

12 - EL FARO DE LA ISLA DE ALBORÁN

*Alborán, isla blanca,
recuperamos en alta mar
los colores originales, los silencios
del trovador oceánico, emigrante
de la metrópolis de arena.*

Pilar Quirosa-Cheyouze

La isla de Alborán

La isla de Alborán es un islote volcánico con forma de triángulo isósceles y una elevación máxima de 19 metros. Está situada en el centro del Mediterráneo entre Adra y Cabo Tres Forcas.

A 100 metros al NW de Alborán está el islote de la Nube y un pequeño roquedal. En el centro de la isla hay un canal subterráneo llamado “Cueva de las Morenas” que la traspasa de parte a parte y es navegable con buen tiempo. La isla está situada en una importante zona sísmica en la que chocan la placa africana y la europea, por lo que el mar de Alborán es epicentro de numerosos seísmos de baja intensidad.

El nombre de Alborán parece proceder del corsario tunecino Al-Borany, que utilizó la isla como lugar de refugio para el asalto de navíos y ataques a la costa almeriense.

Cerca de la isla, en 1540, una escuadra de galeras españolas, al mando de Bernardino de Mendoza se enfrentó a una flota de corsarios berberiscos compuesta por 16 buques y más de 2.500 hombres, al mando de Caramaní y Alí Hamet, antiguos aliados del pirata barbarroja que regresaban a Argel tras haber saqueado Gibraltar. La batalla fue ganada por los españoles y en ella murieron más de 650 personas.

En su Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de 1845, Pascual Madoz describe la isla: *“El terreno es raso, arenisco y sin ninguna elevación sensible, cubierto de maleza parecida a la que se cría a las orillas del mar: en la parte meridional tiene un surgidero, donde suelen fondear de 25 a 30 brazas los buques contrabandistas, y antiguamente los corsarios berberiscos. Está inhabitada e inculta; y carece de todo lo necesario para la vida.”*

El faro

En 1859, como respuesta a un plan del Ministerio de la Guerra para iluminar Chafarinas, Melilla y el Peñón Vélez de la Gomera, la Comisión de Faros resolvía también construir un faro en la isla de Alborán.



Faro de Alborán. Foto Juan García Aguado

En 1866 la Comisión estudia dos proyectos para el faro de Alborán, uno de segundo orden fortificado y uno de tercer sin fortificar. Al final el proyecto elegido es el de tercer orden con aparato óptico de un metro de diámetro con tres paneles y linterna poligonal de la casa BBT. La torre, de 20 metros de altura, es cilíndrica de piedra y está colocada en el centro de un edificio rectangular, con dos castilletes en semicírculo, almenados y con aspilleras para la defensa del faro.

El primer torrero que se incorpora, el 4 de mayo de 1876, es Celestino Gil y Lorenzo, que, junto con varios compañeros prepara el faro para su inauguración.

El faro se inaugura en agosto de 1876 con apariencia de luz fija blanca, conseguida con una lámpara Degrand que consume aceite de oliva. Su aislamiento y el peligro de asalto hacen que se destinen a él cuatro torreros con sus familias, quedando siempre tres en la isla y uno de descanso en la Península.

Las condiciones de vida en Alborán han sido de lo peor. A la soledad y el aislamiento hay que unir la frecuente imposibilidad de atraque para suministrarlo y la consiguiente necesidad de racionamiento de víveres y agua. La asistencia médica o de cualquier otro tipo es una utopía y la isla guarda los restos de varias tumbas de torreros y familiares allí fallecidos.

Pese a que el faro tenía dos aljibes para recoger agua de lluvia, ésta era tan escasa que había que llevar 50 barriles cada quince días desde Almería.

En un principio, en Alborán vivían también algunos pescadores, de forma infrahumana, y de ellos vinieron algunos de los peligros para el faro y sus habitantes.



Maqueta de la isla de Alborán en la Diputación de Almería. Foto Mario Sanz

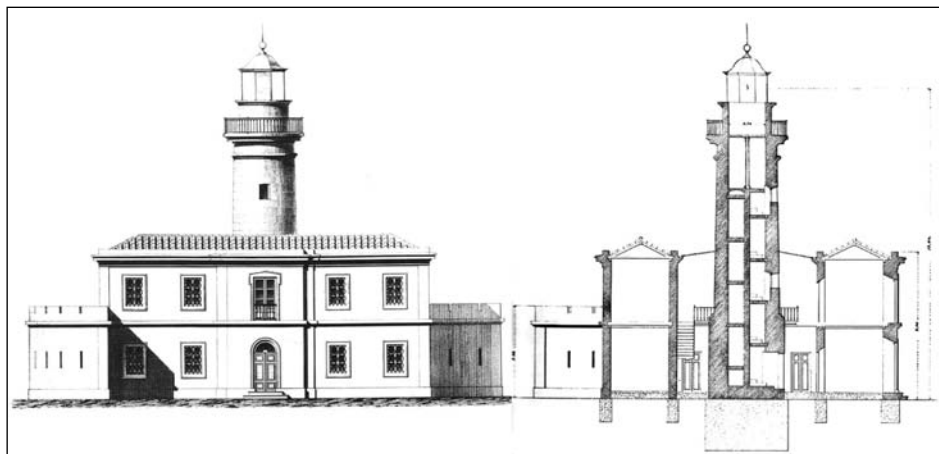
Celestino Gil

Celestino Gil, que lleva cinco años en Alborán, pide traslado para salir de la isla: *“Itmo. Sr. Director Gral. De Obras Públicas*

D. celestino Gil Torrero primero del faro de la Isla de Alborán a V.S.J. con el mayor respeto expone: Que llevando ya veinticuatro años de buenos servicios, casi la mayor parte prestados en faros excepcionales y de los primeros órdenes, siempre en parajes desiertos y a grandes distancias de poblado; sufriendo por consiguiente todo género de privaciones sin poder jamás atender a la educación de su numerosa familia, y últimamente van a cumplirse cinco años que sirvo en la isla de Alborán. Sacrificada mi juventud en aras de tan penoso servicio, creo llegada la hora de llamar la atención de V.S.J. pidiéndole con justicia tenga a bien disponerme traslado para la provincia de Santander, bien sea para la Punta de la Galea, Castrourdiales, Cabo Mayor, u otro cualquier faro en el litoral de las provincias vascongadas. Por lo tanto en vista de las razones expuestas.

Suplico rendidamente a V.S.J. se dignara concederme la gracia que solicito y que no dudo alcanzar de la rectitud y bondad de V.S.J. cuya vida guarde el cielo muchos años para el bien de sus súbditos. Faro de la Isla de Alborán 14 de Mayo de 1881.”

Celestino Gil consigue su traslado el 2 de marzo de 1882, pasando al faro de Sabinal, a unas 45 millas frente a la isla.



Alzado y corte del faro de Alborán

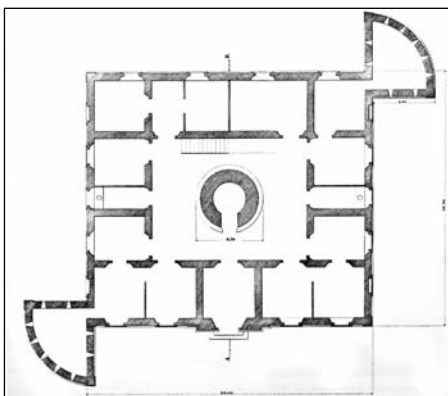
Otros torreros, otros problemas

En 1882 se había cambiado el combustible en el faro por parafina de Escocia. Pero el cambio no ayuda a que la vida sea mejor en Alborán.

Tomás Doreste, torrero 1º del faro por estas fechas, relata así las Navidades pasadas en el año 1887: *“El barco venía con regularidad una vez por semana para hacer el abastecimiento. Llegó el mes de diciembre que se presentó tempestuoso; los malos tiempos se mantuvieron y vimos pasar tres veces al vapor haciendo señales que manifestaban la imposibilidad absoluta de atracar.*

El día 20 casi no teníamos víveres y teníamos que pedirnos unos a otros. El 22 y 23 juntamos todas las provisiones y se pudo hacer una olla común para todos. El 24 no había en todo el faro más que un poco de harina, de la que se hizo un pan grande que se distribuyó entre las mujeres y los niños; los hombres engañamos a nuestras familias y nos quedamos sin comer.

Hacia un mal día de viento duro y los barcos pasaban a gran distancia. Desde el 20 habíamos pretendido comunicar con los que cruzaban a la vista y no nos contestaron; nos relevábamos al pie del asta de señales, prontos a levantar las banderas, porque sabíamos que sólo del mar podía venir la salvación y... nada.



Planta del faro de Alborán

Sólo después de muchas tentativas inútiles, recibimos respuesta de un buque francés. Las banderas preguntaban ¿Qué queréis?

Tenemos hambre, contestamos, nos morimos de hambre...

Y era verdad. La insuficiente comida de los días anteriores y la excitación constante de la espera, nos había debilitado extraordinariamente y sentíamos vahídos y mareos.

El vapor contestó: Voy avisar a Almería, y se fue.

Al día siguiente, Navidad, después de apagar, nos reunimos en la carpintería del faro los cuatro torreros. No podíamos estar en casa; los gritos de nuestros hijos pidiendo pan y los gemidos de nuestras esposas, nos abatían más aún. Allí los cuatro, cada uno en su rincón, estuvimos largas horas sin decirnos nada. No sé que negros pensamientos se nos venían a la mente porque no acertábamos a mirarnos cara a cara.

Uno de mis compañeros, un mallorquín muy alegre, se levantaba de rato en rato, daba un paseo por fuera y tornabase a sentar; después de una de sus vueltas, su cara resplandecía: - ¡El barco! ¡Viene el barco! - gritaba.

El encargado lo miró. - No brome Vd., no está la cosa para bromas.

- No bromeo, le contestó; el barco o al menos un vapor viene por ahí.

Salimos todos con la premura que es de suponer y miramos. ¡Sí! ¡Era un barco que parecía venir en dirección al islote!

Renuncio a contar como pasamos las horas hasta que el barco pudo atracar. Cada virada, cada cambio de ruta, avivaba nuestra esperanza o nos sumía en la desesperación. ¿Se atreverían? ¿Desistirían? ¡Por fin llegó!"

Cambiando de tema, en un informe del 26 de junio de 1888 se denuncia la situación de los torreros del faro que se veían amenazados por los pescadores de la factoría Torrent y Cía que vivían de forma miserable en la isla y que no tenían agua, por lo que iban al faro a pedirla y a exigir alimentos y otras cosas necesarias para la subsistencia. Posteriormente estos pescadores abandonaron la isla y sólo quedaron los torreros.

Alborán vista por la “Cónica Meridional”

El 25 de febrero de 1891 la “Crónica Meridional”, hablando del cable submarino que une Almería y Melilla, da una buena descripción de la isla de Alborán: “Alborán.

Hallase enclavado el islote de Alborán en medio del Mediterráneo a los 35° 58’ latitud Norte y a los 2m 4s longitud E. del meridiano de Madrid.

Se encuentra situado a 45 millas de la costa de Guardias Viejas donde ha ocurrido recientemente el naufragio del vapor inglés Helios.

La isla de Alborán tiene unos 800 metros de extensión por 300 en su parte más ancha.

Presenta en el extremo SO una gran plataforma, casi circular y en el centro de esta, un montículo de 21 metros de altura, sobre el que se halla instalado el magnífico faro.

El islote va estrechando hasta acabar en una punta, que se dirige al NE. Afecta, aunque muy irregularmente, la forma de una pera.

Al SE y NO de la isla, existen dos muellecitos de moderna construcción, que sirven de desembarcaderos, y cuyas obras importaron al Gobierno la suma de 35.000 pesetas.

El faro emplazado en el centro de un espacioso edificio que sirve de morada al personal que en el mismo presta sus servicios, está dirigido por cuatro torrereros.

En este islote no se cría ninguna planta digna de estudio. Hay dos pequeños huertos de pencas casi improductivos.

Las demás plantaciones que se han transportado de la península, no han crecido.

La única que puede explotarse, y por cierto con excelentes resultados, es la penca, buena y abundante.

Desde la explanada superior, dominase gran horizonte.

Se distingue perfectamente, en primer término, el famoso cabo Tres Forcas y cuando el horizonte está despejado de brumas, gran trozo de la costa de África.

Por la parte Norte se divisa toda la sierra Nevada y la serranía que forma el cabo Sacratif.

Hallase rodeada la isla de peligrosos escollos y bancos de piedra, que hacen muy difícil a los buques de algún calado, el aproximarse a su costa.

La caseta amarre y la estación telegráfica, ha sido instalada al NE del faro y aunque de reducidas dimensiones, reúne las condiciones indispensables para servir de vivienda.

La vida aquí se hace insoportable, pues los temporales ya de levante, ya de poniente, la azotan con fuerza.

Cuando reina buen tiempo, los habitantes de la isla gozan de un espectáculo digno de admiración, que nos está vedado presenciar a los que vivimos en la Península. Me refiero a los crepúsculos, salidas y puestas del Sol y de la Luna.

La instalación del cable en esta isla, es de suma importancia, aparte de las ventajas que este puede proporcionar a los pobres faristas, que hoy sólo pueden comunicar con la Península dos veces al mes, si el tiempo lo permite y salvo los retrasos consiguientes.

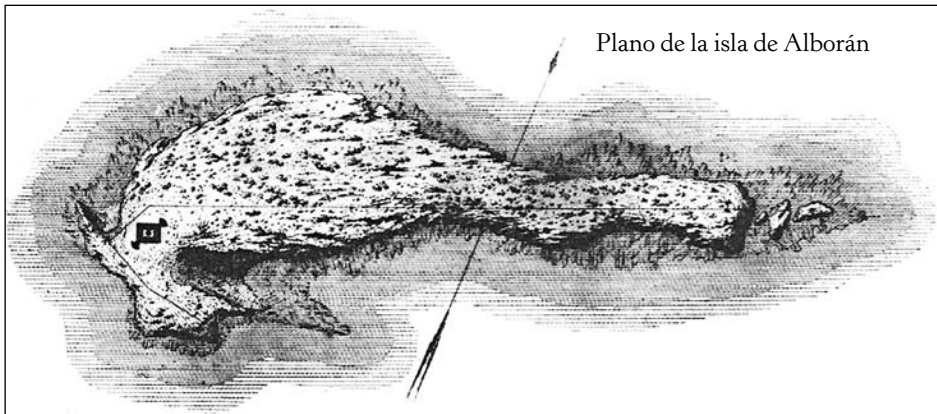
Teniendo en cuenta que todos los buques que cruzan por frente a Tarifa de noche, tienen que pasar de día a la vista de Alborán y viceversa, se comprenderá aun más los beneficios que al comercio y a la marina ha de reportar esta gran mejora ideada por el ilustrado y celoso Director general de Comunicaciones Sr. Los Arcos.”

En otro artículo, la “Crónica Meridional” se hace eco de las quejas de los navegantes por el mal funcionamiento del faro: “10-7-1891. El Faro de Alborán.

Han publicado los periódicos oraneses un aviso a los navegantes, en el que se dice, que el capitán de navío M. Veron, comandante del acorazado Marceau, nuevamente ha comprobado la irregularidad con que funciona el faro de Alborán.

Esta noticia la reproducen los diarios de Madrid.

Varias veces nos hemos lamentado de lo mismo, haciéndonos eco de as quejas de los navegantes, pues sabemos que se repiten con frecuencia estas interrupciones,



acerca de las cuales llamamos la atención del Ingeniero jefe de la provincia y de las autoridades de Marina, pues sería lamentable que ocurriera algún percance por esta causa.”

Pero los responsables de la señal no están de acuerdo con las acusaciones: “11-7-1891. Crónica Meridional. El faro de Alborán.

El Sr. Ingeniero jefe de la provincia, nos asegura que el faro de la isla de Alborán funciona con toda regularidad, no advirtiéndose deficiencia alguna ni en el alcance ni en la intensidad de la luz, como puede comprobarse, según él manifiesta, por el testimonio de los buques que surcan el estrecho.

Nos dice también, que tenía conocimiento del aviso a los navegantes a que hacíamos referencia en nuestro número anterior, y que le extrañó sobremanera, que el Comandante del acorazado Marceau, al hacer la denuncia, no fijara el día y la hora en que advirtió la irregularidad, único medio de que pudiera comprobarse aquella y corregir el abuso, en caso de resultar cierto.

El Sr. Rivera, que tiene un alto concepto del digno personal de Torreros de toda España y en especial del que presta ese servicio en esta provincia, duda mucho que la denuncia de Mr. Veron sea cierta; celoso, sin embargo, de la honra de estos modestos funcionarios, como de la suya propia, tan luego como tuvo conocimiento del aviso a los navegantes se dirigió a la Dirección general de Obras Públicas, para que esta por medio del Depósito Hidrográfico inquiriera al Comandante del Marceau la fecha del día en que advirtió la irregularidad, con objeto de depurar los hechos y colocar las cosas en su verdadero lugar.

Desde luego sabíamos que el Sr. Rivera había de atender la reclamación que le dirigimos, pues es un funcionario celoso en el cumplimiento de su deber y que le gusta hacer cumplir a sus subordinados.

Ahora bien, no estamos del todo conformes con lo que dice respecto al faro de Alborán, por la seguridad que da acerca de la regularidad con que supone que funciona.

El Sr. Rivera no puede ejercer una vigilancia diaria y constante.

Por eso la denuncia del ilustrado marino Mr. Veron, Comandante del acorazado francés Marceau, nos merece entero crédito, máxime teniendo en cuenta que no es ésta la primera queja recibida de los marinos, respecto del citado faro, y hasta hace algunos años, si mal no recordamos, que se instruyó un expediente sobre el particular, cuyo resultado desconocemos.”

Cambios de torreros

Una cosa común es que los torreros castigados en la provincia sean destinados, obligatoriamente, al faro de Alborán: *“En comunicación fecha 23 de Mayo último el Ilmo. 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.”

Más descripciones de Alborán

El 1 de octubre de 1899, la “Crónica Meridional” publica otro artículo sobre la isla, procedente del periódico “La Época” de Madrid: **“RECUERDOS DE ALMERÍA.**

La isla de Alborán.

La existencia en la isla de Alborán es dura y peligrosa. Cuanto es necesario para vivir, el agua, el pan, el combustible... ha de llevarlo el vapor que para ese objeto sale quincenalmente de Almería. Acontece en ocasiones que, a causa del temporal, no pueden ser desembarcados los víveres, y entonces tiene que volverse el barco sin cumplir su cometido, dejando a los habitantes de Alborán en la situación angustiosa y desesperada que fácilmente comprenderán mis lectores. A veces ha llegado a sentirse en la isla el hambre y la sed, y no es cosa extraordinaria que aquellas pobres gentes tengan que ponerse a media ración. Para mayor penalidad de los “desterrados”, las vituallas, a causa de lo riguroso del clima, se estropean en el espacio de muy pocos días, no pasan nunca ocho sin que la harina se florezca, el tocino se corrompa, y las hortalizas y frutas pierdan su jugo y lozanía.

Entre todos los torreros han comprado un botecillo y varios aparejos de pesca; pero son en aquellas aguas tan fuertes las corrientes y tan brava la mar, que raro es el día, y nunca sin peligro, en que puede intentarse la pesca, y no es sólo con ser grande, el de zozobrar que corren allí los pescadores, sino el de ser devorados por los tiburones. En torno a la isla abundan éstos tanto que ni bañarse es posible.

Algo remedian la escasez de víveres que hablo más arriba, los huevos que ponen las gaviotas en la isla, y con ellos y con los de las gallinas que forman parte de la “población” de Alborán, puede hacerse frente a los apremios del hambre. Otro auxilio suele enviar a los torrereros la providencia. En la época de las grandes emigraciones de las aves, parte de las bandadas que cruzan el Estrecho se precipitan sobre los cristales del faro deslumbradas por su resplandor y muchas de aquellas quedan en el balcón de la torre o muertas o atontadas. De ese modo se verifica en Alborán milagro parecido al que sustentó en diferentes ocasiones a los hijos de Israel en su larga peregrinación por el desierto...

La monotonía y las penalidades de semejante vida y el tedio por ellas engendrado, son causa de que los habitantes de la isla vivan durante largas temporadas como perros y gatos. Se han dado casos en que unos por defender sus víveres, y otros por participar de ellos, han estado a punto de pelear sañudamente. No hace mucho dio cuenta “El Imparcial” de uno de estos tristes sucesos. En aquel islote, que apenas mide 600 metros es tan difícil la paz como en los nueve millones de kilómetros cuadrados de Europa...

Alborán tiene su historia, sus leyendas y sus tradiciones. En otro tiempo fue guarida de aquellos piratas argelinos, que en sus galeras y galeotas llegaban hasta las costas del Mediterráneo y saqueaban pueblos y cortijadas, llevándose cautivos a hombres y mujeres. Hasta el año 20 de este siglo duraron tales piraterías, particularmente en la provincia de Almería, tan próxima a África, que con viento favorable no tarda un barco de vela ocho horas en salvar la distancia que media entre ambas costas.

Aún en lo alto de la Alcazaba de Almería dobla o doblaba hasta hace poco la campana de la vela cada vez que se descubría una en el horizonte. Aquel tañido era el anuncio de la proximidad de los piratas. Entonces los habitantes corrían a esconderse en el castillo o en la catedral, que es una verdadera fortaleza, y se defendían como Dios les daba a entender de sus terribles enemigos. No conozco los pormenores de la historia de Almería durante los siglos XVII y XVIII, pero no creo infundado suponer que muchos de sus hijos, apresados por los moros, remaron en las galeras berberiscas, y que más de una beldad almeriense, lloró sus desventuras en los harenes de Orán, Túnez o Argel...

Decía que la isla de Alborán sirvió durante mucho tiempo de punto de escala a los piratas argelinos, y añadiré que cuando éstos, gracias a las armas francesas, dejaron de infestar el Mediterráneo, el islote fue utilizado por los contrabandistas para almacén de sus alijos. Hoy Alborán no es más que el pedestal de un faro protector de los navegantes...

Hace algunos años se estableció en la isla un marinero salvado milagrosamente de un naufragio. El hombre prometió no volverse a embarcar jamás. Mas como dice el personaje calderoniano

...no hay seguro camino
a la fuerza del destino
ni a la inclemencia del hado.

Estaba de Dios que el naufragio fuese pasto de los peces. Ocurrió que un día el escarmentado navegante, olvidándose de su promesa, embarcose en un bote para

salvar a unos náufragos, y con tan mala suerte, que pereció ahogado a pocas brazas de la costa... Ni se encontró siquiera su cadáver.

Porque es forzoso morir
si está de Dios que se muera...

De índole menos dramática es lo que voy a referir.

Cuando los sucesos de Melilla, se pensó establecer en el islote una estación cablegráfica, y como se pensó se hizo. Construyose un edificio "ad hoc", que ya está en ruinas, destinose a la nueva estación un oficial y un ayudante de telégrafos, y para que el servicio fuese completo se nombró un ordenanza encargado de repartir los despachos. ¿Verdad que no deja de ser original la idea de nombrar un repartidor de telegramas en una isla en que no hay más que una casa?..

Aunque bien mirado, tal nombramiento no deja de ser lógico en un país tan previsor como el nuestro, en donde hay comandantes y oficiales que prestan servicios en barcos que no existen.

También tiene Alborán su historia de amores. El telegrafista a quien se confió la estación cablegráfica se casó en vísperas de partir para la isla y allí pasó la luna de miel. O mucho me equivoco, o para la enamorada pareja ni el propio jardín de las Hespérides pudo ser más hermoso que el islote de Alborán. Y si amas, lector, o has amado de verdad alguna vez convendrás conmigo que el amor puede convertir en un paraíso el más árido peñasco porque como dijo un gran poeta, "tal es la potencia del amor que con el infierno puede hacer el cielo"...

Durante las dos horas que permanecemos en la isla, examinamos todos los aparatos del alumbrado, subimos a la farola, en donde reinaba una agradable temperatura aproximadamente de 60 grados; vimos los aparatos de salvamento que se guardan en los almacenes del faro. Uno de aquellos es verdaderamente curioso: consiste en una especie de trabuco, de cañón muy corto y muy ancho; cargado con una cantidad bastante grande de pólvora y se coloca a guisa de proyectil el cabo de una larga cuerda embutido en una mango de madera. Al ser disparada el arma, excepción honrosa en las mortíferas de fuego, el mango de la cuerda sale con gran fuerza y alcanza una considerable distancia.

- ¿Para qué estos fusiles? - pregunté a uno de los torreros, señalando cinco o seis Remingtons colocados en un armero.

- Para defendernos.

- ¿Y de quién?

- Pudieran venir en sus carabos los moros de Melilla.

Es lo que nos falta - pensé yo -; que las kábilas de Marruecos nos quiten la isla de Alborán, una de las pocas posesiones a que han quedado reducidas nuestras posesiones en las cuales no se ponía el sol...

Dio fin a nuestra visita el silbato del "Numancia", que nos llamaba a bordo con sonoros y apremiantes silbidos. Fue preciso obedecer, y enmarcándonos en el bote en compañía de los náufragos, nos dirigimos al vapor. Nuestra pasó casi rozando con el "cadáver" del falucho, y el patrón del "Pepita", al ver flotar entre las olas el desvencijado casco, llevose las manos a los ojos, sin duda para ocultar alguna lágrima. Después, como para disculpar su enternecimiento, nos dijo con voz conmovida:

- He navegado en él durante 20 años.

Pocos momentos después estábamos en la cubierta del “Numancia” contemplando la abundante pesca cobrada por nuestros compañeros.

Volvió a silbar el vapor, viró el barco lentamente hasta poner la proa a Almería, y con solemne lentitud primero y después con gentiles y cadenciosos andares, se alejó del islote, desde cuya orilla nos saludaron durante largo rato los habitantes de Alborán, amigos nuestros de un día, agitando sus pañuelos. ZEDA.”

Desde luego, no es un destino envidiable. Aunque no todo son malas noticias, en la isla, por esas fechas, se descubre un nuevo mineral que sería llamado Alboranita y muchos años después se descubriría su existencia también en Marte.

El petróleo

Como en todos los faros de la provincia, en Alborán la parafina también es sustituida por el petróleo como combustible, utilizando el mismo mechero Doty. Pero en 1912 el ingeniero Mauro Serret y Mirete proyecta el cambio de equipo, con un presupuesto de 11.921 pesetas: “Por Real Orden de 28 de Noviembre de 1905 y después de la correspondiente información resolvió la Superioridad lo que sigue:

1º. Que se asigne al faro de la Isla de Alborán la nueva apariencia de luz blanca con ocultaciones en grupos de dos alternados con una ocultación sencilla.

2º. Que se cuide oportunamente de adoptar otra apariencia distinta de la anterior para la luz de Adra.

3º. Que si después de realizada la indicada reforma de la apariencia del faro de Alborán y de establecida la lámpara de incandescencia por el vapor de petróleo, se observará la conveniencia de aumentar aún más la potencia luminosa de este importante faro se sustituya su aparato actual de luz fija, por otro del tipo de destellos relámpagos, de 775 c/m de diámetro y la apariencia de grupos alternados de dos y de tres destellos.

Para cumplimentar esta disposición el Ingeniero Jefe del Servicio central de Señales marítimas me ordenó la redacción del presente proyecto de cambio de apariencia en la luz del faro de la Isla de Alborán e instalación de alumbrado por el vapor de petróleo a presión.

Es innegable la importancia extraordinaria que tiene el faro de la Isla de Alborán por la enorme frecuentación de barcos en el Estrecho de Gibraltar y por lo peligrosa que es la navegación en estos parajes. Esta importancia fue reconocida desde hace tiempo en el informe que sobre el resultado de sus visitas a los faros del Estrecho emitió en 10 de junio de 1905 el Jefe de este Servicio Central...”

La primera modificación entra en servicio el 15 de diciembre de 1915, con una nueva instalación de vapor de petróleo Chance 55, un flotador de mercurio para la rotación con máquina de relojería movida por peso motor de la Maquinista Valenciana y un juego de pantallas giratorias, que da grupos de 2 más 1 ocultaciones.

Como lámpara auxiliar queda una Titus de incandescencia alimentada por gasolina con capillo de 19 mm., que poco después se cambiaría por una Maris de dos mechas.

Pero el edificio también necesita reparaciones y el ingeniero Ángel Ochotorena y Trujillo hace el correspondiente proyecto: “La pequeña cantidad que anualmente se consigna para la conservación y servicio de los ocho faros de esta provincia, es la causa de que no se atiende cual corresponde y necesitan no sólo la conservación de los edificios, si que también la adquisición de aquellos muebles y efectos que el Estado tiene obligación de poner en las viviendas de los Torreros.

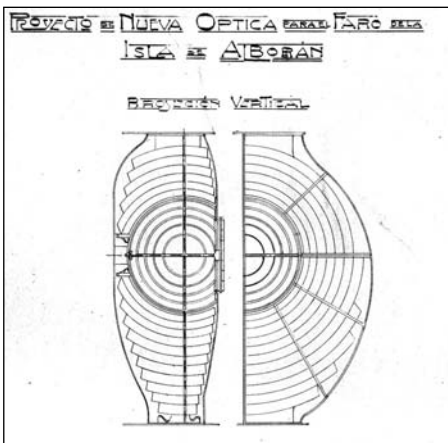
Y esa escasez de consignación da lugar a que haya que redactar proyectos de reparación como el que tengo el honor de someter a la aprobación de la Superioridad para el faro de tercer orden de la Isla de Alborán.

Comprende. El rejuntado de la torre y del torreón: el solado con baldosas de cemento en las habitaciones que tienen en mal estado las baldosas de arcilla: el enfoscado de cemento; el enlucido; cuatro ventanas: reponer cerraduras, pestillos, fallebas y bisagras: pintar los hierros, puertas y ventanas: y reparar el horno, los dos muelles y las dos rampas de subida... presupuesto 16.602,06 pesetas. Almería 24 de diciembre de 1915.”

Nuevos torreros

Ante la falta de libros y documentos del faro, cualquier fuente es buena para enterarnos de la llegada de un torrero a la isla. El 28 de junio de 1925, la “Crónica Meridional” anuncia que José Bonachera López, que prestaba servicio en el de Tagomago, en Baleares, ha solicitado el faro de la isla de Alborán. Poco después es trasladado a Cabo de Gata para una suplencia: “Con esta fecha digo al Torrero de faros afecto al de la Isla de Alborán, D. Antonio Bonachera, lo que sigue: “Habiéndosele concedido 30 días de licencia por enfermo al Torrero de faros, afecto al de Cabo de Gata, D. Francisco de Cos y Caneda, y de conformidad con el artículo 33 del Reglamento del Cuerpo de Torreros de Faros, he dispuesto pase V. a dicho faro a sustituir en sus servicios al citado Sr. Cos, haciéndose cargo bajo inventario del mobiliario y demás enseres correspondientes a sus habitaciones.

Lo que traslado a V. para su conocimiento y efectos, dando cuenta a esta oficina de la fecha que empieza a disfrutar dicha licencia el referido Sr. Cos, y de la presentación en ese faro del Sr. Bonachera, remitiendo al propio tiempo un ejemplar del inventario de entrega. Almería 22 Octubre 1925. El Ingeniero encargado Rafael Martínez Torres.”



Óptica del faro de Alborán en 1930

En diciembre de 1928 es destinado a Alborán José Pomares López, que tiene allí un familiar llamado Vicente Pomares Velázquez.

Un equipo automático

Ante las difíciles condiciones de vida en la isla se hace un proyecto para automatizar el faro con acetileno, por razones humanitarias, y poner luces en los muelles de atraque, pero se dejaría en suspenso por considerar muy arriesgado dejar solo el faro: “30-9-1929. ALUMBRADO DE LA ISLA DE ALBORÁN

Por R.O. del 20 de enero de 1928, comunicada por el Sr. Ingeniero Jefe del Servicio Central de Señales Marítimas, se dispuso el cambio del actual sistema de alumbrado de dicha Isla, instalándose tres luces permanentes (acetileno disuelto en acetona): una en la misma linterna del faro actual y las otras dos en castilletes metálicos.

Envióse por el Servicio Central modelos de dichos castilletes, pero hubo de pensar mi antecesor en el servicio D. Francisco de P. Abellán, en la conveniencia de sustituirlos por ligeras torres de hormigón armado...

En el nº de la Revista de Obras Públicas correspondiente al 15 de julio último, apareció un artículo del ingeniero Sr. Fernández Casado, sobre “Los radiofaros españoles”, en el que figura un estado que los agrupa en dos categorías de urgencia, apareciendo entre los de segunda la Isla de Alborán.

Considero conveniente, por si el criterio del Sr. Apolinario coincidiera con el del Sr. Abellán, consultar, si dado el proyecto de radiofaro, es o no imprescindible proseguir con el propósito de la instalación de luces fijas...”

En 1930, el ingeniero Rafael Enamorado proyecta el cambio de óptica: “Por Real Orden de 6 de Abril de 1927, se dispuso, entre otras cosas que se cambie la apariencia actual del faro de la Isla de Alborán, que es de luz blanca con ocultaciones en grupos de dos alternando con una aislada, por la de relámpagos blancos en grupos alternados de dos y cuatro, con un alcance en tiempo medio de 30 millas, debiendo cambiarse también el sistema de alumbrado, sustituyéndose la luz de incandescencia por vapor de petróleo, con alumbrado permanente por acetileno disuelto en acetona.

La solución más económica para obtener este resultado, hubiera sido la de instalar dentro de la óptica de tercer orden existente un destellador de luz incandescente Dalen dispuesto para producir la apariencia anteriormente citada, pero aún suponiendo que se empleara el destellador de más potencia luminosa que construye la casa AGA, que es el 125 litros de consumo por hora, el alcance luminoso no llegaría a 24 millas en tiempo medio, o sea muy inferior al que se precisa, que es de 30 millas.

Es pues indispensable variar el tipo de óptica para conseguir el resultado que se desea. La casa Gas Acumulator de Estocolmo ha presentado en la exposición de Barcelona un tipo de aparato que se ajusta a las exigencias y condiciones que se precisan para el faro de Alborán. Este aparato fue reconocido y examinado por el Ingeniero que suscribe, con ocasión de su visita a la Exposición de Barcelona para la recepción de las linternas de Cabo Peñas y de Finisterre... encontrando que

podría ser conveniente su adquisición, si la casa constructora lo ofrece en buenas condiciones, economizándose la Administración de los gastos de transporte desde Suecia...Presupuesto 48.692,00 pesetas. Madrid 8 marzo 1930.”

Por su parte el ingeniero José Herbella proyecta una luz para la punta de Poniente de la isla: “Por Real orden de 6 de Abril de 1927 se dispuso, además de modificar la apariencia y sistema de alumbrado del faro de Alborán, que se establezca en la Punta de Poniente de la mencionada Isla una luz de alumbrado permanente, con la apariencia de luz blanca con ocultaciones en grupos de dos alternando con una aislada, con un alcance en tiempo medio de 12 millas, y en cumplimiento de esta disposición se redacta el presente Proyecto.

El fin de esta luz, así como el de otra que se instalará en la Punta del Islote es el de que cuando, por cualquier circunstancia, falte la luz principal del faro de Alborán, quede señalada la isla por estas dos luces.

Para ello creemos suficiente la instalación de una linterna del tipo AGA, LBFA-500, que lleva en su interior un tambor dióptrico de 500 milímetros de diámetro, con un destellador para llama desnuda...

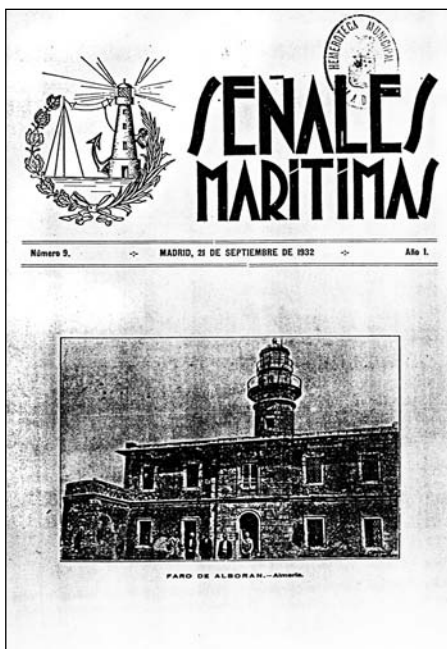
Para la colocación del aparato se proyecta la adquisición de una torrecilla metálica... con la que el foco luminoso queda a una altura de 10 metros sobre el terreno... Presupuesto 38.526,05 pesetas. Madrid 26 de Marzo de 1930.”

Hay muchos proyectos pero el faro no termina de deshabitarse: “Madrid 5 abril 1930

Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas

Por R.O. de 6 de abril de 1927 se dispuso lo siguiente:

Esta disposición se dictó principalmente atendiendo a fines humanitarios, con objeto de que el faro pudiera quedar deshabitado, contando naturalmente con que el aparato automático que habría de instalarse reuniera las mayores condiciones de seguridad apetecidas, pues dada la importancia excepcional de este faro, por cuyas inmediaciones pasa casi toda la navegación del Estrecho de Gibraltar, no puede correrse el riesgo de que falte su luz ni un solo momento y aunque para evitar este peligro se proyecta la instalación de otras dos luces auxiliares, que por ser de llama desnuda ofrecen gran seguridad, por su corto alcance no sustituyen al faro y si ocurre



Revista de Señales Marítimas 1932

una avería en éste, puede tardarse mucho tiempo en remediarla dadas las condiciones de aislamiento en que se encuentra, las que se agravarían extraordinariamente en caso de temporal.

Por otra parte la instalación automática para un aparato giratorio como el que habría de establecerse en Alborán, de la que tenemos en servicio en el faro de Cabo de la Nao, si bien puede aceptarse en un faro vigilado, no creemos prudente emplearla en un faro abandonado, pues la práctica ha demostrado precisamente en el faro de la Nao que en algunas ocasiones ha sido necesaria la intervención del personal del faro para restablecer el servicio que de otro modo hubiera quedado interrumpido.

El faro actual de Alborán reúne las condiciones de un faro moderno, pues su característica se repite cada veinte segundos y tiene un alcance de 27 millas en tiempo medio, muy suficiente para las necesidades de la navegación de modo que la reforma aprobada no tiene en realidad más objeto que el poder dejar el faro sin torreros. Pero como por otra parte, en el Plan de radio-faros figura uno en la isla de Alborán, que necesariamente exigiría la presencia de personal en el faro, resulta que tampoco se conseguiría ese resultado con el establecimiento del alumbrado permanente.

Como consecuencia de lo expuesto el Ingeniero Jefe que suscribe tiene el honor de proponer que se deje sin efecto la R.O. de 6 de abril de 1927 relativa a la reforma del alumbrado de la isla de Alborán, conservándose éste en la forma que tiene en la actualidad... El Ingeniero Jefe”

Más proyectos

En 1933 el ingeniero Rafael Enamorado también proyecta una estación radiotelegráfica para la isla, con la que poder transmitir de inmediato las observaciones meteorológicas en Alborán, por sugerencia del Comité Meteorológico Nacional: “...El Ingeniero que suscribe, vocal de dicho Comité por la Dirección de Puertos y Señales Marítimas, prometió en la indicada sesión interesarse y redactar el Proyecto correspondiente, teniendo en cuenta que en la citada isla sólo habitan los Torreros encargados del faro...”

El poner en comunicación estos Torreros completamente aislados, a 47 millas de Melilla y aproximadamente a la mitad de distancia entre este último punto y Almería, es una razón más para establecer una estación de telegrafía sin hilos en esta isla como ya se estableció en las Islas Columbretes para comunicar con Castellón. También en estas Islas sólo habitan los Torreros...”

El Servicio Central se había dirigido el año anterior a la Dirección General de Telecomunicación solicitando autorización para establecer radiocomunicación en la isla: “Ministerio de la Gobernación = Subsecretaría de Comunicaciones = Dirección general de Telecomunicaciones = Sección 12ª = Radiocomunicación = Recibidas sus tres comunicaciones referentes a la instalación de radiofaros en la Isla de Columbretes, Isla de Alborán e Isla de Hierro, y a su solicitud de autorización para establecer radiocomunicación desde cada una de ellas con otra estación radioeléctrica apropiada, esta Dirección general no tiene inconveniente alguno en autorizar lo solicitado... Asimismo se autoriza provisionalmente el funcionamiento radiotelefónico

del radiofaro de la Isla de Alborán con cualquiera de las estaciones militares de Almería o Melilla... Las comunicaciones radiotelefónicas que se autorizan con carácter eventual se utilizarán única y exclusivamente para el servicio propio del faro; para el caso de siniestros marítimos y para la transmisión del servicio oficial meteorológico..."

A finales de 1935, también se proyecta un radiofaro para la Alborán, con un presupuesto de 29.174,00 pesetas.

Cambio de equipos y evacuación

Por fin, la noche del 25 al 26 de diciembre de 1936 se pone en funcionamiento el nuevo equipo de acetileno AK-50 que da grupos de 4 destellos blancos cada 10 segundos. Ese mismo día se evacua al personal del

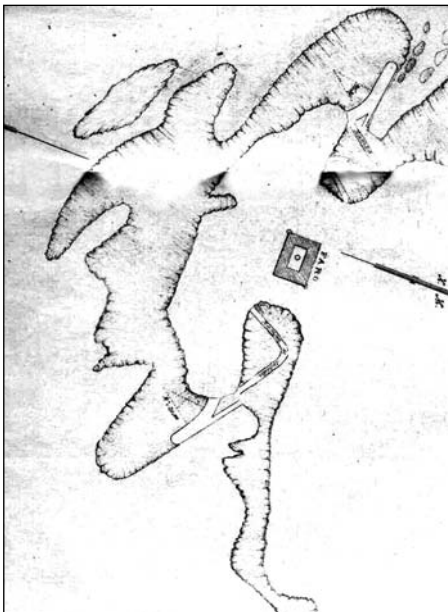
faro distribuyendo a los torreros Miguel Martínez Ruiz, José Pomares López y Vicente Pomares Velázquez por los demás faros de la provincia.

El faro funciona bien con su equipo automático, pero por culpa de la guerra civil no es posible reabastecerle de gas y queda apagado el 16 de diciembre de 1937.

El 2 de marzo de 1939 se vuelve a encender el faro y se destinaban dos técnicos a la isla. Poco después, en septiembre de 1939, al estallar la segunda guerra mundial, el gobierno de Franco lleva a Alborán un destacamento de Marina, para defenderla, que ocupa casi todo el edificio, dejando las dos peores habitaciones para los dos técnicos allí destinados. Uno de ellos era Vicente Pomares que volvía a la isla y que evidentemente no podía vivir con su familia. Los dos técnicos tendrían constantes incidencias con los ocupantes militares.

La Revista de Señales Marítimas

La Revista de Señales Marítimas del 1 de mayo de 1945, publica una buena descripción del faro de Alborán: *"Aparato de tercer orden, servido por dos Técnicos, con la gratificación del 50 por 100 de residencia en África y el 40 por 100 como faro aislado, y un dependiente del servicio, franqueando uno en Melilla, de cuya población dista 39 millas..."*



Plano de ubicación del faro de Alborán de 1933

En la parte meridional de la isla se encuentra el faro, único edificio que existe, que fue construido por el año 1871, cuya base es una torre troncocónica totalmente de piedra, de 18 metros de altura y en la cúspide se encuentra el faro propiamente dicho, cuyos destelladores, alimentados por el acetileno de dos acumuladores puestos en batería, por medio de un juego de válvulas y al arder el gas al contacto con una llama que permanece constantemente encendida, llamada luz piloto, da origen a los destellos que, aumentados por una potente lente, sirve de aviso y guía a los navegantes.

La casa-faro, edificio también exteriormente de piedra, para poder resistir los embates de los fuertes vientos reinantes, principalmente el Levante y el Poniente, es un edificio de dos pisos, de base cuadrangular, que circunda el faro, y en sus ángulos NE. Y SE. tiene construidas dos almenas con sus aspilleras que, según la tradición, servía para la defensa de los habitantes del faro de las incursiones berberiscas; este edificio sirvió de vivienda a los Técnicos y sus familiares hasta septiembre de 1939, en que al estallar el entonces conflicto europeo, y que actualmente ya es mundial, el Gobierno español destacó a la Isla fuerzas de Marina, para, en cualquier momento, hacer valer su dominio sobre ella, los cuales ocuparon el edificio para su alojamiento, destinando sólo dos habitaciones al personal de faros; con el tiempo, la guarnición, pequeña al principio, ha ido aumentando progresivamente, y actualmente es ya una Comandancia Militar y de Marina, al mando de un Teniente de Navío del Cuerpo General de la Armada.

En la explanada que hay a la entrada de la casa-faro hay levantado un túmulo de piedra, y en lo más alto se ha colocado una sencilla cruz de madera en memoria de los que, generosamente, dieron sus vidas por Dios y por España.

La Punta NE. De la Isla es el lugar que se ha designado para cementerio, y allí reposan, según dicen las lápidas, dos ancianas de las familias de los técnicos que murieron en la Isla.

Como en la Isla se carece de todo, pues no hay ni siquiera un manantial donde se pueda recoger al menos agua suficiente para beber, y aún cuando están construidas en el patio de la casa-faro dos aljibes para recoger la que cae de lluvia, no es suficiente; por lo que anteriormente a la ocupación militar de la Isla, el suministro de agua y víveres se hacía por el Correo de Melilla a Almería, y en la época actual, una vez ocupada militarmente, lo viene efectuando, dentro de un periodo de tiempo determinado, un buque de nuestra Marina de Guerra, que está encargado también tanto del relevo del personal militar como de los Técnicos, los cuales son suministrados también por el destacamento; como quiera que la Isla no cuenta con un muelle apto para que atraquen embarcaciones mayores, ya que sólo existen dos pequeños espigones en las playas de E. y W., que son los únicos sitios de posible acceso a la Isla, quiere decir que las operaciones de desembarco de los víveres, aguas, etc., desde los buques a la Isla han de hacerse en botes pequeños, lo que supone que haya que esperar a que haga buen tiempo para poderlos efectuar, o, de lo contrario, hay que exponerse a perder todo o parte de los víveres, etc., e incluso a que se estrellen los botes contra las rocas, con el grave riesgo de que pierdan la vida los tripulantes.

La Isla, la única importancia que tiene en sí, es militar, ya que es un excelente puesto de vigilancia en el Mediterráneo occidental, ya que, estando situada casi en la desembocadura del paso obligado para la navegación del Estrecho de Gibraltar, se puede observar fácilmente el tráfico marítimo que, procedente del Atlántico, se interne en el Mediterráneo o viceversa y, además, en su día podría servir de pequeña base marítima y, dada su llanura, de una buena base aérea.”

Reparación del embarcadero

En 1950 se proyecta una reparación urgente del embarcadero de la isla: “Con fecha 2 de marzo de 1939, la Jefatura de Obras Públicas de Melilla se hizo cargo, provisionalmente, del faro de la isla de Alborán y desde entonces viene cuidando de su servicio y conservación.

Trimestralmente... se recibían 5.000,00 pesetas para atender a la conservación del faro, para abastecimiento y suministro de agua y para el transporte de efectos. Esta cantidad ha sido elevada, en el pasado año 1949 a 6.250,00 pesetas trimestrales.

Con las cantidades recibidas hasta ahora, se han ido efectuando pequeñas obras de conservación, y con las que se reciban este año, como consignación ordinaria, se podrán reparar diversos desperfectos ocasionados en el edificio por el violentísimo temporal de 12 de diciembre último.

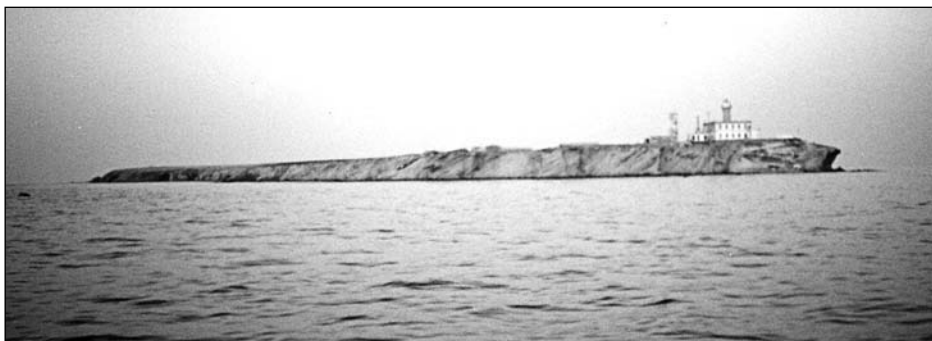
En dicha isla existen dos pequeños muelles embarcaderos para el servicio de aquel faro, los cuales también han sufrido los efectos del temporal del pasado mes de diciembre, encontrándose en tan mal estado, que, actualmente, se hace casi imposible el desembarque del personal y materiales de acumuladores y demás efectos que periódicamente se envían a aquel faro por esta Jefatura.

Para poder utilizar dichos embarcaderos se necesita proceder con urgencia a la reparación de los daños causados en una superficie de unos 310,00 metros cuadrados, con una altura media de 0,25 metros... la fábrica que se empleará en la reparación será el hormigón en masa...

Teniendo en cuenta que todos los materiales han de ser transportados desde Melilla, que son muy pocos los días en los que se puede trabajar, por la intranquilidad de aquellas aguas, y que el personal que se encargue de ejecutar aquellas obras ha de cobrar un plus de desplazamiento, el precio calculado de 620,00 pesetas para el metro cúbico de hormigón, no lo consideramos excesivo... presupuesto 49.491,50 pesetas.



Revista de Señales Marítimas 1945



Isla de Alborán. Foto colección de la familia Gandolfo

Melilla, 9 de enero de 1950. El Ingeniero Encargado.”

Desgracias

La Revista de Señales Marítimas de enero de 1951 refleja un triste suceso: En Melilla moría Vicente Pomares Velázquez el mismo día en que su hijo, José Pomares López, fallecía en el faro de la isla de Alborán. Ambos estuvieron prestando sus servicios en este faro durante muchos años. Los Pomares también fueron una larga saga de fareros.

Pero las desgracias nunca vienen solas y la misma revista informa de la muerte de otro torrero que había servido en Alborán en su número de junio 1953: *“Fallece en Almería Miguel Martínez Ruiz, suegro de Emilio Pomares López y de Antonio Gandolfo Fernández, afectos a Punta Almina y Sabinal. Él estuvo 33 años en Alborán.”*

El que Martínez fuese suegro de dos técnicos descendientes de los Pomares y los Gandolfo evidencia que en el faro de Alborán no sólo sucedían desgracias, sino que también se gestaron grandes amores y amistades de por vida. Lo mismo puede aplicarse a los demás faros aislados de la provincia.

Más descripciones

La Revista de Señales Marítimas nº 223 de 1956 vuelve a hablar del faro: *“Esta isla del Mediterráneo, situada entre las costas de España y África, aproximadamente al sur de Adra, en la provincia de Almería, y al norte de cabo Tres Forcas, en Marruecos, dista de Melilla unas 10 millas y 55 de Almería...”*

Las únicas edificaciones existentes en la isla son el edificio del faro y una reducida caseta almacén.

En el extremo NE. de la isla hay tres tumbas, dos de ellas erigidas para ser ocupadas por familiares nuestros, huella inequívoca de nuestra lucha en los faros,

tan inhumanamente considerada en todos los tiempos y tan pobremente liberada de vicisitudes...

Por su emplazamiento en mar libre y llanura del terreno, a la isla de Alborán la azotan y barren con suma facilidad todos los vientos. Carece de abrigo alguno para la navegación.

Sólo habitan la isla un destacamento militar compuesto por 18 hombres y el personal de faro.

La costa de Alborán es apta para practicar la pesca, que abunda, tanto directamente desde tierra como utilizando embarcación. Una rampa natural, junto al muelle de Levante, se puede utilizar para varadero de embarcaciones menores.

Está balizada la isla por medio de la siguiente señal:

Faro de la Isla de Alborán

El faro de tercer orden de Alborán está emplazado en la parte SW. de la isla: tiene el plano focal a 35 metros sobre el nivel medio del mar y a 20 sobre el terreno...

Fue inaugurada esta señal el año 1871 con linterna y aparato óptico de tercer orden, produciendo el alumbrado una lámpara de mechas de las que en principio se establecieron en nuestras costas.

A principios del siglo actual sufrió variaciones la apariencia de esta señal y su sistema de alumbrado. El primitivo aparato óptico fue colocado en un basamento con cuba para mercurio y flotador con un juego de pantallas, accionado por una máquina de relojería de peso motor, y la lámpara de mechas fue sustituida por una instalación de incandescencia por vapor de petróleo a presión sistema Chance.

Últimamente se dotó la señal de una instalación AGA de llama desnuda, con válvula solar, destellador con quemador de boquillas múltiples y una batería formada por cuatro acumuladores para gas acetileno del tipo AK-25.

Presenta actualmente la apariencia de un grupo de cuatro destellos blancos cada diez segundos, con un alcance en tiempo medio de catorce millas.

Está señal está clasificada de aislada y servida por dos técnicos que se turnan en el servicio. Tiene el personal asignada una indemnización por aislamiento del 40 por 100 y otra del 50 por 100 por residencia - se considera como territorio africano - y 176 pesetas mensuales para alquiler de casa en Málaga...

Desde septiembre de 1939 casi todo el edificio está ocupado por un destacamento militar, de guarnición en la isla. El técnico de servicio de la señal sólo dispone de un dormitorio, comedor y cocina, todo ello situado en la planta superior del edificio.



Revista de Señales Marítimas 1956

La vida en esta señal está ligada a la del destacamento militar. Se efectúa el relevo, tanto del personal militar como civil, mensualmente por medio de un buque de guerra, si el estado del mar permite el atraque en la isla. De relevo a relevo no se efectúa aguada ni abastecimiento alguno, causas que impiden disponer de víveres frescos y de correspondencia de los familiares. Resulta profundamente aislada y penosa la vida en esta señal.

Los técnicos afectos a este faro en los turnos de descanso han de fijar su residencia en Málaga, desde cuya capital se efectúan los relevos de personal.

En la isla funciona una emisora de radio, a cargo del destacamento militar. Puede utilizarla el personal del faro para asuntos de carácter oficial u otras necesidades debidamente justificadas.

La isla de Alborán es poco visitada por embarcaciones pesqueras...”

Retirada del personal

El 21 de octubre de 1963 se plantea la retirada definitiva del personal de la isla de Alborán: “Se ha recibido en esta Dirección un escrito de esa Dirección General, de 14 de Octubre, sobre retirada del personal del faro de la Isla de Alborán.

En cumplimiento de lo dispuesto en la misma, se ha establecido contacto con el Representante del Ministerio de Marina para la realización no sólo de la retirada del personal de la Isla sino también sentar los jalones para las futuras visitas periódicas que nuestro personal debe realizar a las señales en ella instaladas.

El cambio radical de organización que supone la decisión ministerial aludida, obliga a reconsiderar la programación de obras en ejecución y las que están en tramitación... Situación actual del faro

Como consecuencia de las obras que se realizan en el edificio, se ha instalado una luz provisional en el ángulo Noroeste de la terraza del faro, que puede funcionar en caso de avería de la luz del faro.

Situación futura a establecer

La nueva disposición ordenada para el balizamiento de la Isla de Alborán, exige la instalación de una luz automática que, con las debidas garantías, funcione sin la presencia de personal. Esta luz naturalmente debe ser instalada en la torre cuya reparación se lleva a cabo; y deberá realizarse una vez terminadas estas obras de reparación; la instalación de esta luz exige la adquisición de una instalación luminosa que, con las debidas reservas automáticas, sea instalada en la torre actual.

Como consecuencia de lo expuesto, esta Dirección estima urgente que sea autorizada la redacción del Proyecto de “INSTALACIÓN LUMINOSA AUTOMÁTICA”, para su montaje en la Isla de Alborán, por un presupuesto aproximado de pesetas 1.000.000.

El Ingeniero Director.”

Después se elimina la obligatoriedad de residencia en la isla y en 1964 se autoriza una nueva instalación automática para Alborán, con un presupuesto de 1.149.621,95 pesetas: “En contestación al escrito de V.I. de fecha 21 de agosto pasado, referente

a la evacuación de la Isla de Alborán, tengo el honor de informarle lo siguiente: La instalación luminosa automática del faro de la expresada Isla, ha sido revisada minuciosamente por los Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas titulares y por el suplente que se hallaba de servicio en la misma, habiendo quedado en las más perfectas condiciones de funcionamiento que es posible. En la linterna, punto más débil de toda la instalación, se han asegurado todos los cristales, estimando que de no ocurrir unas condiciones de tiempo muy desfavorables, podrá ser útil mientras se coloca la nueva instalación

automática proyectada, la cual debe acelerarse al máximo. - la instalación luminosa de emergencia, queda también totalmente instalada y en perfectas condiciones, si bien, debido a una pequeña fisura que se produjo en el tubo de unión entre los acumuladores y el fanal, al instalarlo, ha habido que traer el tubo nuevamente a la península para su reparación, estando ya por consiguiente todo listo para la puesta en servicio cuando sea necesario, ya que cuando se vaya a la Isla a ponerla en funcionamiento, o en el próximo convoy se colocará la tubería en cuestión. - La evacuación se ha completado el día 3 de septiembre, habiendo quedado los acumuladores con una carga de 16 ½ Kgs. correspondiendo aun tiempo mínimo de funcionamiento de un mes y medio. El edificio ha quedado totalmente cerrado, y las ventanas del piso bajo aseguradas por dentro con listones de madera, clavados al bastidor. En la fachada principal del edificio se ha instalado un asta y la bandera nacional ha quedado ondeando. - Estimo que dadas las importantes consecuencias, tanto nacionales como internacionales que puede tener el cese del funcionamiento del faro, debería entrar en servicio la luz de emergencia instalada, la cual es más segura que la del faro, siendo sus características iguales variando solamente la altura y un sector de oscuridad de 20° en la zona menos importante de navegación. El funcionamiento de esta luz podría ser, solo o simultaneo con la otra aunque no sincronizado, o bien colocar una célula fotoeléctrica a construir alimentada con pilas, de forma que entre en funcionamiento la de emergencia al faltarle la luz solar o la del faro.”



Fachada del faro de Alborán. Foto colección de la familia Gandolfo

Los últimos técnicos de Alborán

Uno de los últimos torreros de la isla, cuando se automatizó y se dejó sin personal fue Antonio Gandolfo Castell. Entre otras cosas contaba que arribó a la isla un pesquero intentando refugiarse del mal tiempo, en el faro se compartía con los pescadores la comida disponible y después las raciones de emergencia “galletas de marino”, pero el mal tiempo se prolongaba y los alimentos empezaban a agotarse. Un día, al amanecer, Antonio vio zarpar al pesquero luchando con las olas del persistente temporal, hasta que el mar se tragó el barco delante de sus ojos.



Mástil del faro de Alborán. Foto colección de la familia Gandolfo

Tras la evacuación definitiva de los técnicos, al parecer, se produjeron intentos de barcos de pesca rusos de establecer un asentamiento en la isla, lo que motivó que el Ejército español estableciese un destacamento estable de Infantería de Marina en Alborán.

Naufragios y otros

El 22 de enero de 1972 embarrancaba cerca de la isla de Alborán el petrolero liberiano “Maratón”, a causa de un fuerte temporal. El petrolero iba en lastre y, por suerte, no llevaba hidrocarburos en sus bodegas. Los veinticuatro tripulantes fueron rescatados por el dragaminas español “Bidasoa”. Varios días más tarde el “Maratón” pudo ser reflotado y remolcado hasta Málaga.

En los años 70 y 80 el entorno natural de la isla estuvo muy amenazado por los arrastreros que faenaban recogiendo coral rojo y que esquilmaron la zona.

Los últimos tiempos

En 1984 el faro se electrifica junto con los del Peñón Vélez de la Gomera y Chafarinas, con un sistema de energía solar, lámpara de 150 w. a 24 v., quedando con la misma característica.

A finales de los 90, la Armada Española construyó un refugio para barcos, con una inversión de más de 800 millones de pesetas, este refugio puede ser utilizado por los pescadores en caso de emergencia.

En 2005 se ha remozado el edificio del faro y se ha puesto una nueva linterna visitable, con una inversión de 2,7 millones de euros.

Los últimos años ha estado agregado al faro de Torrox en Málaga y se ha realizado su mantenimiento en visitas periódicas con remolcador de Salvamento Marítimo.

En 2007, debido a la reorganización de las Señales Marítimas, se ha agregado su mantenimiento a la Autoridad Portuaria de Almería y somos nosotros los encargados de su cuidado, en visitas que se realizan a bordo de la embarcación “Riscos de Famara”, del MAPA.

En fin, aparte de quien lo cuide y lo mantenga, es una alegría que el magnífico edificio de este faro se haya remozado completamente y sus dependencias sean



Faro de Alborán. Foto Juan García Aguado



Fachada del faro de Alborán. Foto Juan García Aguado

reutilizadas por el destacamento militar y por los investigadores y vigilantes de la rica biodiversidad de esta área, que actualmente está protegida como Paraje Natural, con la denominación de “Reserva Marina de Pesca de la Isla de Alborán.”

Un poema para la isla y su faro

En su libro “Islas Provisionales”, Pilar Quirosa-Cheyrouze, gran admiradora de los faros y buena amiga de los fareros, le dedica un poema a Alborán:

*Llueve y crece el mar en mis ojos,
nocturno oleaje de brea y sudor,
láminas de obsidiana hiriendo
los turbios remolinos del presente.*

*Eres inhóspita isla, anclaje de veletas
que descifran el lenguaje del viento,
Levante rasgando el horizonte,
barriendo la rojiza arena coralina.*

*Desde el faro, contemplo el afán de la espuma
y el oscuro manto de las algas
que abrazan estos farallones dormidos,
soledades en playas de lamidas conchas
que anuncian la blanca hora de los días.*

*De nuevo, una tarde de Junio
tamizada por el brillo de esta agua.*



Faro de Alborán reflejado en un charco. Foto Secretaría General de Pesca

Linterna del faro de Alborán en la actualidad. Foto Juan García Aguado



Embarcadero de Alborán. Foto Juan G. Aguado

