguientes a varios individuos del cuerpo de Torreros de Faros que en distintas épocas y por diversos conductos habían hecho gestiones y ofrecimientos ilícitos para conseguir traslados y otros favores; visto el Reglamento para la organización y servicio de los Torreros de Faros; considerando que las faltas de referencia están comprendidas entre las muy graves, según el apartado 7º del citado Reglamento, el cual castiga dichas faltas en su artículo 77, con la suspensión de empleo y sueldo de uno a tres meses, en su grado mínimo, y con la separación definitiva en su grado máximo; S. M. el Rey (q.D.g.) de conformidad con lo propuesto por el Consejo de Obras Públicas en pleno, se ha servido disponer = 1º Que se imponga la pena de suspensión de empleo y sueldo durante dos meses a los Torreros de la clase de mayores D. Antonio Pascual Riera y D. Federico Rojas; a los de la clase de primeros D. José Torres Cardona, D. Rodolfo Cuenca y D. Eduardo Galea; y al de la clase de segundos D. Eduardo Olmos. = y la misma pena de suspensión de empleo y sueldo durante quince días a los Torreros de la clase de primeros D. Leopoldo Pla y D. Manuel Abel; a los de la clase de segundos D. Emilio Fernández, D. José Crespo Márquez, D. Juan Bus..., D. Juan Martínez Sancho, D. Alfredo Foglietti, D. Narciso Melia, D.... Villanueva, D. Pedro Vime, D. Antonio Bonet, Don Jaime Vives, Don Lorenzo Aria? y D. Tomás García Ruiz; y a los de la clase de terceros D. Nicolás Manzanares, D. Juan Pagan, D. Manuel Fonet, D. Tomás Molla y D. Leopoldo Pla Botella. = 2º Que con independencia de las penas anteriores sean trasladados los torreros anteriores a faros de los de peores condiciones, siempre que estos traslados sean compatibles con el buen servicio. = 3º Que se comuniquen estas resoluciones a los Ingenieros Jefe de las provincias marítimas para conocimiento de todo el personal de Obras Públicas y especialmente del Cuerpo de Torreros, haciendo entender a estos últimos que será castigada con el mayor rigor cualquier falta que cometan y que con arreglo a la circular de 13 de Octubre de 1900, le está prohibido toda petición que no se dirija por conducto de sus inmediatos Jefes. De orden del Sr. Ministro lo digo a V.S. para su conocimiento y efectos consiguientes, debiendo recordar V.S. al propio tiempo a todos los torreros de faros afectos a esa Jefatura lo que dispone la circular de esta Dirección fecha 24*

de agosto de 1901 o sea que incurrirán en grave responsabilidad los que no denuncien inmediatamente a esa Jefatura o a esta Dirección gral., cualquier ofrecimiento que les hagan especuladores indignos a cerca de la resolución de los asuntos que dependen de este Centro Directivo.”

Capeando la sequía, los problemas en la rotación y los naufragios, Ramón Marín tiene que avisar de la grave enfermedad del encargado: “Pongo en conocimiento de V. como el Torrero encargado de este faro D. Antonio García Roldán hace tiempo viene padeciendo una enfermedad crónica, de la que se empeoró en los primeros días de este mes hasta el extremo de haber perdido el habla y el conocimiento hace tres días, y en vista de esto se llamó al Doctor Manuel Rodríguez Amerigo el que dispensa lo trasladasen a Almería antes que en este solitario sitio muriese sin asistencia facultativa ni medicamentos, ante lo cual la esposa de este participa la novedad a la familia del paciente la que se ha personado en este faro y en la mañana de hoy y en estado agónico lo han trasladado a esa capital, no habiendo dado antes a V. conocimiento por haberse dejado decir el referido encargado que tenía pedido un mes de licencia para poder atender el restablecimiento de su salud. 13 Julio 1904. Torrero 2º Ramón Marín.”

Antonio García Roldán logra reponerse y regresa a su puesto un mes después. Pero a principio del año siguiente recae y vuelve a encargarse del faro Ramón Marín: “Pongo en conocimiento de V. como el Torrero encargado de este faro D. Antonio García Roldán se agravó a su regreso de esa el día 14 del corriente mes, y ayer vista su gravedad dispuso su esposa su traslado a esa capital en compañía del alumno Antonio Roldán Rubira, lo que efectuaron en las primeras horas de su mañana y en el día de esta fecha. Referente a el servicio, este anda bien, y con los dos torreros que quedamos y los alumnos en prácticas podemos desempeñar este con entera satisfacción, salvo su orden en contrario sin necesidad del suplente. 26 enero 1905. Ramón Marín”

Lo de García Roldán es más grave de lo imaginable y, desgraciadamente, fallece al día siguiente. Para sustituirle se manda al suplente José Marín, hermano de Ramón.

En las oficinas hace años que se libra una guerra contra los naufragios, estudiando la voladura de la Laja que tantas víctimas se cobra. Entre tanto Ramón Marín se queja de problemas con el petróleo, que le hacen echar de menos la antigua parafina, y del estado inservible de los equipos meteorológicos.

El temido faro de las Islas Columbretes necesita torreros y para ello se buscan voluntarios. Normalmente nadie quiere ir destinado a esas islas pero, en el Cabo, la Dirección general se encuentra con una sorpresa: “En contestación al atento oficio de V.S. con fecha 31 de octubre último, tengo el honor de manifestarle lo que sigue.= Que explorada la voluntad de los Torreros de este Establecimiento, resultando que el 3º D. Francisco García Gallegos y el que rubrica, en la actualidad no les conviene el pase a las islas Columbretes de “Valencia” exceptuando órdenes o disposiciones de la Superioridad, y en cambio adjunto un oficio del Torrero 2º de este faro D. Juan Batanero (si está interesado). Cabo Gata 5-11-1905. Ramón Marín”

Los vientos también son noticia: “Pongo en conocimiento de V. como el viento huracanado que hizo en la noche del día 3 y madrugada del día 4 ha desprendido el sillar que tiene sujeto el poste del anemómetro y este queda oscilando y en mal estado, a

la vez participo a V. como una de las cazoletas del referido anemómetro fue despedida de su varilla y encontrada a más de 50 metros del faro, pues el viento N. ha sido tan fuerte que se ha llevado la techumbre de una de las cocinas provisionales que tenemos fuera del establecimiento que constaba de 7 maderas, tablazón y latas, siendo despedida a larga distancia la que no ha ido a la mar. Cabo Gata 5 febrero 1906.”

La Jefatura de Señales Marítimas se quita de encima el asunto de la voladura, argumentando que no es de su competencia: “Madrid 1 de Abril de 1908

Ilmo. Sr. Director general de Obras Públicas.

Tengo el honor de devolver a V.J. el adjunto proyecto de voladura de la Laja de Cabo de Gata, presentado a esa Superioridad por la Jefatura de la provincia de Almería, y de manifestar a V. J. que; obedeciendo a órdenes de esa Dirección general la redacción del citado proyecto, según expone el Ingeniero Jefe de Almería en su informe, parece deducirse que esa Superioridad ha resuelto ya la voladura de dicho bajo, desistiendo en su balizamiento, que indudablemente constituiría, a nuestro juicio, una solución menos radical y también costosa por la profundidad, situación y configuración de la Laja de referencia, que por hallarse en la actualidad sin señal alguna constituye verdaderamente un peligro para la navegación.

Hallándose dicho bajo a una distancia de cerca de un kilómetro del faro de Cabo de Gata, y teniendo en cuenta la masa de agua que cubre a aquel bajo, entiendo que no son de temer los deterioros que pudieran producir en la cristalería y aparatos del citado faro las voladuras que en el proyecto se proponen.

No tratándose, pues, en el adjunto proyecto del establecimiento ni de la reforma de ninguna señal marítima, entiendo esta Jefatura que no es de su competencia el entrar en el examen e informe del mismo, limitándose a hacer las consideraciones indicadas, salvo lo que V.J. se sirva determinar. El Ingeniero Jefe.”

El proyecto de voladura nunca llegaría a ejecutarse y la Laja sigue en su sitio, esperando nuevas víctimas entre los navegantes incautos.

El 2 de febrero de 1909 es trasladado Ramón Marín García y le suple su hermano José.

Juan Herrera

El 27 de febrero de 1909 viene como encargado Juan Herrera, que permanecerá en Cabo de Gata durante diez años. Para recibirle, nada mejor que unos buenos temporales: “A consecuencia del fortísimo temporal desencadenado en este faro durante la pasada noche, ha sido rota la cuerda del pararrayos por su parte inferior quedando por tanto interceptado el paso de la corriente eléctrica en caso de descarga.

Al propio tiempo participo a V. que la chimenea de la cocina del Torrero 3º ha sido derribada por completo y volteado el material fuera del terrado. En las demás partes del edificio no se ha notado desperfecto alguno. El temporal continúa furioso. Cabo de Gata 7 abril 1909.”

“Tengo el honor de poner en conocimiento de V. que hoy a las 18 y 20, a consecuencia de una fuerte racha de viento que penetró en el patio del edificio, empujó violentamente la puerta que da entrada a la torre y sobre la cual se hallan instalados



Vista aérea del faro de Cabo de Gata. Foto Felipe Ortiz

los termómetros de máxima y mínima, rompiendo este último en dos pedazos y dejando el otro pendiente de uno de sus extremos.

La circunstancia de hallarse estos instrumentos instalados en dicha puerta y el frecuente uso que de ella se hace, no tan solo a la torre sino a las habitaciones de los señores Roda y García, hace que las más de las veces se encuentre abierta, no habiendo podido evitar lo que hoy lamentamos, a pesar del especial cuidado que de dichos instrumentos se tiene. Cabo de Gata 18 abril 1909”

Además, últimamente se han presentado por los alrededores del faro algunos malhechores, por lo que Herrera y los demás torreros piden sus licencias de armas.

El 17 de octubre de 1912 entra el Torrero 3º Joaquín Nieto Amerigo, que estaría nueve años en Cabo de Gata.

El vapor “Alcira”

El 6 de septiembre de 1914 se produce el abordaje, en aguas del cabo de Gata, del vapor “Alcira” por el buque italiano “Avvenire”. De los veintiocho tripulantes del “Alcira” seis resultaron muertos. El “Avvenire” pierde a tres personas pero el barco sufre averías de menor importancia y atraca en Almería para repararlas. Tres días después, la “Crónica Meridional” da información del tema: **MÁS DETALLES. SOBRE LA PÉRDIDA DEL VAPOR “ALCIRA”**

Diligencias

Ayer continuaron las autoridades de Marina, instruyendo las diligencias sobre la pérdida del vapor-correo de África, Alcira, que en la madrugada del lunes fue abordado por el Avvenire, de nacionalidad italiana, en aguas de Cabo de Gata, de este distrito marítimo...

El "Avenire"

De este buque, que continúa fondeado en el dique de Levante, fue extraída ayer la carga que había depositada en la bodega número 1 con objeto de poder ser reconocido con más comodidad y detenimiento.

Entierro

En la madrugada de ayer fue traído en un bote el cadáver del primer maquinista del Alcira, don Miguel Plá.

A las diez tuvo lugar el entierro, asistiendo los compañeros del difunto, las autoridades de marina y la tripulación del vapor Sagunto, que también pertenece a la Compañía de Correrros de África. Además iba detrás numerosísima concurrencia.

El cadáver fue depositado en una severa caja y llevada esta en un coche de segunda clase, tirado por dos caballos.

Dedicada a la memoria del difunto, se depositaron dos coronas sobre el féretro; una de los supervivientes del Alcira y otra de la tripulación del Avenire.

La presidencia del duelo la formaron el Comandante de Marina de la provincia señor Quintas; los capitanes del Alcira y Sagunto, señores Bustamante y Tonda; el consignatario de los Correrros de África señor García del Moral, y el segundo del Alcira señor Baeza.

El féretro fue envuelto en una bandera española.

Todo el día estuvieron izadas las banderas respectivas, a media asta en señal de duelo, en los vapores Sagunto y Avenire.

El "Sagunto"

Para reemplazar al Alcira, llegó ayer mañana el vapor Sagunto, quien salió por la tarde, conduciendo la correspondencia, mercancías y pasajeros que no pudieron salir anteayer para Melilla, a causa del desgraciado accidente del que tenemos hecha referencia.

Los que faltan

Todas las pesquisas hechas la noche anterior y ayer mañana, en Cabo de Gata, en busca de los ocho individuos que faltan (cinco del vapor español y tres del vapor italiano), han resultado infructuosas, desgraciadamente.

Se han dirigido nuevos telegramas a diferentes puertos por si hubiera dado la casualidad de que cualquier embarcación hubiese recogido a los náufragos. Los temores que hay es que estos, fueron víctimas cuando explotó el Alcira.

Capitán lesionado

En el accidente resultó con una lesión de relativa importancia, el capitán del vapor italiano, sir Luigi Questa, habiendo tenido que guardar cama.

Por esta causa no asistió al entierro del maquinista del Alcira, mandando a un oficial y a parte de la tripulación.

Objetos sobre el mar

Las aguas han comenzado a arrojar restos del vapor naufragado, habiéndose visto puertas, cuerdas y otros objetos, como también dos botes.

En el "Aguila"

Los tripulantes supervivientes del Alcira, como ya saben los lectores, perdieron toda la ropa, dinero y objetos que llevaban en el buque, quedando muchos de ellos sólo con el traje interior.

Por orden de la casa consignataria, fueron a los almacenes “El Águila” y allí se les proveyó de ropa, calzados, sombreros o gorras y otros efectos necesarios.

Los naufragos.- A sus casas

Terminadas las declaraciones que hubieron de prestar en la sumaria que se sigue por el teniente de navío señor Saralegui, a causa del abordaje, el comandante de Marina señor Quintas autorizó la marcha a sus respectivas localidades a los marineros siguientes, que pertenecían a la tripulación del Alcira:

En el vapor Torre del Oro salieron para alicante, Gaspar Such, Esteban Lloret y Vicente Solver; para Valencia, Antonio Parladé, Vicente Carbonell, Antonio Morales y Simón Orts, y para Barcelona, Jaime Tort, Pedro Ezquerdo, Diego Iglesias, José León, Antonio Albalat, José Linares, Tomás Soler y José Argés.

También marchó en el Sagunto a Melilla, Cecilio Bolea.

Todos los supervivientes del naufragio, además del billete recibieron diez pesetas del consignatario de la Compañía de Correos de África, señor García del Moral.

Los que quedan

De la dotación del Alcira sólo quedan en Almería, hasta que reciban orden de marcha, el capitán don Rodrigo Bustamante, segundo oficial don Bartolomé de Baeza, telegrafista don Nemesio Urrutia y el mayordomo don Agustín Cruz.”

“10-9-1914 Crónica Meridional. SOBRE LA PÉRDIDA DEL VAPOR “ALCIRA”

*Se continúa sin tener noticias del paradero de los cinco naufragos de la tripulación del vapor Alcira que en aguas del Cabo de Gata fue echado a pique por el buque italiano *Avvenire*, ni de los dos pasajeros y un tripulante del último que también desaparecieron en tan desgraciado accidente.*

¡Ocho individuos que hace cuatro días que las autoridades de Marina, compañeros ni familia, saben donde aquellos se encuentran!

Repetimos que la creencia general es que perecieron a bordo del Alcira cuando las calderas de este hicieron explosión; sin embargo hay algunos que suponen que pudieron ser recogidos dichos naufragos por algunos de los muchos buques que cruzan a todas horas por el Cabo de Gata.

¡Ojala que estos últimos no se equivocaran!...

El tripulante del Alcira, Antonio Rodríguez Merlos, que resultó contusionado cuando el accidente ingresando en el hospital, fue ayer dado de alta en dicho establecimiento...

Hoy, probablemente saldrán en el tren correo para Valencia, el capitán del Alcira don Rodrigo Bustamente, segundo maquinista, contra maestre y telegrafista.”

Cambio de equipo de alumbrado y mejoras

El 20 de noviembre de 1914, en el faro se inaugura un nuevo alumbrado a vapor de petróleo Chance para capillos de 85 mm, quedando de socorro un mechero Dotty de 5 mechas, lo que trae una luz más potente y bastantes quebraderos de cabeza. El nuevo equipo precisa mucho mantenimiento y son frecuentes los cambios de vaporizador, de capillo o rejilla y las inflamaciones de

eyectores. Pero Juan Herrera y sus compañeros se manejan bien con el nuevo sistema y son felicitados por sus jefes en una visita al faro: "18-5-1915. *Ingeniero Jefe, Ingeniero y Ayudante.* - Visitamos este faro y se encuentra todo el servicio en perfecto estado, no pudiendo por menos de aplaudir la pericia con que los torreros desempeñan sus funciones con el nuevo sistema.

Antonio Gómez. José Molero, Deodato Donoso."

El 1 de julio de 1915, el brik-barca italiano "Italia" es echado a pique por el vapor de la misma nacionalidad "Atlantide", en aguas del Cabo de Gata. Los veinticuatro naufragos del "Italia" son rescatados y repatriados.

En marzo de 1916 se redacta un proyecto para la mejora de la habitabilidad en el faro, firmado por el ingeniero Mauro Serret, que incluye un almacén nuevo para el petróleo, apartado del faro para evitar riesgos en caso de incendio. También se proyecta dar a cada familia una habitación más y construir para el personal facultativo un gabinete-despacho y dos dormitorios, además de construir tres lavaderos y tres retretes fuera del establecimiento.

En el mes de octubre se terminan las obras de ampliación del edificio y se empieza a reparar el camino de servicio.

La primera guerra mundial

En los primeros días de 1917, un nuevo accidente se produce en cabo de Gata. El vapor portugués "Trazaria" embarranca en la punta de Cabo de Gata a causa de la espesa niebla. Por suerte el vapor es puesto a flote en los días siguientes: "6-1-1917 *Crónica Meridional.*

UN SINIESTRO. BUQUE EMBARRANCADO.

En las últimas horas de la tarde del jueves embarrancó en la punta del Cabo de Gata, frente al sitio conocido por Las Fabriquillas, el vapor portugués "Trazaria", de la matrícula de Lisboa.

Este buque que desplaza 1.700 toneladas netas de registro, fue uno de los vapores alemanes de que se incautó el Gobierno lusitano cuando la declaración de guerra a Alemania, y se llamaba "Mazagán".

Según se nos ha informado, el siniestro se debe a la densa niebla que cubría el sitio donde se halla embarrancado a causa de haber chocado con una roca y abrírsele una vía de agua en el costado de estribor, inundándosele seguidamente la bodega número uno.

Llevaba un cargamento total de mármoles y vino para Génova y Lisboa.

Lo manda el capitán señor Fletes y la tripulación se compone de 33 hombres.

El remolcador "Beloz" ha salido para hacer el servicio de salvamento, creyéndose, que el buque "Trazaria" será puesto a flote."

Pero la primera guerra mundial provoca muchos siniestros que no son accidentales, ya que los submarinos alemanes se han apostado en las cercanías del Cabo de Gata y se dedican a hostigar a los buques que circulan por este importante paso hacia el Estrecho. En el faro tienen que hacerse cargo de los naufragos: "14-5-1917. *Participando haberse hecho cargo del servicio el Torrero suplente D. José Antonio*

Garrido, cesando en el mismo el Torrero D. Joaquín Nieto y manifestando al propio tiempo haber arribado a este faro 8 náufragos del Bergantín italiano "L' Independence"

Dos días después la "Crónica Meridional" informa: "LOS SUBMARINOS. OTRO VELERO TORPEDEADO..."

A las once y media de la mañana del domingo, navegando a unas 18 millas al Sur del Cabo de Gata el velero "L' Independence F.", de 163 toneladas, matrícula de Viarggio, un submarino que navegaba a flor de agua y procedía de la costa, le hizo cuatro disparos de cañón para que parase, lo que a poco se efectuó.

Cuando el sumergible estuvo próximo al velero, desprendiose un bote y un oficial y dos marineros que lo ocuparon exigieron al capitán la documentación, la que después de examinar guardose el oficial.

Seguidamente ordenaron abandonar el barco, porque iban a proceder a su hundimiento, cosa que hicieron colocándole varias bombas en la cubierta y en la bodega.

Los tripulantes que era ocho con el capitán, en un bote se dirigieron al Cabo de Gata, donde permanecieron hasta ayer a medio día, que emprendieron la marcha a Almería, llegando al atardecer sin novedad, donde el vicecónsul de Italia les atendió con gran solicitud..."

Juan Herrera y sus compañeros escriben al ingeniero encargado, el 25 de octubre de 1917, avisando del torpedeamiento de varios vapores y el salvamento de un bote en el faro. La "Crónica Meridional" del día siguiente explica más extensamente el asunto: "Ayer tarde llegaron a este puerto en un bote, remolcados por la barca de pesca "Joven Magina", de Escullos, 20 tripulantes del vapor inglés "Sheaf Blade", de la matrícula de Newcastle.

Los marineros manifestaron que navegando en convoy con otros cinco buques y escoltados por un crucero auxiliar inglés, al pasar frente a Cabo de Gata, se vieron sorprendidos por el cañoneo de un submarino, obligándolos a abandonar el buque seguidamente.

Acto seguido echaron un bote al agua y fue ocupado por los veinte que llegaron.

De la tripulación que la formaban 26 hombres, faltaban seis, pero de ellos se da por seguro que han desaparecido el capitán y un fogonero.

El "Sheaf Blade" se hundió a poco de ser cañoneado.

El siniestro tuvo lugar entre cuatro y cinco de la mañana de ayer, de 12 a 15 millas de SEE de Cabo de Gata.

El "Sheaf Blade", de reciente construcción, desplazaba 2.800 toneladas.

Pertenecía a la matrícula de Newcastle, y procedía de Messina, en lastre para Almería, donde había de cargar mineral de hierro de la compañía Alquife...

Próximamente a las cuatro desembarcaron en la escala del andén, que llegaron en otro pesquero, 21 tripulantes del vapor noruego "Erviken", que era otro de los que navegaban en convoy, con estos 21 tripulantes llegaron cuatro marineros del "Sheaf Blade", que quedaron sobre las aguas al ocurrir el hundimiento.

El "Erviken", como el "Blade", también fue torpedeado hacia las cinco y media de la mañana, a unas 12 millas NE y SE de Cabo de Gata.



Faro de Cabo de Gata desde el mar. Foto Mario Sanz

El buque pertenecía a la matrícula de Bergen y desplazaba 2.134 toneladas. Salió de Orán para Gibraltar el 24 del actual, en lastre para hacer carbón y desde allí dirigirse a Sevilla.

Lo mandaba un joven de 25 años llamado Roberg.

De la tripulación que la formaban 22 hombres, ha desaparecido uno, que desempeñaba la plaza de camarero.

El capitán dio cuenta que también fue torpedeado y hundido otro vapor portugués que en lastre se dirigía a Gibraltar, ignorando la suerte de su tripulación.

Dijo además, que el crucero auxiliar que los escoltaba, al apercibirse del torpedeo, comenzó a disparar sus cañones contra el sumergible, desconociendo lo que ocurriera por la absoluta oscuridad, como así mismo los otros tres buques que iban en el convoy...

Todos los naufragos después de prestar declaración, en la Comandancia de Marina, pasaron a los viceconsulados de Inglaterra y Noruega, siendo atendidísimos por los señores Murison y Fischer, quienes les proporcionaron ropa y cuanto les fue necesario.”

Espionaje

En plena guerra mundial, el capitán del vapor inglés “Nellore”, que navegaba cerca de la costa de Almería, denuncia por medio de su Embajada haber visto, a las 3,30 de la madrugada del 11 de diciembre de 1917, como los torreros del faro de Cabo de Gata transmitían señales del código Morse por medio de la luz del faro.

Los ingenieros responsables investigan y anotan los resultados en el Libro de Ordenes del faro: “22 Diciembre - Visitamos este faro, cumpliendo ordenes de la Superioridad para averiguar lo que haya de cierto en la aseveración hecha por el capitán del vapor “Nellore” de haber visto distantemente, en la noche del 10 al 11 de este mes, la transmisión de una señal Morse desde este Faro; deduciendo de las

averiguaciones practicadas que nada anormal ocurrió durante la noche expresada, debiéndose atribuir lo que dice observó el citado Capitán, a que al tocar la aguja hurgadora el eyector se producen disminuciones de luz, siempre de muy corta duración pero más o menos prolongados, que han podido confundirse con los puntos y rayas que forman las letras del alfabeto Morse. Antonio Gómez”

La cosa parece clara pero en el Ministerio no quieren correr riesgos y solicitan, al ingeniero jefe de Almería, una investigación más a fondo en la que se oiga a la Comandancia de Carabineros de la capital, Comandancia de Marina, patronos de barcos, marinos y a todas las personas que puedan dar por su cargo o profesión alguna luz en el asunto.

Por un documento confidencial del Ministerio de Estado, el Gobierno británico informaba, poco tiempo antes, que su servicio secreto había detectado un intento de soborno, por parte de los alemanes, al torrero del faro murciano del Estacio para enviar señales a sus submarinos. Esta circunstancia conocida por el receloso capitán del buque “Nellore”, fue el motivo de las sospechas: “MINISTERIO DE ESTADO. POLÍTICA

Señor Ministro de Fomento

EXCMO. SEÑOR:

Con referencia a la Real Orden expedida por este Ministerio con fecha 18 de Diciembre último, relativa a la denuncia formulada por el Capitán del vapor inglés NELLORE que creía haber observado que se transmitían señales desde el faro del Cabo de Gata, cúmpleme significar a V.E. que el Sr. Embajador de la Gran Bretaña, a quien se transmitieron las explicaciones contenidas en la Real Orden mencionada, manifiesta en carta confidencial de 12 del corriente, que, según un informe remitido a las autoridades inglesas, algunos agentes alemanes habían intentado sobornar (si bien inútilmente, por fortuna) al torrero del faro de Estacio. A consecuencia de este informe el Capitán del NELLORE fue advertido de las tentativas alemanas para alterar las señales de los faros españoles impidiendo las revoluciones de las lámparas durante cortos periodos como medio de comunicar con los submarinos. Este procedimiento debía ser empleado entre el faro de Estacio y el de Mazarrón. Tales fueron las razones de las sospechas del Capitán del NELLORE, si bien el Embajador de Inglaterra añade que no cree que su Gobierno haya recibido hasta ahora informes que le permitan extender las sospechas en cuestión a la referida parte de la costa española.

De Real Orden lo digo a V.E. para su conocimiento y efectos oportunos de vigilancia, rogándole que me informe del resultado de las averiguaciones e informaciones cuya práctica me anunciaba en la citada Real Orden de 18 de Diciembre último.

Madrid 18 de Febrero de 1918. M. García.”

Finalmente la investigación exhaustiva de la Jefatura de Almería deja zanjado el asunto y libera de toda sospecha a Juan Herrera, Pedro Ruiz Alcaide y Joaquín Nieto Amerigo, que son los torreros de Cabo de Gata en estas fechas: “DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS. SERVICIO CENTRAL DE PUERTOS Y FAROS.

SECCIÓN DE SEÑALES MARÍTIMAS

Excmo. Sr.

Para comprobar lo que resultaba sobre la denuncia formulada por el Capitán del Vapor “Nellore” de haber visto distintamente durante la noche del 10 al 11 de Diciembre último la transmisión de una señal Morse desde el faro de Cabo de Gata, y para poder ampliar el primitivo informe del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería que manifestaba no había sucedido nada anormal en el expresado faro, se ordenó a dicho funcionario practicara amplia información para depurar lo acaecido.

A este informe ha acudido la Comandancia de Marina de Cartagena que manifiesta que ni en esa Comandancia, ni en los Distritos de la provincia se tiene conocimiento de que en la noche de referencia se viera señal alguna en el faro de Cabo de Gata.

La Comandancia de Carabineros manifiesta que interrogada la fuerza del puesto de “San Francisco” que presta sus servicios en las inmediaciones del faro de Cabo de Gata, esta no ha observado la menor novedad que pueda llamar la atención ni visto de noche personas extrañas que pudieran hacer señales de ninguna clase.

La Comandancia de marina de Almería informa que el Contramaestre del puerto de Cabo de Gata, el 16 de Enero último observó desde el vapor norteamericano “Brindilla” embarrancado en “La Laja” destellos del faro más o menos largos asemejándose a la transmisión de señales por el sistema Morse. Por ese motivo el contramaestre interrogó al torrero del faro sobre las causas de las intermitencias de la luz, éste último le dijo eran producidas al hacer la limpieza del tubo capilar por donde salen los vapores de petróleo.

El resultado de esta información viene a corroborar la impresión que se comunicó al Ministerio de Estado en 18 de Diciembre último

Y se puede asegurar por tanto que las alteraciones que hayan podido observarse en la luz del faro de Cabo de Gata obedecen única y exclusivamente a las intermitencias que son inherentes al sistema de alumbrado empleado y que no obedecen a pauta determinada... Madrid 27 de Marzo de 1918. El Director General.”

Una vez aclarado el tema del espionaje, en noviembre, las novedades son meteorológicas: “El día 4 descargó una fuerte tormenta con granizada muy notable del tamaño de avellanas. La cantidad de ésta y la lluvia fueron tan importantes que medida la precipitación alcanzó 65 milímetros. Los arroyos y ramblas de estas inmediaciones se desbordaron arrastrando cinco embarcaciones que se hallaban en una cala de refugio.

En las inmediaciones del pueblo de Cabo de Gata pereció un pobre pescador ahogado en uno de los grandes lagos que formaron las corrientes.

Los daños materiales deben ser importantes a pesar de la pobreza del terreno en toda la zona que abarcó la tormenta. Juan Herrera.”

Francisco Roda

El 15 de julio de 1919 entra en Cabo de Gata un torrero 3º que pasará a 2º y 1º, en este faro, durante los 21 años que permanecerá en la señal. Su nombre es Francisco Roda Salinas.

Francisco, nada más entrar debe lidiar con las enfermedades de sus dos compañeros, el encargado Juan Herrera y el subalerno Joaquín Nieto Amerigo.

El 10 de noviembre de 1919 se marcha Juan Herrera y viene José Marín que queda como encargado. Éste se jubila el 7 de marzo de 1920 y Francisco Roda se encuentra de encargado accidental por antigüedad.

Roda y Nieto han pedido que se les gratifique con el 30 por ciento del sueldo porque se ha quitado a un torrero del faro y han quedado los dos solos. La Dirección general contesta: *“18-8-1920. ... Es exacto que a causa de la amortización de personal en el faro de Cabo de Gata, el trabajo propio del servicio del faro es hoy mayor para los Torreros que el que tenían que desempeñar antes, pero este trabajo no resulta excesivo y si se releva a los Torreros del correspondiente a su abastecimiento de víveres y recogida diaria del correo, quedará ese faro en iguales condiciones que otro cualquiera de segundo orden y no procede que especialmente para él se fije una gratificación a los Torreros = Es de justicia la reclamación en lo que se refiere al servicio diario de abastecimiento y por lo tanto el que suscribe opina debe ordenarse a la Jefatura de Obras Públicas de Almería que redacte con urgencia el Presupuesto de abastecimiento del faro de Gata desde la barriada de S. Miguel presentado en alternativa con varias soluciones relativas a la frecuencia de los viajes a fin de adoptar aquella que ponga este faro en igualdad de condiciones que los demás de la provincia, cuando menos poder acoplar este gasto al sobrante que en la actualidad existe de la consignación que para este concepto de abastecimiento figura en los presupuestos generales = El que suscribe, en el proyecto de Reglamento del Cuerpo de Torreros de faros, que está redactando, propone una nueva clasificación de los faros y la concesión de gratificaciones al personal comprendidas en un tanto por ciento del sueldo del Torrero y suprimiendo los tipos actuales de indemnización por cantidades fijas que es hoy en general pequeñas dadas las necesidades de la vida. Como esta revisión de gratificaciones debe tener un carácter general, entiende el que suscribe, que por ello y lo antes expuesto no procede acceder al aumento de gratificación que solicitan los Torreros del faro de Cabo de Gata...”*

Nieto Amerigo es trasladado y el nuevo subalerno Antonio Troyano tiene que quedarse solo en el servicio hasta que mandan un suplente, porque Francisco Roda ha tenido un accidente en el faro. Cinco días después la Laja se cobra otra víctima: *“20-5-1923. Al Sr. Ingeniero encargado. Participando que en el día de la fecha se encendió este faro a las 19,20 h., 10 minutos antes de la hora de encender y a plena luz del día aún observamos que un vapor que navegaba de poniente a levante se encalló en la escollera al SE de este faro.”*

Por suerte, el barco puede escapar del fastidioso bajo con el impulso de sus propias máquinas.

El 4 de junio de 1923 vuelve a encargarse del servicio del faro Francisco Roda, una vez restablecido de las quemaduras que sufrió, en la cara y mano derecha. Entre accidentes y enfermedades, Roda se encuentra con una queja de los usuarios: *“El Comandante del crucero “Reina Victoria Eugenia” en carta oficial fecha 20 del mes actual me dice lo siguiente: = “En la madrugada del 19 al recalar en Cabo de Gata*

apagaron la luz del faro a las 5 h 32 m del horario vigente siendo el orto ese día a las 5 h 59 m del mismo horario, y como el tiempo estaba tomado era necesaria una luz para evitar la laja del Cabo”...Madrid 24 de Mayo de 1924. El Ingeniero Jefe.”

Pero la cosa queda en una diferencia de criterio por ahorro de combustible, que hace apagar los faros varios minutos antes del orto y encenderlos después del ocaso.

El 13 de abril de 1926 deja de alumbrar el equipo del faro, siendo sustituido por un aparato Universal mientras se procede al cambio de característica. Roda tiene un nuevo accidente: *“15-4-1926. Al Sr. Ingeniero Jefe. Manifestando que la noche del 12 no se pudo encender el aparato universal a causa de que debido a las malas condiciones del piso y el fuerte viento que reinaba, tuve la desgracia de caer y romperse una bisagra de la puerta de la linterna y un cristal.”*

Se ha puesto un mozo dependiente, que se llama Antonio Hernández García, para apoyar al torrero encargado, pero Roda, que es el único torrero titular, tiene que hacer turno único de vela durante bastante tiempo.

Nueva apariencia y temporales

En el faro se han estado haciendo cambios. Se ha realizado el montaje del nuevo basamento y máquina de rotación sobre flotador de mercurio, quedando de socorro una lámpara Maris. La nueva apariencia es de luz fija de 14 millas de alcance variada por relámpagos de 30 millas de alcance cada 4 segundos, y se pone en servicio en la noche del 23 de octubre de 1926.

El nuevo sistema pronto recibe la visita de los temporales: *“13-4-1927. Al Sr. Ingeniero Jefe. Participando que en la noche del 11 cayeron sobre este faro siete chispas eléctricas y rogando se sustituya el cable del pararrayos, que es de hierro y está viejo, por otro de cobre.”*

Pero el temporal es mucho más dañino de lo que se esperaba. La *“Crónica Meridional”* informa en los días siguientes: *“20-4-1927. DEL ÚLTIMO TEMPORAL. SIN APARECER.*

Según dimos cuenta oportunamente, el ciclón no sólo ha causado daños considerables, si no que ha ocasionado tantas o más víctimas que en Melilla, pues sólo en la ensenada de San Pedro, del término de Níjar, el mar embravecido ha arrastrado las embarcaciones, pereciendo treinta y seis marineros, que lloran sus familias, que quedaron sin sus deudos y sin quien ganara el sustento de ellas, pues no han vuelto a aparecer, y el mar sólo ha arrojado cinco cadáveres...

HALLAZGO DE CADÁVERES.

El comandante del puesto de la Guardia civil en Níjar, ha remitido oficio al excelentísimo señor Gobernador civil de la provincia, participándole el hallazgo en las playas del término municipal de aquel pueblo, cinco cadáveres procedentes de naufragios ocurridos a causa del temporal último, siendo todos aquellos de personas desconocidas.

De estos cinco cadáveres, dos fueron encontrados en la playa de Rodalquilar, otros dos en la de Las Negras, y uno en la de San Pedro.

También participan que estos cadáveres recibieron cristiana sepultura en el Cementerio de Níjar...”

“21-4-1927. MÁS CADÁVERES.

El mar sigue arrojando cadáveres de pescadores que perecieron en la catástrofe del día doce del corriente.

Las víctimas ocasionadas no son 36 como se dijo en principio, sino 45, que suman las personas que en varias embarcaciones salieron de la ensenada de San Pedro...

En la playa de la barriada de Las Negras, del término de Níjar, ha aparecido otro cadáver sin cabeza.

Se supone que sea otra de las personas que naufragaron a causa del último temporal.”

“23-4-1927. SOBRE EL ÚLTIMO TEMPORAL. OTRO CADÁVER.

Siguen apareciendo cadáveres en las playas de Levante de esta provincia.

Comunican de Níjar que en la playa denominada de Rodalquilar, han arrojado las olas otro cadáver de un hombre desconocido, que se supone sea náufrago de algunas barcas que por el temporal último se perdieron.

El cadáver de referencia parece tener de 20 a 25 años. Lleva una faja azul marino en la cintura, sujeta por un nudo en el lado derecho.”

“27-4-1927. APARICIÓN DE OTROS CADÁVERES.

Continúan apareciendo cadáveres en las playas de los términos de Níjar y Carboneras, de esta provincia, que se creen proceden de náufragos por los últimos temporales.

Según noticias recibidas ayer, en las playas de San Pedro y Las Negras, de Níjar, apareció uno, y en el Rincón de los Muertos de Carboneras, otro, los dos casi desnudos.”

Nuevo naufragio

Antes de que se terminen de contabilizar los efectos del fortísimo temporal, vuelve a haber un naufragio en la zona. La siempre atenta “Crónica Meridional” informa: “28-4-1927. UN SINIESTRO. BUQUE EMBARRANCADO.

Anteayer mañana, a las once, a causa de la densa niebla, embarrancó en el sitio conocido por Cala de la Loma de Pominto, a ocho millas al Este de Cabo de Gata, el vapor francés “Henry Desmoris”, que se dirigía a Newborongh (Inglaterra), con cargamento de 6.600 toneladas de gasolina.

El buque que desplaza unas siete mil toneladas, se encuentra en situación apuradísima.

De Melilla ha salido un remolcador para prestarle auxilio.

Hoy a medio día llegará otro buque de la misma compañía para proceder al trasbordo de la mercancía y enviarla a su destino.”

“29-4-1927. MÁS DETALLES. EL VAPOR EMBARRANCADO.

Ampliamos los detalles que hemos podido recoger sobre la noticia que ayer publicamos acerca del siniestro marítimo ocurrido a las once de la mañana del martes al vapor francés “Henry Desmoris”...

Pertenece a la matrícula de El Havre, y lo manda el capitán Mr. Pedro Dacruet. La tripulación la componen 35 hombres y es propiedad de la importante Compañía francesa Gasolinera Desmoraís...

El “Henry Desmoraís” después de cruzar Cabo de Gata, la densísima niebla que dificultaba la navegación, hizo que el buque se empotrara en una roca existente en la ensenada denominada Punta de Loma Pelada, entre Escullos y San José.

Al chocar el buque contra la roca, quedó destrozado el tanque de proa, esparciéndose sobre el agua unas quinientas toneladas de gasolina, ofreciendo gran peligro para la tripulación y para cuantos están ocupados en las operaciones de salvamento.

... ayer tarde llegó otro vapor de la misma Compañía, procedente de Palermo, para trasbordar la gasolina del “Henry Desmoraís” y conducirlos a Blaye (Burdeos).

Aunque el buque se encuentra en situación difícil, de continuar la bonanza, no es dudoso creer que podrá salvarse con el auxilio del remolcador danés que allí se encuentra desde la madrugada de ayer.”

Pero no sólo esta de actualidad la marea negra del buque francés. El día 30 aún colean los efectos de los temporales y la “Crónica Meridional” informa que la Guardia civil del puesto de Níjar, ha detenido a Francisco Segura Cerdán, por haberse negado a prestar auxilio al Juzgado, en el enterramiento de cuatro cadáveres que aparecieron en la playa de Las Negras.

Roda sigue en su puesto

Entre tanto, Francisco Roda remite una instancia a la superioridad pidiendo que se dicten normas para los casos en que el torrero o el dependiente se ausente por enfermedad u otras causas, que se aumente el personal y que se clasifique este faro de aislado. También hay problemas en el camino de servicio y se pide a la Dirección su mejora: *“La distancia desde el edificio del Faro de Cabo de Gata al poblado más próximo, que es el barrio de Almería, llamado San Miguel de Cabo de Gata, es de 8 kilómetros y el camino que los pone en comunicación consta de dos partes, un primer trozo carretero de servicio para varios particulares y entidades, que aunque no se ocupan de su conservación como debieran, lo arreglan algunas veces y generalmente está en condiciones de circular por él en carro o en coche, pero el segundo trozo desde el sitio llamado la Fabriquilla hasta el faro, consiste únicamente en una vereda o senda por la cual sólo puede transitarse a pie y con verdadero peligro en muchas ocasiones por los fuertes aires de vendaval allí tan corrientes y por desarrollarse por un acantilado de la costa, sumamente escarpado; por lo cual entiendo que es de urgente necesidad mejorar las condiciones de dicho camino para que se pueda transitar por él con seguridad, por lo menos en caballería y para ello autorizar a la Jefatura de Obras Públicas de Almería para que redacte el Proyecto de camino de servicio al faro de Cabo de Gata. Madrid 10 de diciembre de 1927. El Ingeniero Jefe”*

El 7 de enero de 1928 entra el torrero Gabriel García Gallardo para ayudar a Francisco Roda, pero se elimina al dependiente, lo que no hace gracia al encargado. Por suerte, al final del año vuelven a ser tres torreros con la entrada del

agregado Francisco Martínez. Los tres se reparten los turnos y en lo sucesivo el torrero que estaba de guardia en el último turno, después de hechas las limpiezas reglamentarias, permanecía durante todo el día en la señal. Los otros podían moverse libremente por la zona.

Emilio Pérez Castillo.

Después de que Francisco Roda haya estado nueve años como encargado llega un torrero 2º destinado al faro para cubrir la baja de Gabriel García Gallardo y, como él sigue siendo 3º, queda relegado a subalterno. El nuevo encargado es Emilio Pérez Castillo y se incorpora el 30 de abril de 1929.

Poco antes se había producido el naufragio del “Arna”, que se hundió frente a Cabo de Gata. Este buque, actualmente conocido como “El vapor”, era un mercante de 5.000 toneladas y unos 100 metros de eslora, con matrícula yugoeslava que iba cargado de mineral. Al parecer uno de los laterales del buque chocó con la Laja de Cabo de Gata abriendo una vía de agua que lo dejó hundido en las inmediaciones, a unos 40 metros de profundidad.

El 20 de junio de 1932, Francisco Roda tiene problemas de salud y tiene que marcharse a la capital. Emilio Pérez se queda solo hasta que vuelve Roda una semana después, ya que hace meses que se les había vuelto a retirar el tercer torrero.

El 1 de abril de 1933 Francisco Roda Salinas es trasladado al faro de Garrucha y le sustituye el suplente Manuel Giménez Ruiz.

El conflictivo agregado Santiago Saavedra

El 1 de junio de 1933 entra, como torrero agregado, Santiago Saavedra y vuelven a estar tres torreros en el faro. Pero el recién llegado es una persona conflictiva y enseguida empiezan los roces con el encargado Emilio Pérez: “22-7-1933. Al Sr. Ingeniero Jefe Remitiéndole un oficio del Torrero agregado D. Santiago Saavedra quejándose de los malos tratos que le causa el Torrero encargado de este faro.

Al propio tiempo se permite el Torrero que suscribe manifestar a VS que habiendo tenido noticias que en la nueva orden dictada para ocupar las vacantes de mozos que existan en los faros los torreros agregados, se determina no tener derecho a casa ni a gratificación y sí a 8 pesetas de jornal y por consiguiente a no poder alternar con los torreros en los turnos de vela, elevándolo a la consulta de VS por si tiene a bien ilustrarle y ordenar lo más conveniente al buen servicio.”

“18-9-1933. Al Sr. Ingeniero Jefe

Remitiéndole un oficio del Torrero agregado Sr. Saavedra, al que se acompaña un Escalafón de Torreros propiedad del mismo denunciando que lo ha recibido con gran retraso y suplicándole investigue de quien puede ser la falta cometida.”

Entre denuncia y denuncia hay una visita del vapor auxiliar “Castor”, de la Comisión Hidrográfica, para efectuar exploraciones y sondas en la zona, de cara a sus trabajos cartográficos. Pero los torreros siguen teniendo problemas serios con el agregado Saavedra: “7-1-1934. Al Torrero encargado



Escalera del faro de Cabo de Gata. Foto Mario Sanz

Tengo que participarle que por motivo de los continuos escándalos y provocaciones que en estos últimos días vengo siendo objeto por parte del Torrero agregado y su esposa y suegra, y por el producido en el día de la fecha, le ruego se sirva hacerse entrega de mi habitación por inventario y al mismo tiempo darme de baja en el servicio de este faro por serme imposible el continuar en él y tener necesidad de presentarme ante mis jefes para darles cuenta de mi resolución. Es todo cuanto tengo que participarle para su conocimiento. El Torrero Suplente Manuel Giménez.”

El 19 de enero de 1934 vuelve, después de menos de un año en el faro de Garrucha, Francisco Roda Salinas, que enseguida tiene problemas con el agregado.

El molesto Saavedra no para de crear conflictos y lo mismo la emprende con la mandadera que con cualquiera de los habitantes del faro: “24-3-1934. Al Sr. Ingeniero encargado

Manifestando que la mandadera pidió los encargos al Sr. Saavedra y dijo que traería la correspondencia junto con lo demás y que no llevaba la caja, por lo cual la insultaron llamándole tía sinvergüenza, alcahueta, promoviendo un escándalo llamando sinvergüenza al Sr. Roda, faltando al respeto a las hijas del encargado. La suegra está antirreglamentariamente y ellos no deben continuar en el faro.”

En la Jefatura abren un expediente a Saavedra, por ello el ingeniero y el ayudante tienen que visitar el faro para aclarar los hechos: *“Visito el faro acompañado del Ayudante encargado, con motivo del expediente que se instruye al Torrero agregado D. Santiago Saavedra, procediendo a tomar declaración a los testigos de cargo, Torreros, D. Cristóbal Fernández Cano, D. Francisco Roda Salinas y mandadera Ángeles García Alarcón. Todos los servicios del faro sin novedad. Se advierte al Torrero encargado, que tenga máxima prudencia si ocurriera el caso que prevé en su declaración la mandadera y en último extremo dé cuenta inmediata a la autoridad.*

Cabo de Gata 24 de Marzo de 1934. José Audal, José Fornieles.”

Pero el conflictivo agregado no se arredra por la intervención de los jefes y los problemas van a más: *“26-3-1934. Al Sr. Ingeniero encargado*

Manifestando que se enfureció D. Santiago Saavedra al advertir que está bajo expediente se encaró con el Sr. Roda amenazándole de muerte, la mujer dijo que tenía un cuchillo para cortarle el cuello. Pedí auxilio a la fuerza de Carabineros que prestó. Rogando pida auxilio a la fuerza que crea conveniente con el fin de evitar un desenlace fatal.”

La Jefatura no tiene más remedio que suspenderle de empleo y sueldo, y desalojarle del faro dándole un ultimátum casi de película: *“31-3-1934. Del Sr. Ingeniero Jefe.*

Remitiendo un oficio a D. Santiago Saavedra y recogida firma del recibí duplicado para que desaloje las habitaciones antes de la puesta de sol del 1º de abril en caso de resistencia pedir auxilio a la fuerza de carabineros.”

Por fin, el agregado Santiago Saavedra abandona el faro, dejando en paz a las familias que lo habitan, que han vivido un año de infierno mientras él, su mujer y su suegra han permanecido en Cabo de Gata.

La guerra civil

Mientras los suplentes y los subalternos van y vienen por causa de las enfermedades y los traslados, el 24 de abril de 1936, debido a la importancia de esta señal en el Mediterráneo, se hace un proyecto para poner una sirena de niebla eléctrica de membrana en el faro. El proyecto se aprueba pero no llegaría a colocarse hasta muchos años después, porque para su funcionamiento se necesita un grupo electrógeno que debe adquirirse en el extranjero y eso vulnera una ley del momento.

Comenzada la guerra civil, se entra en un periodo de mucho movimiento en el apartado faro de Cabo de Gata. Para empezar, el 30 de octubre de 1936, el gobernador civil ordena que se apague el faro. Una semana después, el ingeniero encargado, por orden de la Superioridad, avisa para que se restablezca el alumbrado en el Cabo.

Desde entonces, el faro es visitado por el gobernador militar, por el delegado marítimo y el jefe de la Base Naval Occidental. Además se destina allí a un motorista de la Guardia Nacional para trasladar las órdenes con rapidez.

El 1 de enero de 1937, el mismo día que se instala una línea telefónica entre este faro y la capital, se incorpora al servicio el torrero José Pomares López, evacuado del faro de la Isla de Alborán. Cinco días después, por orden del delegado marítimo de la provincia, dada por teléfono, se apaga el faro hasta nueva orden.

El 25 de febrero de 1937 se presentan en el faro tres cabos y tres marineros para establecer un servicio semafórico. El 1 de abril, por orden de la Base Naval, se personan en Cabo de Gata diez pintores para camuflar el faro en previsión de ataques aéreos. Pero ni con el faro camuflado y apagado están seguros los torreros: *“El Ingeniero encargado del Servicio Marítimo me dice lo que sigue:*

“El Torrero encargado del faro de Cabo de Gata en oficio de 14 del actual que hoy llega a mi poder, me comunica que dicho día fue ametrallado el establecimiento por un aparato que apareció por el S.E.

En consecuencia, pide que se retire de allí la existencia de petróleo y que se construya un refugio donde pueda ampararse el personal.

La primera petición está en parte satisfecha pues se han retirado 35 cajas con destino al faro de Mesa Roldán que es el único que luce en la costa y estimo no debe dejarse desprovisto totalmente el faro de Cabo de Gata por si la Superioridad creyera conveniente que luciera en un momento determinado. Con este motivo creo mi deber recordar a V.S. que en el presente año no se ha recibido el petróleo para los faros, por si V.S. estima conveniente hacerlo saber a la Superioridad.

Respecto a la segunda parte del oficio del Torrero de Cabo de Gata, me parece muy natural su petición y creo un deber de humanidad proteger aquel personal contra posibles agresiones en el futuro, a cuyo fin propongo a V.S. recabe un crédito de diez mil pesetas que creo suficiente para dotar aquel establecimiento de un refugio subterráneo contra bombardeos en el que a la vez se podría almacenar la existencia de combustible.”

Y esta Jefatura en un todo conforme con la propuesta de establecer un refugio para el personal análogamente a lo que se ha hecho en otros servicios dependientes de otros Ministerios, la hace suya y tiene el honor de trasladarla a V.S. por si estima pertinente recabar de la Superioridad el crédito interesado de 10.000 pesetas.

Almería 19 de Junio de 1937. El Ingeniero Jefe.”

Pocos días después los ataques se repiten tomando como blanco los faros de Adra, Sabinal y Cabo de Gata: «25-7-1937. Al Sr. Ingeniero encargado

Comunicando que a las diez y ocho horas treinta minutos del día de ayer fue ametrallado este faro, por un aparato, no resultando víctimas y si los impactos sobre la torre y la rotura de tres cristales de la linterna y dos orificios en la cúpula.

Se insiste sobre la retirada del petróleo y construcción del refugio para el personal.”

El ingeniero visita el faro después del ataque: *“Visito el faro para toma de datos con objeto de proyectar un refugio contra bombardeos. No se ha encontrado novedad en el servicio que actualmente se presta en el faro. He observado los efectos del último ataque llevado a cabo por la aviación con ametralladora de 25 m/m bala explosiva.*

Cabo de Gata 17 de agosto de 1937.”

El proyecto de refugio para el personal y para el almacenamiento del petróleo es realizado por el ingeniero José Fornieles Ulibarri. Se propone una galería subterránea que se desarrolle concéntricamente con la torre del faro y un ensanchamiento que constituya el almacén, pero nunca llegaría a construirse.

Una vez terminada la guerra, Francisco Roda vuelve a encender el faro el 31 de marzo de 1939, auxiliado Manuel Sánchez.

Tras el conflicto hay que desalojar del faro los materiales bélicos que han quedado abandonados: “10-4-1939. *Del jefe de la Comandancia Carabineros, Almería.*

Comunicando que 1 fusil mosquetón, 1 machete, 1 correa con sus cartuchos y 1 fusil ametrallador con sus municiones, que en calidad de depósito dejó la Comandancia del Puesto de S. Francisco, se lo llevó en este día el Servicio de Recuperación de Material de Guerra.”

Después hay que pasar la depuración de funcionarios que imponía el régimen de Franco y reparar la torre que está bastante deteriorada. Para ello el ingeniero encargado visita el faro: “*Visito el establecimiento con objeto de ver las obras que se realizan con el crédito extraordinario. Se ha ejecutado un zuncho de hormigón armado en la torre cuyos sillares se habían quebrado al oxidarse los montantes de la linterna empotrados en ellos. Se procede actualmente a hacer lavaderos y retretes anejos a las viviendas de los torreros para evitar que tengan que salir a los que actualmente hay que están, además en malas condiciones. Aún no ha llovido y el aljibe está con poquísima agua. Para lavado y limpieza se surten del agua que se trae para la obra.*

Cabo de Gata 17 de Octubre de 1939. Año de la Victoria. José Fornieles.”

La posguerra

El 12 de marzo de 1940 Francisco Roda es trasladado a Adra y se entra en una época de muchos cambios de personal. El Cuerpo de Torreros ha cambiado de nombre, ahora se llama de Técnicos mecánicos de Señales Marítimas, y tras las injustas depuraciones han quedado libres muchas plazas.

El 1 de julio viene Jaime Magriñá Farquell, que al mes siguiente queda como encargado porque también se marcha Manuel Sánchez Bañuls, trasladado al faro de Calaburras.

El petróleo que se recibe es muy malo y la linterna está bastante deteriorada: “4-10-1940. *Pongo en conocimiento de V. que he observado que los montantes de la linterna se separan con la rotura de los tornillos de sujeción; esto se sucede con frecuencia, pues hasta la fecha faltan ocho tornillos y esto dará lugar a que cuando arrecie el temporal (caso frecuente en este Cabo), puedan romperse los cristales y destruirse el aparato; urge su reparación inmediata antes de que pueda ocurrir un desastre.”*

El 7 de octubre de 1940 visita el faro el ingeniero encargado para comprobar su estado: “*Parece que, hace bastantes años, debido a un terremoto que por cierto derramó casi todo el mercurio del flotador, sufrió la torre bastante por*



Faro de Cabo de Gata. Foto Felipe Ortiz

la sacudida sísmica. A este esfuerzo originario se atribuía que el torreón que es de sillería, se resquebrajara. Este resquebrajamiento, permitió que la humedad penetrara en los empotramientos de las ménsulas que sostienen la galería de servicio que son de hierro, y al oxidarse y aumentar de volumen se acentúa el fenómeno de resquebrajamiento, que se pretendió atajar zunchando el balconcillo del torreón con varias vueltas de alambre galvanizado alojadas en una ranura practicada en la sillería y tapada después con mortero de cemento. Este remedio no era totalmente eficaz; sobre todo porque pronto se cayó el mortero, y quedó el alambre a la intemperie y se fue oxidando y destruyendo con lo que dejó cierta libertad de movimientos al conjunto de la cúpula.

El año pasado, con motivo de las obras de reparación que se efectuaron en el faro, se sustituyó la sillería resquebrajada del balconcillo por hormigón armado, y yo estimo que, al desaparecer con esta obra la relativa libertad que tenían los esfuerzos de dilatación producida por el oxido de los empotramientos de las ménsulas, han buscado otro camino, y al transmitirse en dirección de los componentes verticales, ocasionan la rotura de los pasadores.

Es pues indispensable, a mi entender, descubrir estos empotramientos, rascarlos bien antes de volver a colocar las ménsulas, y al hacerlo, tomarlas a la obra con plomo o azufre derretido.

Esta operación, entiendo es indispensable y previa al ajuste de montantes y traveseros de la linterna; y desde luego lleva aparejada la suspensión, mientras dura, de todo el funcionamiento de los aparatos de las cámaras de iluminación y servicio.”

El 6 de diciembre de 1940 entra como técnico Antonio Gandolfo Fernández, que es el primero de esta saga de torreros que va servir en Cabo de Gata, pero no será el único, ni mucho menos.

El 22 de agosto de 1941 embarranca en Mósul el vapor “Sebastián Martín”. El juez instructor de la Ayudantía Militar de Marina de Garrucha solicita información meteorológica y Jaime Magriñá contesta a vuelta de correo: “Estado de la atmósfera: nuboso, con mala visibilidad, como consecuencia de la formación de nieblas locales producidas por nubes muy bajas que corrían en la dirección Este-Oeste.

Permanecieron invisibles desde esta señal las luces de los faros del Puerto de Almería y Sabinal.

Dirección y velocidad del viento (esta última aproximada): Este. - 68 kilómetros por hora.”

Gabriel García Gallardo

El 10 de abril de 1943 entra como encargado Gabriel García Gallardo, que se encuentra con recortes de consumo y una bronca por excesivo gasto de petróleo: *“Siguiendo instrucciones del Servicio Central de Señales Marítimas que inspecciona y vigila los servicios de todo el litoral español, he decidido ordenar a Vd. se sirva adoptar las medidas necesarias para que el consumo medio de petróleo de ese faro no exceda en ningún caso de 0,900 Kg. hora, que corresponde a un “Chance” de 85 m/m.*

Como el consumo medio registrado en los cinco primeros meses del presente año acusa un gasto horario mayor del Kgr. de petróleo, se servirá Vd., a la mayor brevedad, exponer las razones se ese exceso de gasto.

Sírvase tomar nota de que en lo sucesivo no será tolerado consumo en luces interiores que exceda de 12 Kgrs. mes de treinta días.

Siendo interesantísimo que cada español coadyuve en estos momentos con los medios a su alcance a evitar todo gasto inútil o superfluo de productos importados, espero de Vd. el más estricto cumplimiento de cuanto se ordena, vigilando el mejor aprovechamiento del petróleo puesto a su disposición y a este fin debe procurar aminorar las borras y desperdicios que tan alta cifra alcanzan en los estados de consumo de ese faro, dándome cuenta de las razones de las hasta ahora producidas y de las que en lo sucesivo se produzcan.

En adelante y para no vulnerar lo dispuesto por la Instrucción que lo prohíbe expresamente, se servirá Vd. dejar en blanco y, por tanto, sin llenar la casilla de consumo por hora, - que no corresponde a Vd. recordándole, a la vez el artº 12 de dicha Instrucción. Almería 15 de Julio de 1943. EL INGENIERO ENCARGADO DEL SERVICIO DE SEÑALES MARÍTIMAS.”

García Gallardo contesta: *“18-7-1943. ...En la noche del 23 de Octubre de 1926 se encendió este faro, con la nueva apariencia y con lámpara de 85 m/m, comenzando a partir de esta noche su funcionamiento, con un consumo de petróleo que oscila entre 1,150 y 1,025 kg por término medio y hora, como puede comprobarse por los libros de consumo que existen en el archivo de este faro desde la fecha antes mencionada hasta la actualidad, con lo cual los funcionarios que prestan servicio en este faro, no han hecho más que seguir las normas establecidas, para el funcionamiento de este faro desde su nueva instalación. Es decir que se ha seguido dando a la luz la intensidad correspondiente y que acusa desde la fecha mencionada un gasto por hora en la lámpara de 1.150 kg. Hechas las comprobaciones y ensayos en ésta, se demuestra que con la intensidad de luz que siempre se ha venido dando, éste es el gasto normal de esta lámpara.*

No obstante en cumplimiento de lo ordenado por V.S. se procurará que el gasto no exceda de los 0,900 kg, pero habrá que sacrificar la intensidad de luz, que hasta ahora ha venido luciendo.

En cuanto al concepto de borras y desperdicios, he de manifestarle, que el petróleo que viene en los bidones, en su mayoría, salen con hasta 1 kg. de agua, probablemente a causa de estar vacíos a la intemperie y con las lluvias cae esta agua, a más de los naturales derrames en el trasiego de carga, ensayos y limpiezas de los vaporizadores, dándose el caso de al abrir un bidón encontrarlo completamente sucio.

El gasto de luces interiores de este faro parecerá excesivo pero hay que tener en cuenta las circunstancias excepcionales en que viven los funcionarios de éste y sus familias, por el mismo aislamiento de éste y las circunstancias que le rodean, hace desear verse bien alumbrado, y en cada casa es necesario dos o tres luces por lo menos, que como es natural, para lecturas, menesteres caseros, como es cocinar, coser, educar a los hijos, se procuran que estas luces sean lo mejor posible, dentro de las circunstancias, a más durante toda la noche hay que tener una o dos encendidas, lo que produce como es natural un gasto mayor de petróleo. No obstante como es norma de los Torreros que viven en estas condiciones, acatar las ordenes que dimanen de la superioridad, se procurará gastar lo ordenado por V.S. aún cuando esto signifique un sacrificio para estos y sus familiares.”

El nuevo encargado propone que el abastecimiento se haga desde Almería porque en las inmediaciones del faro reinan la escasez y los problemas: “...El servicio de abastecimiento de este faro se viene haciendo mediante un mandadero a la barriada de Cabo de Gata distante de este faro 8 kilómetros.

Debido a las circunstancias anormales de la actualidad, en esta barriada apenas quedan vecinos, careciendo por lo tanto de toda clase de establecimientos en los que se puedan, los funcionarios de este servicio, abastecer, dándose el caso, que la mayoría de los viajes (un día sí y otro no) solamente se transportasen las pocas cartas que reciben estos funcionarios y los familiares.

En estas condiciones, estos funcionarios y sus familias pasan verdaderas necesidades de comida, y se paga un servicio de resultados completamente nulos. He de manifestar además a V.S. que los mismos vecinos de dicha barriada van a abastecerse a la capital.

Por estas razones y contando con el espíritu de justicia de esa Jefatura suplico a V.S. se digne concedernos que este abastecimiento se nos haga directamente del faro a Almería, distante 40 km., que este mismo mandadero que presta su servicio en este faro desde hace 4 años, dando dos viajes semanales a Almería a traernos los abastecimientos, puesto que todos, por las razones antes expuestas, dependen en la actualidad de esa población, recomendándose para el servicio, con el sueldo que las circunstancias actuales requieren toda vez que dicho tendrá que hacerse en una caballería mayor. Faro Cabo de Gata 31 agosto 1943. Gabriel G. Gallardo.”

A partir del 21 de septiembre de 1944 Antonio Gandolfo tiene que hacer el servicio en solitario, porque el encargado Gabriel García Gallardo se ha caído por la escotilla que conduce a la cámara de servicio y ha sufrido diversas heridas, la de mayor gravedad en la pierna derecha.

El 8 de abril de 1946 se empieza a encender y apagar el faro a la puesta y salida del sol, por haberse derogado la R. O. de 8 de septiembre de 1918 en que



Escudo de Obras Públicas en el faro de Cabo de Gata. Foto Felipe Ortiz

se ordenaba que el encendido se hiciese 15 minutos después de la puesta de sol y el apagado 15 antes de salida.

Revista de Señales Marítimas

En octubre de 1947 la Revista de Señales Marítimas da una detallada descripción de Cabo de Gata: “*Está situado en el cabo de su nombre, a 37 kilómetros de la desembocadura del río Andarax, y domina un gran golfo, el de Almería, constituido por este cabo y el del Sabinal.*”

Orden y características.- Es de segundo orden, con característica de destellos equidistantes cada cuatro segundos y 16 la revolución completa,

con óptica antigua reformada. El alcance luminoso con buen tiempo es de 30 a 35 millas.

Alumbrado.- Incandescencia Chance de 85 milímetros con depósitos de la Casa Boeticher y Navarro, y máquina de rotación de la Maquinista Valenciana, con 6 h 45 m. de cuerda.

Gratificación y plantilla.- Aislado, con el 12 por 100 de gratificación y dos Técnico-mecánicos.

Casa y anejos.-Las viviendas, relativamente pequeñas, pues una sólo tiene dos dormitorios (uno muy pequeño), comedor y cocina, un retrete y una pila para lavar. La otra tiene una habitación al lado de la cocina y un pequeño despacho. Existe otra vivienda que fue la del agregado, compuesta de un dormitorio, comedor y cocina, muy pequeña. Tiene un patio central descubierto, que constituye un aljibe bastante grande.

Para subir a la torre hay que pasar por la calle y al descubierto.

Existen dos pequeños gallineros y una habitación con un buen horno; pero no hay leña en los alrededores del faro.

Emplazamiento.- Por estar situado en el mismo Cabo, está desviado y fuera de ruta de todas las comunicaciones en la provincia, unida sólo con Almería por un pequeño ramal o camino vecinal a 40 kilómetros de ésta.

Está emplazado en la parte W. del cabo, lo que hace que sea muy húmedo y frío en los meses de invierno, porque los fuertes temporales de poniente, reinantes lo menos seis meses al año, azotan con gran dureza el macizo sobre el cual está instalado el faro, poniendo todas las partes exteriores del mismo completamente mojadas de agua de la mar, que al secarse forma una capa de salitre en los cristales de la linterna, que hace casi invisible la luz, si ocurre durante la noche.

Comunicaciones.- Dista 40 km del médico y la farmacia más cercana, en Almería, si bien a 10 kilómetros del faro existe un pequeño caserío, San Miguel de Cabo de

Gata, en el cual hay un practicante, dos escuelas de ambos sexos, panadería y tiendas. No tiene teléfono ni telégrafo, y sólo una cartería para recoger el correo que lleva un peatón a Almería. No pueden mandarse ni recibirse paquetes postales. Tiene un servicio de mandadero en días alternos, entre el faro y dicha barriada, para abastecerse de los artículos de primera necesidad. Desde este caserío sale un autobús para Almería a las ocho de la mañana y regresa a las nueve de la noche, en días alternos. No se llega a hora de encender por tener que hacer 10 kilómetros a pie o en caballería al faro. A cinco kilómetros del faro hay unas salinas, que es el caserío más próximo, si se exceptúa la casa del mandadero y un cuartel de la Guardia Civil próximos al faro. Está unido a dichas salinas por un camino de servicio dividido en dos vertientes, con su punto más alto en su punto medio, con un desnivel tal, las dos vertientes, que no puede usarse bicicleta ni aún en la cuesta abajo.

El estado del camino en general es malo y muy peligroso, especialmente en los tiempos de lluvia, porque lo circunda un terreno muy seco, pedregoso y montañoso, que cuando llueve con alguna violencia lo destroza todo por las grandes avenidas, a pesar de repararse con bastante frecuencia. No tiene en muchos kilómetros alrededor ninguna vegetación, y sólo está poblado de esparto y palma enana en todos sus alrededores.

El clima es sano en verano, que reinan los vientos del este, y no hay humedad.

La caza no es abundante en general, aunque hay bastantes perdices por el terreno tan escabroso, que las protege y hace casi imposible su caza al vuelo, y la pesca, ordinaria y muy peligrosa para las redes, por las grandes corrientes del W. que salen del golfo. El marisco es escaso."

Vicente Alcaraz

El 23 de diciembre de 1947 se va trasladado al faro del Sabinal, Altono Gandolfo, sustituido por un suplente hasta que, el 8 de marzo de 1948 entra Vicente Alcaraz Ortega, representante de otra familia de fareros con larga tradición en Almería.

Poco después se proyecta un depósito subterráneo para almacenamiento de petróleo. En la memoria se describe su necesidad, solicitando un tanque metálico



Faro de Cabo de Gata (Almería)

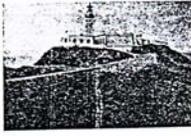
Este caserío es el más antiguo de Almería, y el más antiguo de la comarca de Almería. Fue fundado en el año 1600 por el Sr. D. Alonso de Sotomayor, conde de Sotomayor, y desde entonces ha sido el hogar de los fareros de Almería. El caserío está situado en un cerro que domina el mar, y desde él se puede ver toda la bahía de Almería. El caserío está dividido en dos vertientes, con su punto más alto en su punto medio, con un desnivel tal, las dos vertientes, que no puede usarse bicicleta ni aún en la cuesta abajo.

Para subir a la torre hay que pasar por el calle y el descender.

Existen dos pequeñas galitanas y una habitación con un baño, pero no hay sala ni comedor, ni cocina, ni sala de estar.

El caserío está dividido en dos vertientes, con su punto más alto en su punto medio, con un desnivel tal, las dos vertientes, que no puede usarse bicicleta ni aún en la cuesta abajo.

El caserío está dividido en dos vertientes, con su punto más alto en su punto medio, con un desnivel tal, las dos vertientes, que no puede usarse bicicleta ni aún en la cuesta abajo.



Este caserío es el más antiguo de Almería, y el más antiguo de la comarca de Almería. Fue fundado en el año 1600 por el Sr. D. Alonso de Sotomayor, conde de Sotomayor, y desde entonces ha sido el hogar de los fareros de Almería. El caserío está situado en un cerro que domina el mar, y desde él se puede ver toda la bahía de Almería. El caserío está dividido en dos vertientes, con su punto más alto en su punto medio, con un desnivel tal, las dos vertientes, que no puede usarse bicicleta ni aún en la cuesta abajo.

Este caserío es el más antiguo de Almería, y el más antiguo de la comarca de Almería. Fue fundado en el año 1600 por el Sr. D. Alonso de Sotomayor, conde de Sotomayor, y desde entonces ha sido el hogar de los fareros de Almería. El caserío está situado en un cerro que domina el mar, y desde él se puede ver toda la bahía de Almería. El caserío está dividido en dos vertientes, con su punto más alto en su punto medio, con un desnivel tal, las dos vertientes, que no puede usarse bicicleta ni aún en la cuesta abajo.

de 5.600 litros con una bomba surtidor, con un presupuesto 35.750,80 pesetas: *“Hasta el año 1936, inclusive, el suministro de petróleo especial para faros, se realizaba en cajas conteniendo, cada una, dos latas de las llamadas petroleras, de 18 litros de capacidad. Entonces, con abundancia de primeras materias, y fáciles y económicos transportes, no ofrecía dificultad ninguna la adquisición, transporte, y almacenaje en los establecimientos del petróleo necesario para el alumbrado y servicio de los faros.*

Durante la guerra de liberación de España, por hallarse apagados los faros no pudo apreciarse la variación que pudieran experimentar los factores ante-dichos.

Pero, a partir del término de la guerra de liberación, al reanudarse el servicio de alumbrado de nuestras costas, pudieran apreciarse profundas anomalías en las condiciones de suministro y transporte de este iluminante, rápida y consecuentemente agravadas por la segunda guerra mundial, y su post-guerra, que nos hacen carecer de materias primas indispensables.

Desde el principio, la escasez de hojadelata redujo a un límite irrisorio el suministro por medio de latas petroleras, hoy totalmente desaparecido. A medida que iban escaseando aquellos envases ligeros la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleo S.A. (único proveedor de petróleo faros para nuestro servicio de la península y Baleares) modificaba la forma de suministro, sustituyendo aquellas latas (qué, con la mercancía, quedaban en poder del cliente) por bidones de 50 litros, de su propiedad, y que hay que devolver (ya que este servicio carece de envases propios), con lo que aumentaban las complicaciones en el suministro, transporte y almacenaje de petróleo.

A la vista de dichas dificultades, esta Jefatura, obligada a mantener el servicio normal del alumbrado marítimo, gestionó de la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos S.A.: la cesión de un cierto número de tanques de gran capacidad, a fin de establecer depósitos suficientes en los faros, reteniendo la menor cantidad posible de bidones pequeños, pero, antes de llegar a un acuerdo y solución definitivos, la CAMPSA manifestó no poder ceder los tanques de 3.000 litros ofrecidos por serle necesarios para sus propias necesidades...”

Pero en el faro sigue habiendo problemas, esta vez con el mandadero que es aleccionado por el técnico encargado: “Sr. Abastecedor del Faro de Cabo de Gata.

Para lo sucesivo y a partir del primero del próximo mes de Abril, y al objeto de reorganizar el servicio de abastecimiento de este faro muy viciado desde hace tiempo y con arreglo al artículo 58 del reglamento vigente del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas cuya copia se le acompaña, en lo sucesivo se abstendrá de entenderse para dicho abastecimiento y todos sus efectos con nadie que no sea el Torrero encargado de este faro o personal afecto al mismo, el cual será el encargado de cobrar sus jornales correspondientes en la Jefatura de Obras Públicas y abonárselos directamente y tomando de este aquellas órdenes que se estimen justas y procedentes.

En adelante procurará hacer el servicio con las máximas garantías y probidad atendiendo muy especialmente al referido abastecimiento y exactitud en el servicio.

31 de Marzo de 1949.”

En noviembre el encargado Gabriel García tiene problemas serios de salud. El 15 de enero de 1950 vuelve liberando al suplente Bonachera, pero el 2 de febrero recae: *“Me hago cargo del servicio del técnico encargado D. Gabriel García Gallardo, por no comparecer en el faro ni a encender, ni en días subsiguientes. Vicente Alcaraz.”*

El 17 de febrero, el encargado enfermo se va definitivamente.

Eugenio Gandolfo

El 24 de mayo de 1950 entra el técnico subalterno José Eugenio Gandolfo Fernández, quedando como encargado Vicente Alcaraz Ortega, que unos días después es trasladado a Calaburras.

El 2 de agosto entra Domingo López Ortega y queda de encargado Eugenio Gandolfo, que se encuentra con una nueva labor. A partir de ahora tiene a su cargo la vigilancia de la Zona Marítimo terrestre del litoral, comprendida entre la Punta de la Polacra y San Miguel de Cabo de Gata, donde debe observar si en ese sector se realizan obras sin la autorización de la Jefatura.

El inspector regional visita el faro y reconoce las deficiencias del camino de acceso: *“Ilmo. Sr. Director General de Puertos y Señales Marítimas.*

Como consecuencia de mi visita a los faros de la costa meridional, y en relación con el de Cabo de Gata..., debo participar a V.I. lo siguiente:

El camino de servicio al faro tiene grandes defectos de construcción, indudablemente debidos a la economía con que fue construido. Es peligrosísimo, pues se desarrolla por terreno de montaña, muy accidentado, con tan poca anchura en casi toda su longitud, que sólo cabe, muy justamente, un vehículo; y no tiene las debidas protecciones, como quitamiedos, malecones, vallas, etc. En muchos sitios, la explanación, estrecha y claramente insuficiente, está sostenida por muretes de mampostería en seco, que fácilmente se derrumban. Estimamos necesario su mejoramiento, ensanchándolo convenientemente; sustituyendo aquellos muretes de piedra en seco por terraplén o buenos muros de mampostería hidráulica, y restableciendo en las numerosas curvas peligrosas, contiguas a verdaderos precipicios, guardarruedas, malecones o vallas. Todo ello, para obtener un trazado aceptable, con las garantías de seguridad necesarias para el transporte de petróleo y demás materiales imprescindibles y del personal afecto a aquella señal aislada. La Jefatura de Obras Públicas redactó, a principios del corriente año, dos pequeños proyectos (cada uno de unas 50.000 pesetas aproximadamente), con el fin de reparar daños que las tormentas de los meses de septiembre a noviembre anteriores habían producido en dicho camino. Los proyectos mencionados han sido aprobados, y ordenado el libramiento de los fondos correspondientes; de este modo, quedarán reparados los mencionados daños.

Pero para poner este camino en buenas condiciones de tránsito y evitar los peligros antes mencionados, que existen desde su origen, sería conveniente que se autorizase a la Jefatura de Obras Públicas de Almería para redactar un proyecto total, o varios parciales, destinados al mejoramiento del camino actual; a fin de que se ejecuten

las obras necesarias para evitar los grandes peligros que existen actualmente para el tránsito rodado, y, con ello, el que algún día - si las cosas siguen como hasta ahora - se despeñe el camión de la Jefatura de Obras Públicas que abastece de petróleo el faro, con las consiguientes pérdidas materiales y las más sensibles de las vidas de los servidores de aquél. Madrid 13 de septiembre de 1951. El Inspector Regional.”

El 30 de septiembre de 1952 hay un nuevo naufragio en el Cabo: “Al Sr. Ingeniero jefe

Participándole que a las 5 horas del día 30 de septiembre se presentó en este faro un naufragio, único tripulante del yate israelita “Lamerhak”, al que se le prestaron los auxilios necesarios.”

Los Gandolfos

El 17 de julio de 1953 entra Serafín Gandolfo como encargado, quedando su hermano Eugenio de subalterno.

Dos años después el ingeniero Manuel Iranzo y el ayudante encargado visitan el faro, no encontrándolo del todo a su gusto, por lo que ordenan que la limpieza de los cristales de la linterna se hiciese con la más minuciosa escrupulosidad.

La Revista de Señales Marítimas de marzo de 1955 vuelve a centrarse en el faro de Cabo de Gata: “*El faro de segundo orden de Cabo de Gata está emplazado en la punta más saliente del cabo de su nombre - extremo oriental del Golfo de Almería -, en el lugar donde estuvo emplazado el antiguo castillo de San Francisco; tiene un foco luminoso a 51 metros sobre el nivel del mar y a 18 sobre el terreno...*

Fue construido e inaugurado este Faro en las postrimerías del reinado de Isabel II, dotándosele de un aparato óptico - distancia focal de 700 milímetros -, formado por tres zonas, la superior y la inferior catadióptricas fijas y la central giratoria, con 12 lentes anulares Fresnel, montadas sobre carro circular de tejos; todo el sistema construido por Henry Lepaute. Presentaba la apariencia de luz fija blanca, variada por destellos del mismo color - equidistantes - cada 30 segundos.

Para la producción del foco luminoso se instaló una lámpara mecánica de relojería con mechero Doti de tres mechas de la serie impar, alimentada en principio por aceite de olivas; con el de parafina, a partir del 23 de agosto de 1882, y con petróleo desde 1902. En 20 de noviembre de 1914 fue sustituido este alumbrado por el de incandescencia a vapor de petróleo a presión, sistema Chance, con quemador por capillos de 85 milímetros y depósitos Boetticher...

En la noche del 23 de octubre de 1926 ofreció este faro por primera vez su característica actual - luz fija blanca con un destello del mismo color cada cuatro segundos -. Para llevar a cabo esta modernización de la apariencia se sustituyó el mecanismo de giro lento por otro de giro rápido, y las doce lentes primitivas de la zona central giratoria fueron reemplazadas por otras cuatro - procedentes del faro de Cabo Sacratif -, alternadas con pantallas montadas sobre flotador de mercurio. Todo el sistema, basamento y nueva máquina de relojería fue adaptado y construido por la Maquinista Valenciana...

La señal dispone de un aljibe, con capacidad suficiente, cuyo brocal está en el centro del patio del edificio. Carece de instalación para agua corriente...

San Miguel de Cabo de Gata - lugar de abastecimiento, como ya dijimos - posee Cartería, Escuelas Nacionales, un practicante y varios comercios. Esta población está enlazada con la capital por medio de un coche de línea, que, excepto domingos y días festivos, sale por la mañana para Almería y regresa por la noche. Cuatro días a la semana hace el recorrido de ida y vuelta a la capital desde La Almadraba.

El servicio de abastecimiento se efectúa en días alternos, empleando caballerías. El abastecedor - contratado oficialmente - reside a 300 metros del Faro. Junto a un cuartel de la Guardia Civil.

En los núcleos de población citados, existentes entre San Miguel de Cabo de Gata y el Faro, se pueden adquirir algunos víveres, pero estos carecen de existencias para un total abastecimiento.

La escuela para niños más próxima al faro se halla en La Almadraba.

La existencia sanitaria está atendida por un médico que, normalmente, se desplazaba desde Almería a San Miguel de Cabo de Gata y a Las Salinas dos veces por semana. En ninguno de los sitios indicados existe farmacia."

Mientras tanto, debido a un fuerte temporal, embarranca en las Salinas el yate inglés "Eidotea", falleciendo uno de sus tripulantes.

Por su parte, la Revista de Señales Marítimas de octubre de 1956 informa que en la iglesia parroquial de Carboneras ha contraído matrimonio Eugenio Gandolfo Fernández con la distinguida señorita Carmen Cayuela Fuentes.

Uno de los suplentes que sustituía a los dos Gandolfos era Luis Gandolfo, otro de los hermanos. Por lo que en esta época el faro de Cabo de Gata era patrimonio exclusivo de la familia Gandolfo, igual que el de Sabinal.

Visita de Juan Goytisolo

A mediados de los años cincuenta, el escritor Juan Goytisolo visitaba esta zona y reflejaba sus impresiones en el libro "Campos de Níjar". Respecto a este faro y sus alrededores decía: "Cuando subo el camino del faro, el paisaje sufre una transformación. La sierra se desploma verticalmente sobre el mar y las olas descarnan el acantilado con furia.



Revista de Señales Marítimas 1955

A medida que cobra altura la carretera, el horizonte también se ensancha. El sol brilla, pero no da calor. Las corrientes marinas forman hileros que cebrean la masa azul inmóvil y los farallones de la costa emergen como morsas festoneados de espuma.

La sierra es ocre, desértica. Su vegetación se reduce al palmito, que los almerienses emplean para fabricar escobas y esteras, y cuyo cogollo, blanco y sabroso, se consume, importado de África, en todos los países de Europa, donde es más estimado que el espárrago.

Media hora de camino por curvas cerradas y el faro de la Testa del Cabo aparece de pronto, uno de los más hermosos faros del mundo, sin duda. Las montañas lo aíslan enteramente de tierra y, batido día y noche por el mar, se yergue, solitario y agreste, atalayando la costa del moro, vigía fiel, hoy, de tempestades y naufragios, ayer, de desembarcos berberiscos.

Uno piensa con tristeza que un sitio así debería ser baza turística importante y contempla melancólicamente la carretera estrecha, polvorienta y sinuosa, por la que a penas cabe un automóvil, y cuyo acceso, para colmo de la ironía, está prohibido a los coches particulares que - según leí en un cartel - no dispongan previamente de permiso.

Hoy por hoy sus únicos habitantes, fuera del torrero y su familia, son los guardias civiles que rondan frente a la playa, a un centenar de metros el faro, y una pareja de suecos desgalichados que desembarcó allí hace meses, en un taxi, con un niño rubio de ojos azules, una tienda de campaña de lona y una máquina de coser.”

Realmente, Juan Goytisolo no exageraba nada y la vista del faro de Cabo de Gata es una de las más bellas que yo conozco. Espero que seamos capaces de conservarla así para la posteridad.

Misas y naufragios

El 22 de enero de 1961, el ingeniero director gira una visita con motivo de celebrarse por primera vez misa en este faro, oficiada por el padre Jesuita José María Linde y el padre Antonio Rodríguez. Poco después y quizás animado espiritualmente por la celebración de misas en el faro, Eugenio Gandolfo solicita quince días de licencia para viajar a Roma.

El 28 de diciembre de 1961 embarranca en las Salinas de Cabo de Gata el buque noruego “Bremusner” a causa de un fuerte temporal, por suerte sin víctimas. Lo curioso es que el “Bremusner” llevaba una carga de sal marina de Sete a Noruega. Nuevamente la sal llama a la sal.

El 16 de enero de 1963, frente a Cabo de Gata, muere por hipotermia el pescador Antonio González que se había arrojado del pesquero “Santa Ana” para pedir ayuda en la costa, ya que sus compañeros se encontraban en el barco a punto de naufragar. Finalmente él murió y sus compañeros fueron rescatados por un pesquero que iba a Carboneras. Mala suerte tuvo el valiente pescador.

Alegrías y problemas para la familia Gandolfo

En el faro, los Gandolfos reciben visitas de altura. Así el 22 de julio de 1963, el general de división Luis Quijano Alcancet pasa unos días en el faro ocupando las dependencias de la inspección.

El diplomático y escritor Rafael Lorente también visitaba el faro de Cabo de Gata en estas fechas, y lo reflejaba en su libro "Thalassa": *"El torrero era un hombre de muy fuerte personalidad que resultó ser un conocido submarinista. En la confortable vivienda junto al faro vivía con su familia y destinaba sus innumerables horas libres a la pesca y a la meditación. Una existencia envidiable la de este hombre apellidado Gandulfo."*

Según se cuenta en la familia Gandolfo, ciertamente Serafín y Eugenio eran muy buenos buceadores y asiduos practicantes de la pesca submarina y de superficie, con la que conseguían abundante pescado para su consumo y venta. Esta habilidad para la pesca llevó a Eugenio a decir la memorable frase: *"Hemos comido el mero de todas las maneras posibles menos en almíbar."*

Pero, tanta afición a la pesca también les trajo algunos problemillas: *"Visita del Ingeniero Director del Grupo e Ingeniero Jefe regional de Costas.- El técnico encargado y el subalterno se presentan en el faro a las 20,40 (hora oficial) 19,40 hora solar. Declaran haber estado pescando. El faro ha sido encendido por el peón de la carretera. 30 de Abril de 1965."*

En 1967, el rodaje de películas en los alrededores del faro hace que los técnicos tengan compañía. De marzo a mayo de 1969, el paso de vehículos de guerra durante el rodaje de la película "Patton" causa daños en el camino del faro, aunque tras su conclusión quedaría todo reparado.

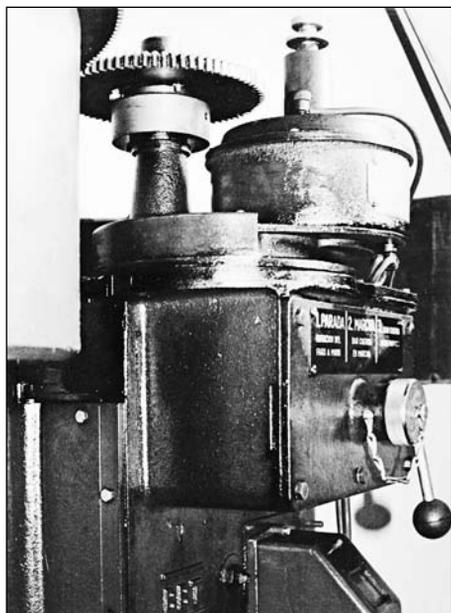
Mientras en el faro se desprenden anillos de la óptica, se rompe el cable del peso motor y los escalones de la torre, se va preparando la electrificación, el cambio de equipos y el montaje de dos grupos electrógenos.

El faro eléctrico

El 19 de mayo de 1972 el faro de Cabo de Gata empieza a funcionar con la nueva lámpara eléctrica de 3.000 Watios, quedando suprimido el antiguo sistema



Óptica del faro de Cabo de Gata. Foto Mario Sanz



Máquina de rotación del faro de Cabo de Gata. Foto Felipe Ortiz



Antonio Zea Gandolfo (a la derecha) con sus hermanos en Cabo de Gata. Foto colección de la familia Gandolfo

Chance a vapor de petróleo. Pero la mala calidad del suministro de corriente y los continuos cortes en la red hacen que la electricidad dé más problemas que el antiguo petróleo.

El 8 de noviembre de 1973 se instala un radiofaro en Cabo de Gata y unos años después se coloca una sirena eléctrica de niebla con cuatro vibradores de dos bocinas cada uno, en columna vertical, que da la "G" del alfabeto Morse. El ingeniero de la Delegación de Costas y el ingeniero jefe del Servicio de Señales Marítimas visitan el faro para inaugurarla el 28 de marzo de 1978. Claro que la sirena, como no tiene grupo electrógeno de reserva, no funciona cuando hay cortes de red, y eso sucede muy a menudo.

En noviembre de 1978 se prepara la instalación del sector rojo del faro, que señalaría en adelante la tan traída y llevada Laja del Cabo.

Visita de Eduardo Sanz

En 1979 pasa por el faro el pintor Eduardo Sanz, en su ruta por los faros del Sur. Sobre el de Cabo de Gata y alrededores comenta: *"Dejando atrás Almería, al otro lado de su bahía y antes de iniciar la subida al faro de Gata hay que cruzar unas grandes salinas con un poblado con iglesia y escuela realizados en una arquitectura muy singular, un tanto metafísica o futurista. En las cercanas playas grises hay muy*



Óptica y sector rojo del faro de Cabo de Gata. Foto Mario Sanz

pocas barcas. El paisaje es desolado, aislado y casi abandonado. Una blancura que hace daño.

El faro de Gata está en un antiguo castillo de Corraletes o de San Francisco de Paula y se halla a 0,5 millas y a 130° de la punta de la Testa, en lo alto de un monte tajado a la mar. El faro consiste en una torre cilíndrica blanca, de 18 metros de altura, con varias edificaciones alrededor. Las edificaciones, como es habitual en la zona son cúbicas. La cúpula es plateada y para llegar al faro hay que pasar una carretera angosta y peligrosa. Al pie del faro hay un islote con varias piedras que sobresalen poco del mar. En este faro hay higueras, y destaca un bonito escudo de Obras Públicas. El faro, que está muy estropeado, es de piedra de sillería que luego ha sido revocada y blanqueada.”

Más visitas y averías

El ingeniero jefe de Puertos y Costas visita Cabo de Gata y da indicaciones para la conservación de los equipos y la limpieza del entorno: “Visitado el faro observamos que su linterna, sirena, radiofaro y grupos electrógenos están en perfecto orden de funcionamiento.

Por 1ª vez veo ya instalado el 3º grupo electrógeno que alimenta la sirena. La sirena está algo oxidada y ordeno pintarla al contratista Andujar.



Atardecer en el faro de Gata. Acrílico sobre tela de Eduardo Sanz

La antena del radiofaro tiene MUY OXIDADOS sus 12 cables tirantes.

Pido hoy presupuesto a Andujar para pintarlos.

Doy orden al contratista Fº Andujar para rascar, enfoscar y pintar el faro (incluso viviendas) por fuera y por dentro.

Veo mucha basura en todo el perímetro. Ordeno quitarla y que NO se eche más basura por el acantilado. Faro de Cabo de Gata 28 enero 1981. Manuel Miranda Valdés.”

Pero a pesar de las reparaciones el suministro eléctrico no mejora, y en diciembre de 1981, se dan más de 125

horas de cortes de fluido eléctrico en la red municipal.

Eugenio Gandolfo es trasladado el 1 de agosto de 1985, viniendo Jaime Frontera Gaya para ayudar a Serafín Gandolfo

El Director General de Servicios del MOPU visita el faro y escribe lo siguiente, en el libro de visitas, respecto a la fama de la familia Gandolfo en los faros: “*¡Otro Gandolfo! Aislado y en trance de renovación. En esta familia se personifica el espíritu de servicio del Técnico de Señales marítimas. ¡Muchas gracias a todos!*

Cabo de Gata, 22 de febrero 1986.”

El 1 de septiembre de 1986 entra Juan Francisco Montañés Ortigosa, con lo que vuelve a haber tres técnicos en el faro.

Problemas y novedades

El 7 de noviembre de 1986, durante una fuerte tormenta con gran aparato eléctrico, cae un rayo en el transformador dejándolo totalmente destruido.

El 9 de febrero de 1987 se cambia el antiguo equipo con lámpara de 3.000 w del faro por un nuevo sistema de lámpara halógena de 1.000 w., con cambiador automático.

El 7 de marzo, técnicos “Maquinista Valenciana instalan un interruptor de crepúsculo para el encendido automático del faro. Poco después la zona en que se ubica el faro es declarada Parque Natural.

El 30 de abril de 1990 se jubila Eugenio Gandolfo Fernández, después de prestar servicio ininterrumpido en este faro durante 41 años, quedando como encargado Jaime Frontera auxiliado por compañeros de los faros de alrededor en comisión de servicio, ya que Juan Francisco Montañés también ha sido trasladado.

El 18 de mayo de 1990 se coloca frente al faro una boya de la estación REMRO para seguimiento y medición del oleaje que se controla desde la señal.



Lámparas del faro de Cabo de Gata. Foto Mario Sanz



Armando Martínez con su hijo Pedro. Foto Mario Sanz

La época actual

El 3 de septiembre de 1990 entra el técnico Armando Martínez y se va Jaime Frontera, destinado a San Carlos de la Rápita. El 1 de octubre de 1990 se incorpora al faro el técnico Antonio Molina Maldonado y durante el año siguiente se realizan obras de modernización general del faro. El 1 de abril de 1991 se incorpora el técnico Francisco Andrés Pérez, con lo que quedan nuevamente tres técnicos en el faro.

El 1 de enero de 1993, los faros pasan a depender de las autoridades portuarias de cada zona. Francisco Andrés Pérez causa baja por paso a funcionario, y Antonio Molina por incorporación a su nuevo puesto de ingeniero en el puerto de Motril. Por lo que se queda solo en el faro Armando Martínez.

El 4 de noviembre de 1993 se incorpora a Cabo de Gata Antonio Zea Gandolfo, procedente del faro de Mesa Roldán.

Cabo de Gata referencia mundial

Hoy en día, el faro de Cabo de Gata sigue siendo un punto muy importante para los navegantes como inicio de la aproximación al Estrecho, a la vez que es un punto fijo en las rutas turísticas por Almería y por el Parque Natural Cabo de Gata-Níjar. Este faro es objetivo de innumerables cámaras de fotos y de muchos rodajes artísticos o comerciales.

Hay que desearle larga vida al famoso faro de Cabo de Gata, que sin duda es uno de los principales embajadores de nuestra provincia en todo el mundo.



Cabo de Gata. Cerámica de Vidal Hurtado

En paradero desconocido

“En paradero Desconocido” es un libro del poeta José Juan Berbel, ilustrado por el pintor Pedro Gilabert, que supone un bellissimo recorrido poético y pictórico por el Parque Natural Cabo de Gata-Níjar.

De sus poemas podemos entresacar uno dedicado al faro de Cabo de Gata:

“FARO

*Lentamente apareces: olorosa,
cristalina, sutil y transparente.
Lentamente el azul, desde tu frente,
reluce su cascada prodigiosa.*

*Lentamente me ofreces la gozosa
presencia de tu cuerpo. Lentamente
tejes manto de luz incandescente
que me libra de ruta tenebrosa.*

*Y rehabilitado en ti navego
El mar de la esperanza renacida,
Y surco el litoral como un corsario.*

*Que eres viento de amor, bandera y fuego,
que eres mi sola patria revivida,
mi brújula, mi sol y calendario.”*



Portada del Eco del Parque

Faro de Cabo de Gata. Ilustración del libro "En paradero desconocido" hecha por Pedro Gilabert

Más sobre Cabo de Gata

El famosísimo faro ha acogido algunas bodas, como la del mismo técnico Armando Martínez con María, la de Yolanda y Alessandro, o la de Menchina y Antonio. El faro ha sido objeto de numerosos reportajes, ha sido portada de revistas y tiene un libro dedicado a él, junto con la vecina barriada de la Fabriquilla, que escribió Pedro Mena Enciso y lleva en la portada una ilustración de Antonio Zea Gandolfo.

Incluso este faro ha sido inspiración para la música, ya que el grupo almeriense Indaljazz tiene una canción que se titula "La Sirena de Cabo de Gata" y cuenta la historia de amor entre una sirena y el farero de Cabo de Gata.

En fin, queda más que mostrado que el de Cabo de Gata es mucho más que un faro.