

EL PUERTO DE ADRA 1911-2011

ANTONIO LÓPEZ ROMERO

EL PUERTO DE
ADRA
1911-2011



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

López Romero, Antonio
El Puerto de Adra : 1911-2011 / Antonio López Romero.
– Sevilla : Agencia Pública de Puertos de Andalucía
401 p. : fot. col. y n., planos ; 27cm + 1 disco compacto
D.L. SE-649-2013
ISBN 978-84-87001-08-6
1. Puertos. 2. Puerto de Adra (Almería). I. Agencia
Pública de Puertos de Andalucía

© de los textos: Antonio López Romero

© de la edición: JUNTA DE ANDALUCÍA.
Consejería de Fomento y Vivienda.
Agencia Pública de Puertos de Andalucía

COORDINACIÓN DE LA EDICIÓN
Secretaría General Técnica.
Servicio de Publicaciones

DIRECCIÓN TÉCNICA Y EDITORIAL
Agencia Pública de Puertos de Andalucía

FOTOGRAFÍAS Y PLANOS
Según pie de foto

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Diagrama, S.C.

IMPRESIÓN Y ENCUADERNACIÓN
Servigraf, artes gráficas

N.º de registro: JAFV/APPA-01-2013
ISBN: 978-84-87001-08-6
D.L. SE-649-2013

Nota: la Agencia Pública de Puertos de Andalucía
no tiene necesariamente que compartir los datos
y opiniones que aparecen en esta publicación,
siendo responsable de los mismos su autor.

Adra, puerto y ciudad

El año 1912 se iniciaba con la buena noticia de la concesión del título de ciudad para el municipio de Adra. Este galardón no fue fruto de la casualidad. Hace cien años Adra se encontraba de plena actualidad. Las obras portuarias habían comenzado meses atrás y las primeras locomotoras que transportaban las piedras de escollera desde la cantera del Campillo hasta el dique de poniente eran la prueba palpable de que algo estaba cambiando en aquel pueblo olvidado, con sus antiguas fundiciones de plomo y plata en ruinas y con cientos de abderitanos camino de la emigración.

La clave para esta entrada de Adra en la modernidad del siglo XX y su reubicación en el mapa de las ciudades españolas, más allá de la concesión del título mencionado, estuvo en una combinación de factores, entre los cuales la construcción de su puerto fue uno de los más destacados. Adra recuperaba así su función histórica de puerta de la comarca de la Alpujarra, como salida natural de productos agrarios y mineros, misión que esa costa ha tenido encomendada desde los albores de la colonización fenicia. Adra ha vivido y se ha relacionado con el exterior desde sus orígenes gracias a la importancia del transporte marítimo, vía de comunicación comercial, social, cultural y militar casi única hasta el desarrollo de unas comunicaciones terrestres competitivas, que no llegarían hasta la década de los años setenta del pasado siglo.

Esta costa y este puerto han sido y siguen siendo hoy día decisivos para el desarrollo de Adra y de la Alpujarra más próxima. En el pasado vinculado a la minería, la agricultura y la industria azucarera, y en la actualidad centrado en la actividad pesquera, la industria auxiliar, el turismo y el deporte. Cumplidos los primeros cien años de existencia de este puerto, el reto futuro pasa por potenciarlo como motor de desarrollo y profundizar a su vez en las relaciones del puerto con la ciudad. A esa labor contribuye este libro, puesto que conocer y difundir la historia es una forma segura de aprender cara al futuro.

Contar el proceso del desarrollo de las obras portuarias a través de la ejecución de más de 120 proyectos constructivos durante cien años y sintetizarlo en un libro no ha sido tarea sencilla. A la par, la descripción de las distintas obras realizadas ha debido combinarse en cada caso con una aproximación al contexto histórico y social: desde la Restauración,

pasando por la Dictadura de Primo de Rivera, la II República, el periodo de Guerra Civil, el franquismo y llegando a la democracia y al Estado de las Autonomías. Todas esas etapas han influido notablemente y han dejado su sello en el proceso constructivo e inversor, con sus correspondientes altibajos, debido tanto al fracaso del modelo constructivo elegido en ocasiones, como a numerosas crisis económicas que han tenido importantes efectos en la paralización temporal de las obras.

Este libro a su vez se completa con un apartado que reúne los principales acontecimientos históricos registrados a lo largo de estos cien años, con incidencia directa en las obras, así como una relación de biografías de los protagonistas del proyecto del puerto (ingenieros, políticos y empresarios) sin cuya intervención el desarrollo del enclave portuario no hubiera sido posible.

Pero la identificación del puerto con la ciudad de Adra no termina en los registros económicos. Debido a la ubicación elegida para su construcción, el crecimiento de Adra ha estado basado en buena parte en el desarrollo del recinto portuario, compartiendo calles, parques y jardines, zonas de ocio y equipamientos. Gracias a la progresiva desafección de muchos terrenos del uso portuario, Adra ha visto incrementar notablemente sus equipamientos sociales, con centros de enseñanza, instalaciones deportivas, centro de salud, aparcamientos, recinto ferial... Sin la existencia de esta amplia zona, la ubicación de estas dotaciones, por las propias características de este municipio, hubiese tenido una enorme complejidad.

En nuestros días, la Consejería de Fomento y Vivienda ha realizado importantes inversiones para que en este recinto puedan darse las condiciones necesarias para un desarrollo económico sostenible a través de varias alternativas compatibles entre sí, con la ampliación de infraestructuras pesqueras, náutico-recreativas y de integración puerto-ciudad. Nuestro objetivo actual, y creo que también el de la ciudadanía de Adra, es aprovechar adecuadamente estas instalaciones para crear empleo y generar desarrollo económico y social en el municipio y en toda su comarca.

Elena Cortés Jiménez
Consejera de Fomento y Vivienda

Índice general

| | |
|--|------------|
| Orígenes y antecedentes históricos..... | 11 |
| BLOQUE 1. EL INICIO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO (1911-1939)..... | 43 |
| El proyecto de embarcadero metálico..... | 45 |
| El diputado José Bellver consigue que el puerto sea declarado de interés general..... | 48 |
| Primeros proyectos constructivos (1900-1929)..... | 55 |
| El primer proyecto redactado (1908-1909)..... | 55 |
| 1911. Se inicia la construcción del puerto..... | 67 |
| 1912-1914. De los primeros trabajos al primer proyecto reformado..... | 77 |
| El segundo proyecto reformado de 1916..... | 90 |
| Natalio Rivas visita la marcha de las obras en 1918..... | 94 |
| El proyecto del dique muelle de levante de 1921 y el tercer reformado de 1922..... | 102 |
| El puerto en la dictadura de Primo de Rivera: suspensión de las obras..... | 107 |
| Reanudación de las obras en marzo de 1927 y el proyecto reformado de 1928..... | 121 |
| Finalización de las obras del trozo 1.º y continuación de los trabajos en precario (1930-1939)..... | 131 |
| La construcción del puerto durante la República: la prioridad es el empleo..... | 136 |
| El puerto de Adra durante la Guerra Civil..... | 155 |
| BLOQUE 2. LA FINALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS (1939-1983)..... | 163 |
| Las obras en la posguerra y en el periodo de autarquía (1939-1959)..... | 165 |
| Prolongación del dique de poniente y dragados para evitar los aterramientos..... | 165 |

| | |
|--|------------|
| El proyecto de espigón pantalla: un largo camino hacia la solución del problema del cierre de la bocana | 182 |
| 1953. El cierre de la bocana | 193 |
| El puerto en el Plan de Estabilización y el desarrollismo (1959-1969) | 216 |
| El proyecto de zona de servicios y el embarque de mineral de hierro | 217 |
| Estación de carburantes, calafate y andén de costa | 236 |
| El puerto en el tardofranquismo (1969-1975) | 250 |
| El puerto en los años de la Transición democrática (1976-1983) | 262 |
| La solución al problema del efecto barrera del puerto | 283 |
| | |
| BLOQUE 3. EL PUERTO DE ADRA EN EL SISTEMA PORTUARIO ANDALUZ (1984-2011) | 289 |
| 1984. El puerto de Adra en el Sistema Portuario Andaluz. Nueva ordenación | 291 |
| La corrección de la agitación interior del puerto de Adra | 309 |
| El Plan de Utilización del puerto de Adra: una nueva ordenación | 320 |
| El puerto del siglo XXI: su doble actividad pesquera y náutico-deportiva | 331 |
| | |
| La modificación del Plan de Usos del puerto de Adra: su desarrollo y ejecución (2008-2011) | 341 |
| La zona de poniente destinada al uso pesquero y el realojo de la flota artesanal | 342 |
| La segunda ampliación de la zona de uso recreativo y deportivo | 344 |
| Relación puerto-ciudad | 344 |
| | |
| El Plan Especial de Ordenación del Puerto de Adra: un futuro esperanzador | 354 |
| La programación del Plan Especial y su desarrollo | 359 |
| | |
| Bibliografía | 363 |
| Acontecimientos históricos | 367 |
| Protagonistas del proyecto del puerto de Adra | 387 |

ORÍGENES Y ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La rada de Adra ha sido desde la antigüedad un enclave estratégico para el comercio marítimo. La orografía de Almería ha dificultado durante siglos las comunicaciones terrestres dentro de la propia provincia y desde ésta con el resto de España. Almería va a estar largo tiempo aislada por tierra, lo que confiere a la comunicación por barco una importancia preponderante que se mantendrá sin cambios hasta que a finales del siglo XIX se produzca la llegada del ferrocarril. A lo largo de la historia, la costa de Adra es lugar de contacto de diversas civilizaciones que intercambian cultura, religión y comercio y protagonizan numerosos conflictos, por ser el municipio abderitano zona de frontera. El enclave costero de Adra se irá afianzando a través de los siglos, jugando un doble papel comercial y militar como salida natural de los productos alpujarreños hacia los mercados exteriores y viceversa, al tiempo que como punto clave para asegurar la defensa y control de toda la comarca natural de la Alpujarra a la que pertenece.

Esta especie de cuaderno de bitácora sobre los antecedentes de la creación del puerto de Adra se inicia con la llegada de los fenicios a las costas abderitanas hacia el siglo VIII a. C. y supone el establecimiento de la fundación de la antigua ciudad de *Abdera* en un promontorio conocido como el cerro de Montecristo.¹ En aquella época los fenicios eligieron una zona elevada bien defendible dominando el estuario donde desembocaba el río Adra. El lugar es ideal ya que garantiza el dominio de la costa y la penetración a través del río en la comarca de la Alpujarra, donde abundan minerales que contienen hierro y plomo. Además, la costa, rica en pesquerías, supone el establecimiento de una industria de salazones que va a dar continuidad a un asentamiento púnico esporádico, convirtiéndose en la nueva ciudad de *Abdera*.

Los hallazgos arqueológicos confirman que la ciudad va a convertirse en un importante emporio comercial en el que se llevan a efecto fundiciones de minerales y distintas

1. SUÁREZ, A. *et al.*: «Memoria de la excavación de urgencia realizada en el Cerro de Montecristo (Adra, Almería)», *Anuario Arqueológico de Andalucía*, 1986, pp. 16-19. La excavación data la presencia fenicia próxima al 800 a. C.

actividades pesqueras y de conservas y salazones de pescado, junto a la elaboración de la púrpura como tinte natural de los tejidos.

La existencia de este importante tráfico comercial está atestiguado por numerosos restos de naufragios en la zona mediterránea donde han aparecido pequeños lingotes de plomo y cobre. Se cree que en las zonas de extracción parte de dicho mineral sería fundido para formar barras a manera de incipiente actividad metalúrgica. Desde el punto de vista del comercio marítimo, *Abdera* estará íntimamente asociada a la liga comercial de las ciudades costeras mediterráneas de la Península Ibérica y del Norte de África denominada por los estudiosos como «Círculo del Estrecho»², liderada por la ciudad de Gades (Cádiz).

El Círculo era un conjunto de factorías y enclaves que comercializaban sus producciones agrícolas y pesqueras de forma coordinada a manera de federación.

Se produjo así un proceso de constitución de ciudades-estado como ámbito de nuevas fórmulas de relación social, política y económica. Esta unión comercial de ciudades que compartían lengua, religión y comercio va a garantizar el acceso y la protección de las prácticas comerciales a larga distancia, al amparo del nuevo imperio cartaginés.

Este comercio marítimo produce también un intercambio de ideas, propiciando su difusión a través de numerosos relatos y escritos de viajeros y marinos procedentes de diversas regiones del mundo antiguo. Así, las primeras referencias escritas de la existencia de *Abdera* y de su posición en la costa andaluza proceden precisamente de navegantes como Estrabón, Avieno o Atemidoro de Éfeso.

Abdera tiene también la particularidad de ser un topónimo que comparten desde antiguo varias ciudades: además de la ibérica, existe otra fundada en la Tracia griega hacia el siglo VII a. C., que sería la patria de filósofos como Demócrito y Protágoras. Una tercera *Abdera* está localizada, según el mapa realizado por el historiador, científico y astrónomo egipcio Ptolomeo, en el año 178 d. C. dentro de su obra *Guía Geográfica*, en la Tangitania, al norte de África, junto a la ciudad púnica de Cartago, dentro del actual país de Túnez. En el mapa referido aparece la ciudad con el nombre de *Abdeira*. No es de extrañar la existencia de la *Abdera* cartaginesa, ya que el imperio cartaginés fue dueño de todo el sur de la península antes de la época de dominación romana.

La cita más antigua sobre la *Abdera* ibérica nos llega como un periplo escrito a finales del siglo VI a. C. y que no se conserva en su original, sino por medio de la obra del romano Rufo Festo Avieno, *Ora Marítima*, que es una obra literaria del siglo IV d. C. Avieno cita a *Abdera* como una fundación fenicia, tras consultar los escritos de varios autores anteriores que la visitaron entre los siglos V y II a. C.

Por su parte, Estrabón, nacido en Capadocia (actual Turquía) hacia el siglo I a. C., escribe un extenso libro llamado *Geografía*. El volumen III es el que se ocupa de la Península Ibérica y sus islas y en él relata que es una de las principales poblaciones de la

2. FERNÁNDEZ-MIRANDA FERNÁNDEZ, M. y CABALLERO ZOREDA, L.: «Abdera. Excavaciones en el Cerro de Montecristo». *Excavaciones Arqueológicas en España*, n.º 85, Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid, 1975.

costa sur: «Después viene Abdera, también fundación fenicia. Por encima de estos parajes, en la montaña, se exhibe una ciudad llamada Odysseia y, en esta ciudad, el santuario de Atenea...».

El dominio de Roma amplía la importancia de *Abdera* en las rutas comerciales del imperio. A la elaboración de salazones se une la de la salsa *Garum*, obtenida con las vísceras de varios tipos de peces, muy apreciada en la alta sociedad romana. Los hallazgos arqueológicos del cerro de Montecristo, inmediatamente anteriores al siglo I, sitúan justo delante de la fachada de la ermita de San Sebastián, en la línea costera antigua, una factoría de salazón de pescado. Se han identificado dos líneas de balsas, una justo delante de la fachada principal de la ermita, compuesta por unas cinco pilas de salazón en hilera, y otra bajo el templo, con otras cuatro balsas. Junto a ellas se hallaron restos de arpones y anzuelos empleados en la captura del atún y demás especies marinas.

De la importancia comercial de la *Abdera* romana puede dar testimonio la acuñación de moneda propia en tres etapas diferentes a partir del siglo I a. C. Esta ceca produce piezas decoradas con motivos marinos de atunes y delfines y la cabeza de Melkart (divinidad fenicia que se convertirá en dios protector de comerciantes y navegantes) que confirman el predominio del comercio y de la actividad pesquera como ejes de la economía de *Abdera*.

Durante esta época continúa la explotación industrial de los yacimientos de hierro y plomo y su salida por el puerto abderitano. Se intensifican los contactos comerciales con todo el Mediterráneo, prueba de ello es la dispersión de las monedas de *Abdera* aparecidas en Ampurias (Gerona) e Ibiza y la aparición en *Abdera* de monedas de *Cesar Augusta* (Zaragoza) o *Carthago Nova* (Cartagena).

La costa de Adra va a recibir a los primeros miembros de la comunidad hebrea a partir del siglo III d. C. Prueba de ello es el hallazgo en el cerro de Montecristo de una inscripción funeraria de una niña judía, Annia Salomónula, que se convierte en el documento más antiguo sobre la presencia de una comunidad judía en España.³

El largo periodo de la *Abdera* musulmana supone el cambio del nombre de la ciudad. La *Abdera* fenicia y romana pasa a la *Asdr* árabe. El historiador y viajero hispanoárabe nacido en Ceuta, Al-Idrisi, publica una serie de manuscritos en referencia a la costa de Almería a mediados del siglo XII y en su descripción nos dice que «al Oeste de Asdra se encuentra la desembocadura de un gran río que viene de las montañas de Solair»⁴ (Sierra Nevada).

Los comerciantes árabes introducen en la vega abderitana producciones originarias de Asia que fructifican aquí y que más tarde serán llevadas a América (algodón, arroz, caña de azúcar). También se inicia el cultivo de algunas hortalizas como las alcachofas y frutales como el albaricoque. Al tiempo se introduce el árbol de la morera de cuyas hojas

3. TAPIA GARRIDO, J. A.: «De Epigrafía», *Historia de la Baja Alpujarra*, cap. VI, pp. 52-53, Almería, 1964.

4. Equivoca Al-Idrisi el emplazamiento del río Adra, que en realidad está al este de la población.

se alimenta el gusano de seda, preciado hilo que se convertirá en una de las bases del comercio abderitano.

La ruta marítima de cabotaje enlazaba *Abdera* con *Vrci* (Almería), *Turaniana* (Rouquetas), Guardias Viejas (*Murgi*) al este y con Melicena, Castell de Ferro, *Selambina* (Salobreña) y *Sexi* (Almuñécar) a poniente. Esta vía marítima será citada muchos siglos después por viajeros e historiadores árabes del siglo XIV, lo que da idea de su pervivencia.

El comercio es otro de los sectores que se reactivan en este periodo. Su máxima expansión coincide con el siglo XII. Las altísimas producciones de seda de los morales abderitanos y la puesta en marcha de telares, convierten a este apreciado tejido en una de las mayores fuentes de riqueza comercial.

La piratería, que ya había comenzado a ser un problema en época romana, se convierte en una de las principales amenazas para esta prosperidad. Los musulmanes no llegaron nunca a eliminarla y por ello se hizo necesaria la fortificación de la costa mediante torres vigía, que también vigilaban el acceso al río. Estas fortificaciones del siglo XII y XIII responden en ocasiones a prevenir los asaltos de piratas vikingos.

Desde finales del siglo XV hasta principios del siglo XVII, la costa de Adra va a ser testigo de diversas operaciones militares y de invasiones piratas.

Esta constatación de su importancia estratégica se pone de manifiesto al final del reinado de Boabdil. En el verano de 1490 el monarca nazarí hace uno de los últimos intentos por recibir ayuda de África a través del puerto de Adra al producirse una sublevación general de los mudéjares contra los cristianos en la mayoría de las comarcas conquistadas por estos últimos en 1489.

Los ataques de Boabdil a su tío el Zagal llevaron a este a refugiarse en Almería y a Boabdil a intentar recuperar la fortaleza de Adra para recuperar la conexión costera, esencial para recibir la ayuda de África.

En ese momento, Cidi Yahya y su hijo Alí Omar Ben Nazar, miembros de la familia real nazarí, contrarios a Boabdil, deciden convertirse al cristianismo como don Pedro de Granada Venegas y don Alonso de Granada. Ambos actuaron de parte de los Reyes Católicos en la zona de Adra y en la Alpujarra almeriense y recibieron el mando de las tropas cristianas. La campaña acabó con éxito, lo que les valió la felicitación y el reconocimiento de la reina Isabel. La guerra contra los mudéjares en Adra se desarrolló por el mar. La armada cristiana fue dirigida por Alonso de Granada que vistió de musulmanes a los marineros y a la tropa y puso banderas de África. Los de Adra, que esperaban socorros africanos, los creyeron partidarios de los sublevados, produciéndose el siguiente episodio:

Enterado Cid Haya de lo ocurrido, comprendió que para recuperarla le convenía emplear más que la fuerza el ardid y comenzó a valerse de este medio. Pero sospechándolo así el insurrecto Alcaide pidió auxilio al sultán de Fez, confiado en que éste lo ayudaría. Una mañana observaron los inquietos moradores de la villa, asomar seis velas que de la parte del Sur se encaminaban hacia la playa y creídos que allí en aquellos buques vendría la tropa que de Fez aguardaban,

salieron a su recibimiento con muestra del más grande regocijo. Fueron desembarcando los soldados que en las seis naves venían y penetrando en la plaza. Aunque el silencio con que todo lo ejecutaban extrañó a los vecinos, dejaronlos hacer en espera del resultado... que no fue tan satisfactorio como ellos esperaban. Porque una vez dentro de la villa y corridos por toda la muralla y calles, arremetieron de improviso sobre los confiados habitantes y entre el chocar de las gumías y los crecientes alaridos con que respondían a los juramentos de los para Cid Haya infieles, tomaron la fortaleza y de ella echaron fuera a cuantos no pagaron con su vida el pasado acto de rebelión. De esta forma fue como Cid Haya recuperó la villa, que por la fuerza le hubiera sido muy trabajoso.⁵

Mientras Alonso de Granada se apoderaba del puerto de Adra, su padre, Don Pedro, llegó con tropas por tierra. Los abderitanos seguidores de Boabdil, tras darse cuenta del engaño, quisieron defender el pueblo y se produjo una sangrienta batalla en la que hubo una gran matanza y fueron vencidos.⁶

Edad Moderna

Tras la toma de Granada, los Reyes Católicos ceden a Boabdil un pequeño reino que se extiende desde las Alpujarras hasta Adra, con excepción de este enclave. Isabel y Fernando no se fían de Boabdil y deciden controlar Adra para que a través de esta costa no pueda recibir auxilio africano. Los monarcas van a realizar importantes inversiones entre 1492 y 1495 para construir la fortaleza de Adra, que se incorpora al sistema defensivo del Reino de Granada, tal y como lo hicieron constar en las capitulaciones firmadas con Boabdil:

E que sus Altezas pueden labrar e tener la fortaleza de Adra é otra cualesquier fortalezas é torres en la costa de la mar donde quisieren é por bien que tovierén. E que si sus Altezas quisieren labrar la dicha fortaleza de Adra junto con el agua en el puerto de Adra, que en tal caso la dicha fortaleza quede para el dicho Rey Muley Baaudili después de reparada é fortalecida la dicha fortaleza que sus Altezas quisieren labrar en el dicho puerto á par del agua. E que en tanto que se labra e fortalece tengan la dicha fortaleza de Adra sus Altezas é que cosa alguna de la costa é gastos que entrare en la labor de las dichas fortalezas é torres que sus altezas quisieren labrar é tener en la dicha ribera de la mar...⁷

En octubre de 1493 Boabdil embarca en Adra para Marruecos en una carraca de Íñigo de Artieta. Lleva consigo a su madre (Aixa Fátima), hijo y hermana y un séquito de 1.700 fieles. Con él embarca los nueve millones de maravedíes producto de la venta de su feudo alpujarreño a los Reyes Católicos. La carraca de Artieta está acompañada por otra

5. BLASCO SEGADO, R.: «Adra. Apuntes para su Historia», *La Crónica Meridional*, noviembre-diciembre, 1891. Cita a MORCILLO en *Historia de Almería y su provincia*, pp. 56-57.

6. TAPIA GARRIDO, J.A.: ob. cit., cap. XVII.

7. SALVÁ, M. y SAINZ DE BARANDA, P.: Colección de documentos inéditos para la Historia de España, Madrid, 1846. *Capitulación ajustada entre los Reyes Católicos y el último Rey de Granada Baaudili, sobre intereses de éste, después de la entrega de dicha ciudad. Fecha en el Real de la Vega de Granada a 25 días de Noviembre de 1491*, pp. 411-420.

genovesa y dos galeotas. Al día siguiente tocan tierra en Caraza, cerca de Melilla, para continuar destino Fez.

Tal y como explica el historiador Diego Clemencín, en una obra que analiza la correspondencia de Isabel de Castilla:

Al año siguiente que fue de 1493 ajustó Boabdil un tratado con los Reyes Católicos que éstos firmaron en Barcelona a 15 de junio por el cual vendió a la Corona de Castilla los lugares y rentas que poseía, certificando que no estaría en estos reinos más que hasta fin de octubre del mismo año y con efecto se pasó al África con su hijo y familia en dicho mes (Según Pedro Mártir, carta XXXVII), embarcándose conforme a lo estipulado en el puerto de Adra en la carraca de Iñigo de Artieta y otra genovesa bajo la conserva de dos galeotas que debían escoltarlas hasta su destino. Esta es *la ida del Rei moro y del infantico, su hijo*, de que habla la Reina en su carta...⁸

Con el cambio de siglo, la situación de la población mudéjar se agrava por los continuos incumplimientos de las capitulaciones por parte de los cristianos. El descontento conduce a una sublevación que tiene un importante seguimiento y que provoca, en enero de 1500, la toma de la fortaleza de Adra, entre otras plazas litorales. Fernando el Católico, que se encontraba en ese momento en Lanjarón, se vio obligado a cercar la ciudad durante cuatro días para que la entregasen. A principios de marzo, el ejército real logra pacificar el levantamiento y recupera el control sobre Adra. El episodio sirve para que mejore la situación de debilidad en la que la plaza abderitana se encontraba.⁹

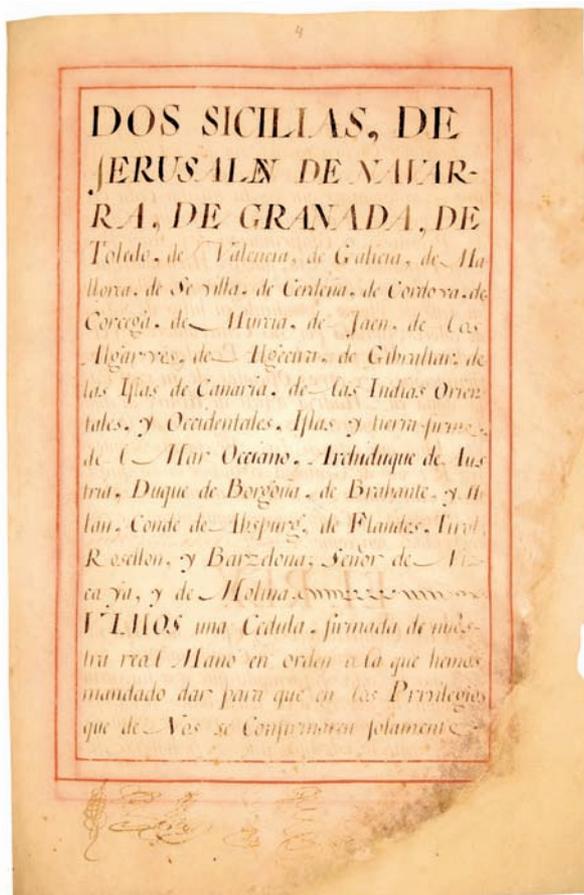
La Corona sabe de la importancia del control de Adra como clave para dominar la costa. Siguiendo el ejemplo de sus padres, la reina Juana I decide construir una fortaleza y promover la repoblación de la zona concediendo una serie de privilegios y exenciones fiscales a sus moradores. En las Cortes de Toro de 1505 se aprueban los privilegios propios y específicos para el pueblo de Adra. Los confirma, en 1508, la reina Doña Juana (en su nombre el regente Fernando el Católico), ratificándolos después todos los reyes de las casas de Austria y Borbón hasta Carlos III, último monarca que los ratifica el 9 de marzo de 1764.

Estos Privilegios se agrupan en un libro, que expresa en su texto central:

... un Privilegio de cinco de junio del año de 1508, por donde constó que la señora Reina Doña Juana por su Cédula dada en Toro en 22 de febrero de 1505 dirigida a sus contadores mayores: expreso era su voluntad y merced, que por que la dicha villa, que está en las Alpujarras del Reino de Granada, que se despobló y mandó poblar de nuevos pobladores, y por que fuese más poblada y ennoblecida, por hacer bien y merced a los vecinos y moradores que en ella vivían y viviesen en adelante para siempre jamás, la concedió ser libres, francos, quitos y exentos de

8. CLEMENCÍN, D.: *Elogio de la Reina Católica Doña Isabel*, pp. 378, Real Academia de la Historia, Madrid, 1821.

9. SÁNCHEZ RAMOS, V.: «El Asalto Turco en la Villa de Adra de 1620. La etapa Mudéjar», *Revista Farua*, 2006, Historia de Adra, pp. 58-59.



*Libro de los Privilegios, 1505.
Página 1. Archivo Municipal
de Adra.*

pedidos, monedas y moneda forera y otro cualquier servicio, sisa e imposición que en cualquier manera o por cualquier razón la fuesen debidos y la perteneciese como Reina de Castilla y de Granada.

Y que asimismo fuesen exentos para siempre jamás de la alcábala de todas las cosas que se vendiesen en la dicha villa, de primera venta, de los que en cualquier manera cogiesen y hubiesen los vecinos de su labranza, crianza y pesquerías que ellos mismos pescasen; carne muerta que se vendiese y pesase en las carnicerías de dicha villa, por cualquier persona que lo vendiese a peso, o a ojo, fresca o salada, así por ganado como por menudo: excepto que de las colambres y sebos de los ganados que se vendiesen en dichas carnicerías o fuera de ellas, o del lino que se cogiese y de todas las lanas que se vendiesen, en cualquier manera se pagase la alcábala.

Y asimismo era su voluntad y merced que fuesen francos para siempre jamás de la alcábala del pan y vino y carne que fuese a venderse a la villa de Adra para su mantenimiento, en tanto

que esta franqueza no parase en perjuicio de las rentas reales de alcábalas de los otros lugares donde fuesen vecinos los vendedores que llevasen de fuera parte el pan, carne y vino a vender a dicha villa; y que de todas las otras mercaderías, y demás cosas que no fuere de su labranza y crianza como dicho era, mandó dicha señora Reina pagasen alcábala, conforme a las Leyes del cuaderno de ellas y que no se entendiesen ni extendiesen esta franqueza a cosa alguna de lo que tocaba a los derechos de la seda ni del jabón, que pertenecía y debía pertenecer a la Corona.

Y asimismo que gozasen de dicha franqueza en cuanto a la labranza y crianza de sus haciendas, cualquier otras personas que de los dichos vecinos y moradores arrendasen cualquiera de ellas que tuviesen en dicha villa...

... apruebo, confirmo y ratifico el Privilegio antes de esto citado; y es mi voluntad se mantengan y cumplan a la expresada villa de Adra las franquezas y exenciones que por él obtiene, según y cómo en él se le concedieron. Sin que por mi ni por los reyes que después de mi vinieren, con ningún motivo, pretexto ni causa, se la inquiete, ni pueda inquietar en su justa posesión y goce...¹⁰

En el verano de 1547 el emperador Carlos en carta desde Bruselas manda revisar el informe que obra en su poder sobre la situación y valor estratégico de la fortaleza de Adra, poniendo en duda su utilidad, según se desprende del texto de la misiva:

...para determinar lo que convenga cerca de la prouision dellas, es necesario tener más información (de la importancia de cada una) de la que hasta ahora se ha enuiado acá porque no se declara en la de Adra a la parte que está y para el efecto que se deuría entretener, y si está preparada y proueyda de manera que fuesse de alguna sustancia.¹¹

Llama la atención, según comenta el historiador Manuel Fernández Álvarez, que en la corte imperial se desconociese la importancia estratégica y el emplazamiento exacto de Adra mientras que, tanto el abuelo del emperador, Fernando el Católico, como su madre, Juana I, procuraron reforzarla para evitar los continuos asaltos berberiscos en lo que se ha denominado por el historiador José Ángel Tapia como la «costa de los piratas»:

Las costas norteafricanas eran un hervidero de piratas y corsarios, alentados y sostenidos por el poder creciente de los turcos, por la especial idiosincrasia de los pueblos ribereños de aquellas costas, y en nuestro caso por el resentimiento de los granadinos pasados allende a raíz de 1492 y de los moriscos tráfugas, que en una sangría constante se iban de nuestras tierras a las fronteras. La amenaza de los piratas turcos y bereberes en nuestras costas desde Gibraltar a las Baleares fue permanente. En nuestra tierra los moriscos facilitaban estas incursiones y agrandaban el daño con su activa colaboración.¹²

10. Archivo Municipal de Adra (en adelante AMA), Libro de los Privilegios.

11. FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M.: *Corpus Documental de Carlos V*, Universidad de Salamanca, 1997, p. 24. Archivo General de Simancas, 3 Estado, leg. 503, folio 119, Carta del Emperador Carlos a los Serenísimos rey y Reyna de Bohemia, nuestros muy charos y muy amados hijos. Bruselas, postrero de junio de 1549. A sus altezas del Emperador. Sobre las tenencias de Adra y Mondújar (original).

12. TAPIA GARRIDO, J. A.: ob. cit., «Moriscos y piratas», p. 148.

Entre 1525 y 1563 documenta Tapia un total de diez incursiones turco berberiscas, con sus correspondientes enfrentamientos con los defensores de la costa entre Adra y el cabo de Gata. La plaza de Adra va a ser un enclave estratégico decisivo para la corona cuando se produzca la rebelión de las Alpujarras.

Este enfrentamiento viene precedido por la desconfianza de los cristianos viejos hacia la población morisca que lleva a un férreo control, por parte de las autoridades militares, sobre toda la actividad económica, incluidas las faenas de pesca. Tal y como afirma Tapia:

A los pescadores se les obligaba a depositar una fianza, solamente podían pescar de día y en los alrededores, y tenían que recogerse de noche a los varaderos señalados. Con estas restricciones se trataba de impedir que los pescadores, en su mayoría moriscos, dieran noticias del estado de la tierra a los piratas y corsarios, y que de noche se fueran a Berbería con moriscos trásfugas. Estas restricciones las impuso don Jerónimo de la Cueva en 1551 a los pescadores de La Rábida, Adra y Dalías...¹³

La Guerra de Las Alpujarras, que tuvo lugar entre diciembre de 1568 y comienzos de 1571, es el último intento de la población hispanoárabe de vivir en el antiguo Reino de Granada, según sus costumbres, creencias religiosas y lengua.

Durante todo el desarrollo de la guerra, la fortaleza de Adra, en manos cristianas, será una pieza clave para garantizar el control de la costa e impedir el avituallamiento desde África para los insurrectos. Los rebeldes moriscos atacarán Adra, sin éxito, en varias intentonas, para hacerse con el control del principal puerto de contacto con los reinos africanos.

A comienzos de mayo de 1569, el comendador mayor de Castilla, don Luis de Requesens y Zúñiga, consejero de don Juan de Austria para la Guerra de las Alpujarras ancla en la costa de Adra con veinticuatro galeras procedentes de Italia.

En junio se suma un nuevo contingente con la llegada del ejército de Luis de Fajardo, uno de los mandos de las tropas enviadas por Felipe II para aplastar la rebelión y acampa en Adra con 2.000 infantes y 700 jinetes. Durante dos meses esta fuerza se mantiene en Adra hasta que recibe nuevos efectivos procedentes del Tercio de Nápoles que el Maestre de Campo don Pedro de Padilla, trajo de Italia. Procedentes de Génova, desembarcan en la rada de Adra el 16 de julio.

En ese momento, Luis de Fajardo escribe a don Juan de Austria, capitán general de las operaciones, y le hace un resumen de las fuerzas concentradas, con las que acabará la guerra: 44 galeras guardando la costa y un ejército compuesto por 9.424 infantes y 970 jinetes, según recoge en sus escritos el historiador José Ángel Tapia:

Don Luis Fajardo escribió el ventisiete de julio a don Juan de Austria, y le comunicaba que habían llegado a Adra el Marqués de la Favara con sus voluntarios, don Pedro de Padilla con

13. *Ibidem*, p. 145.

mil quinientos infantes del tercio de Nápoles, y don Juan de Mendoza con tres mil quinientos venticuatro infantes y doscientos setenta caballos. Aquel mismo día partió de Adra y se metió en Berja, donde estuvo inactivo tres días, aumentando con ello el descontento y la murmuración de jefes y soldados, lo que provocó la famosa escena, que cuenta Pérez de Hita, en la que el de los Vélez retó a los murmuradores para cuando no fuera general de aquella tropa y estuviera en su señorío. Se componía el ejército del Marqués de diez mil infantes y setecientos jinetes, con los bagajes correspondientes...¹⁴

El control de Adra durante esta guerra va a ser vital para garantizar el avituallamiento tanto de las tropas reales que participan en la contienda, como de los pobladores abderitanos, sirviendo el fondeadero de Adra de receptor de los víveres que se enviaban por mar desde el puerto de Málaga. Así, desde los primeros días del alzamiento, el corregidor de Málaga, Pedro Verdugo, pudo suministrar armas, gente y vitualla, además de 400 arrobas de harina del pósito malagueño destinadas a la villa de Adra. Este tráfico marítimo se mantuvo durante los tres años de la guerra.¹⁵

Terminada la guerra, la Corona siguió necesitando el puerto de Adra con el mismo cometido que tuvo durante el conflicto. Tanto es así que, en febrero de 1571, la Cámara de Castilla estudia la posibilidad de crear en Adra un inmenso silo que debía de abastecer de cereal a los nuevos pobladores de la Alpujarra, una vez expulsados los moriscos. En la repoblación posterior, el puerto de Adra va a jugar un importante papel como enclave de abastecimiento y entrada, así como de salida, de productos alpujarreños con destino al mercado exterior, como es el caso del aceite.¹⁶

Nada más concluir la campaña de las Alpujarras buena parte del ejército que ha participado en la guerra se prepara para un próximo destino: la batalla de Lepanto, que tendrá lugar el 7 de octubre. La flota cristiana es comandada por Luis de Requesens, uno de los mandos militares presentes en Adra, de la que era capitán general, don Juan de Austria.

Tras la victoria de Lepanto se desarrolla un periodo de relativa tranquilidad en la comarca, iniciándose de manera intensiva el cultivo de la caña de azúcar y la obtención de azúcar en los ingenios con destino a la exportación a Italia. Este comercio está controlado por familias genovesas afincadas en Adra, que exportaron azúcar a todos los puertos del Mediterráneo en los que tenían intereses como Génova, Marsella y Orán.

Génova y otras ciudades costeras italianas, como Pisa, que funcionaban como ciudades-estado de gran prosperidad gracias al control del comercio del Mediterráneo y a una gran flota naval con la que defender sus posesiones, estaban interesadas, ya desde finales del siglo XI, en controlar los puertos españoles en manos de los hispanoárabes.

14. *Ibíd.*, p. 195.

15. BRAVO CARO, J. J.: *Algarrobo, un pueblo morisco de la Axarquía*, Málaga, 1991, p. 46. Cit. en SÁNCHEZ RAMOS, V.: *La Colonia Genovesa de Adra (S. XVI-XVIII)*, p. 183.

16. SÁNCHEZ RAMOS, V.: *ob. cit.*, pp. 183-184.

Las ciudades italianas intervinieron en numerosas ocasiones como aliados de los ejércitos castellanos contra las tropas musulmanas de los almorávides y, entre 1147 y 1157, ocupan la ciudad de Almería para Castilla siendo su rey Alfonso VII.

A partir de ese momento y hasta la toma definitiva de Almería y de todo el reino nazarí de Granada por los Reyes Católicos, los mercaderes de Génova participan como consejeros, aliados militares y financieros de los gastos de campañas militares a cambio de favores y privilegios en los nuevos territorios conquistados.

Desde finales del siglo XVI, momento en que la Corona española impulsa el cultivo y la producción de azúcar como forma de desarrollar la población y renovarla tras la Guerra de las Alpujarras, los comerciantes genoveses inician el camino para su control y comercio. Así, en el último tercio del siglo XVI comienza la expansión de la caña de azúcar en Adra, siguiendo la orden del Consejo de Población de Granada, que cumplía con una Real Cédula dada en San Lorenzo de El Escorial de 24 de febrero de 1577.

Tal y como señala el historiador Valeriano Sánchez Ramos, dicho Consejo determina que:

... en las tierras que ay en Adra para cañas, aunque hasta agora no se han plantado ni ay ingenios para beneficiarlas, avemos tenido y tenemos por bien que asy las tierras qua ay en Torrox como las que ay en Adra se repartan y den a censo perpetuo o al quitar a los pobladores de dichos lugares.¹⁷

Hasta principios del siglo XVII la población genovesa asentada en Adra fue muy reducida y estaba de tránsito. Pero desde el último tercio del siglo hasta mediados del siglo XVIII la colonia genovesa experimentó un notable incremento. Apellidos como Calizano, Gnecco, Contia, Illuminatti, Lorenzi, Nattoli o Schiaffino dan buena muestra de esta influyente comunidad extranjera.

La familia Calizano estaba asentada en el Reino de Granada antes de la Guerra de las Alpujarras. Los hermanos Marco Antonio y Bernardo Calizano tienen un papel predominante en el repartimiento de Adra en 1572 recibiendo 45 suertes de población (casi la mitad de las tierras repartidas) por sus servicios prestados en la defensa de Adra.

El primer dato fidedigno sobre el cultivo de la caña de azúcar en Adra se encuentra en los protocolos notariales de Berja de 1583 (el más antiguo protocolo notarial que se conserva en Berja). En esta fecha existe un ingenio en plena producción y desde Adra se exporta azúcar a Génova, lo cual significa que dicho cultivo es una actividad agrícola en plena producción desde años atrás.

Se tiene constancia de que uno de los dos ingenios que debieron estar situados en la loma del Campillo (inmediatamente al este del antiguo cauce del río) data de 1580 cuando Pedro Osago, natural de Parma (Lombardía) contrata con once vecinos de Adra, bajo ciertas condiciones, la construcción de un molino para caña de azúcar movida por agua.

17. *Ibidem*; AGS, Cámara de Castilla, leg 2179, s.f.

A este molino sucede la construcción de un ingenio de azúcar propiedad de una compañía milanesa, que era administrado en Adra a través del milanés César Rusca, en julio de 1583.

En 1586 se cree que existe un segundo ingenio, construido con posterioridad al de los milaneses, cuyo propietario era Antonio Lucas de Villegas Bravo. En el siglo XVII este ingenio pasa a manos del genovés Marcos Monsa, socio del también genovés afincado en Granada Juan Bernardo Oliver Veneroso y de éste a su socio y paisano Rolando Levanto.

El otro ingenio pasa a manos también de comerciantes italianos en enero de 1598, siendo adquirido por Juan de Spindola, actuando como fiador otro genovés, Marco Antonio Calizano, uno de los mayores propietarios de tierra en la vega de Adra. El 12 de octubre de 1599 Marco Antonio Calizano compraba 16 suertes más de población, incluido el ingenio. Tras su matrimonio con la abderitana Ana de Medrano y Cabrera recibió 21 suertes más de población. A comienzos del siglo XVII los Calizano controlaban en total 100 suertes.

Debido a la expansión de este cultivo Adra experimenta un importante crecimiento demográfico en las últimas décadas del siglo XVI y primera del XVII. El comercio era el mayor beneficio añadido al cultivo de la caña y a la obtención del azúcar en los ingenios. Este tiempo de prosperidad y tranquilidad se ve perturbado por el asalto turco de octubre de 1620 que se prolonga dos días. Se trata de la última gran invasión procedente del mar que supone un grave retroceso para la economía abderitana de la época.¹⁸

El asalto turco comenzó en la mañana del 14 de octubre. Una flota de catorce navíos y 800 hombres que había formado el turco Tarmoratín en el puerto de Argel y que había intentado desembarcar previamente en Almería, saltaron a tierra en el pago de Benaluquete, junto a la desembocadura del río Adra.

El capitán de la fortaleza de Adra, Luis de Tovar, salió con sus exiguas huestes al encuentro de los piratas pero tuvo que retroceder ante el peligro de ser cercado y no poder defender Adra dentro del recinto amurallado.

Tovar tuvo tiempo de avisar al capitán Pedro Guréndez, gobernador de la gente de guerra de Berja, Adra y Dalías, con sede en la primera localidad. Guréndez pide ayuda a todos los municipios alpujarreños para una movilización en auxilio de Adra, pero no puede llegar con sus tropas, ya que la mitad de los piratas le impiden avanzar.

Al caer la tarde de ese primer día de asalto, los turcos eran dueños ya de todo el pueblo. Tovar había muerto luchando en la muralla una vez que los asaltantes habían conseguido abrir las defensas que los 30 soldados de la guarnición y la población civil habían improvisado.

Al llegar las tropas de socorro los piratas embarcan dejando innumerables daños. Adra quedó muy destrozada en sus defensas y propiedades y necesitó de importantes reparaciones. Uno de los mayores estragos fue el provocado en el único ingenio azucarero

18. TAPIA GARRIDO, J. A.: ob. cit, cap. XXXVIII, pp. 282-296.

que funcionaba. Los piratas destrozaron el salto de agua, quemaron las voladeras y se llevaron el azúcar existente y la miel almacenada.

Tras el asalto turco los genoveses incrementan su control sobre la producción y el comercio del azúcar así como sobre los órganos de gobierno local de Adra. A la vez que el único ingenio en funcionamiento está en manos genovesas, el poder político en el Concejo local está en manos de otro genovés, Bernardo Calizano, alcalde ordinario de la villa junto con Juan García Moradillo entre 1620 y 1624.

Estos influyentes genoveses ya no se contentan con el dominio del poder local, sino que se afincan en Granada, ciudad en la que ejercen una influencia decisiva controlando la explotación del azúcar en Adra.

Rolando Levanto y Oliver Veneroso son dos acaudalados hombres de negocios que frecuentan la amistad del rey y realizan importantes donaciones a cambio de un reconocimiento social equiparable al que disfrutaba la nobleza granadina.¹⁹

Estos mercaderes y sus hombres de confianza locales, también genoveses, convierten a Adra en una factoría más de la red comercial que, con base en Génova, se extendía por el Mediterráneo. Su presencia estable en Adra desde el último tercio del siglo XVII va a revitalizar la economía local, relacionada con el comercio marítimo.

En el siglo XVIII llegan a Adra los hermanos Gnecco Fábrega procedentes de Nervi, ciudad cercana a Génova. Eran grandes propietarios agrícolas dedicados también a la exportación de azúcar a Italia en barcos que luego tornaban con sedas, herramientas y trigo. Esta familia se hace con el control del único ingenio azucarero que existía. Participa en la expansión del regadío, desarrolla cultivos de fácil comercialización y alto precio, como el azúcar y la seda y crea una densa red comercial portuaria hacia América, Italia, Marsella y Orán.²⁰ Como recuerda el historiador Valeriano Sánchez Ramos, los comerciantes genoveses son la antesala del espíritu empresarial que prepara Adra para los avatares del siglo XIX con el desarrollo de un importante comercio fruto de la exportación del plomo y productos elaborados.

También a lo largo del siglo XVIII, el número de embarcaciones matriculadas en la rada de Adra es de 22 con una tripulación total de 118 hombres dedicados a las faenas pesqueras. Adra se va convirtiendo en uno de los puertos de mayor importancia pesquera de la provincia. A la par de este crecimiento, en este siglo se va a consolidar la devoción por la Virgen del Mar, datada antes de 1620, mediante la construcción de una tribuna o capilla dedicada a la citada imagen que ocupaba un lugar preferente en la llamada Puerta del Mar, acceso sur del recinto amurallado que lindaba con la llamada playa de La Rambla. Esta tribuna pertenecía al «Gremio de Mareantes», hermandad o corporación en la que se integraban todos los marineros y pescadores de la localidad. Tal y como recoge el histo-

19. ANDÚJAR CASTILLO, F.: *Una estructura de poder. El monopolio de la producción y comercialización de azúcar en Adra (Siglos XVI-XVIII)*, pp. 163-194, Motril, 1992.

20. CUENCA GNECCO, V.: *Adra. Siglos XVII y XVIII. Iluminismo a la española*, pp. 21-28, Adra, 1989.

riador Víctor Rodríguez Segado, una de las crónicas de la época dedicadas al asalto turco de 1620, impreso anónimo titulado *Trágica y verdadera relación donde se da cuenta del asalto que dieron los Moros y Turcos a la villa de Adra en la costa de Leuante*, documenta que los piratas turcos se ensañaron con la imagen de la Virgen:

El estrago que hicieron fue el primero en vna Señora del Pópulo, que llaman de la mar, questá sobre la puerta de la mar, tiraronla mosquetazos y la derribaron en el suelo y la hizieron pedaços a cuchilladas, y al Niño Jesús le cortaron pies y manos y cabeza, que todo andaua por aquella playa.²¹

Este fervor mariano va creciendo a lo largo del siglo XVIII, quedando su culto organizado en torno a una corporación religiosa. El 30 de julio de 1753, se constituía formalmente la Cofradía de la Virgen del Mar, fecha en la que don Julián García de Abienzo, provisor y vicario general del arzobispado de Granada, aprobó sus reglas. De marcado carácter gremial, estaba constituida por «gentes de marina y pescadores», que asumían la obligación de dar para el culto a la efigie la «parte» correspondiente a un marinero por cada barca de jábega.²²

La devoción a Nuestra Señora del Mar fue intensa en los siglos XVII y XVIII, siendo invocada su intercesión en situaciones de infortunio, dando su nombre título a muchas de las embarcaciones pesqueras de la localidad.²³ Este es el origen de la tradición de pasear por mar las imágenes de las vírgenes, costumbre que se mantiene en nuestros días.

En ese tiempo la situación de los pescadores era muy precaria, siendo una profesión muy denostada. Este colectivo sufría graves problemas tal y como se desprende del informe realizado tras la visita de inspección de la Armada, en 1787, en el que se evidencian las corruptelas que sufridamente padecían:

... los resguardos y las tropas urbanas e inválidos, que guarnecen la costa, sólo los dejan pescar por las noches cuando les contribuyan con una gran porción de lo que cogen. Para estas gabelas de consideración sería pretexto, en otro tiempo, las hostilidades de los moros y ahora sólo lo es la sanidad. Si no les contribuyen como quieren, les impiden el uso de su ejercicio a tiempo oportuno.²⁴

El informe señalaba además,

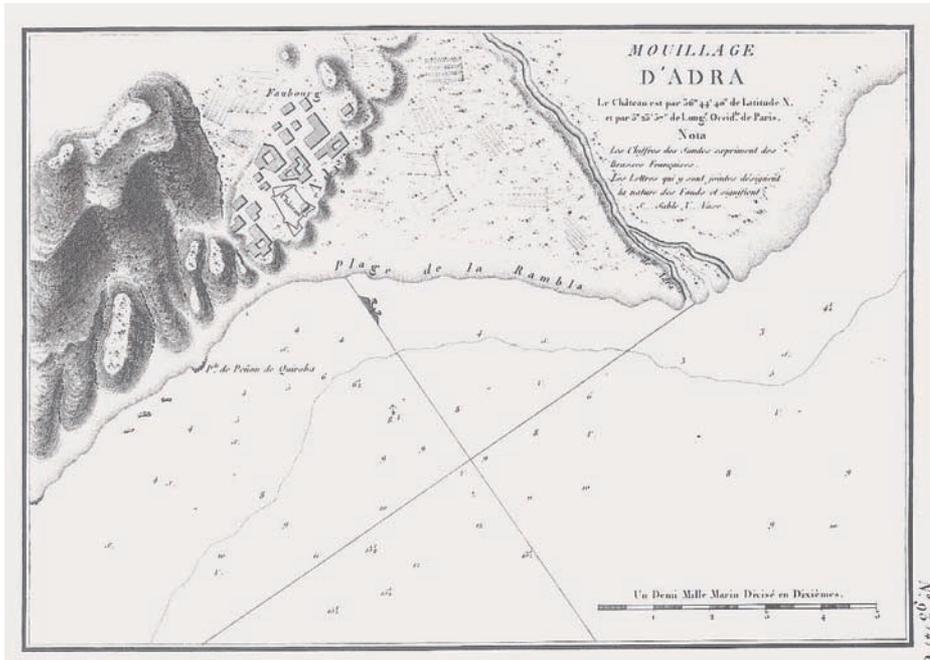
... perjudica también las restricciones de los Resguardos de Milicias de la costa y Ayuntamientos y Justicias de los pueblos; unos obligando a los pescadores a presentar los remos en depósito toda la noche, otros, precisándoles a contribuir con pescado, otros, impidiéndoles

21. RODRÍGUEZ SEGADO, V.: *Advocaciones Marianas más populares de Adra en la Edad Moderna*, p. 18.

22. Ídem. La «parte», en el régimen retributivo de la pesca de bajura, es la cantidad que corresponde percibir a un tripulante tras detraerse diversas cantidades de un fondo, constituido con el importe de la primera venta del pescado, denominado «Monte Mayor».

23. Ídem.

24. RODRÍGUEZ SEGADO cita a BURGOS MADROÑERO, M.: *Hombres de Mar. Pesca y Embarcaciones en Andalucía. La Matrícula de Mar en los siglos XVIII y XIX (1700-1850)*, Sevilla, 2003.



Mapa francés de la costa de Adra. Siglo XVIII. Ayuntamiento de Adra.

dentro de sus barcos y aún en la playa a venderlos, arrestando injustamente a los matriculados, notificando a los saladores y multando a los arrieros para que no compren la pesca, a fin de que los precios de todas ellas bajen a lo ínfimo.²⁵

Pero la dificultad más grave era que

... allí, y en los demás pueblos de la provincia, padece la matrícula por el vil precio con que se tasa el pescado, según las ínfimas posturas que le señalan, molestando con cárcel y multas a los matriculados, cuyas penas se hacen efectivas si venden un solo pez fuera del puesto determinado. Por consiguiente no es menos violento impedirles la acción de vender desde los mismos barcos a los vecinos que acuden a la playa, pues que generalmente todo cosechero vende sus granos en la era si le acomoda y el manufacturero al pie de fábrica, sin tales restricciones, opuestas a la ley natural.

El inspector hallaba justas las quejas de los matriculados contra los gobernadores de los castillos de la costa, que «se suponen con jurisdicción sobre ellos y se figuran capitanes de puerto y árbitros para sacar derechos como tales o como jefes de sanidad».²⁶

25. *Ibíd.*, p. 82.

26. *Ibíd.*, p. 141.

A estas dificultades que padecen los pescadores locales se une la competencia surgida con la llegada de barcos de pesca catalanes y levantinos que traen embarcaciones más efectivas: los «Bous», parejas de barcos que arrastraban una red calada. Los pescadores catalanes llegaban con sus barcos sardinales al puerto de Adra y cargados con géneros de sus localidades de origen que vendían en esta villa.

Eran vecinos de Masnou a quienes los encargados de la vigilancia del cobro de las Rentas Generales en Adra les embargaban los géneros por cuestiones de registro en la aduana local. Sea como fuere, los pescadores catalanes lograban vender la pesca del sardinal en estos mercados a precios más competitivos que los locales, cargando de regreso sus barcos con otros productos del sur para venderlos en sus puertos de origen.²⁷ Esto va a dar lugar a un importante comercio de cabotaje entre Adra y la costa levantina y catalana, con salida desde Adra, de productos agrarios y artículos plomizos.

El boom comercial del siglo XIX

A principios del siglo XIX, Adra forma parte de un importante comercio de cabotaje que enlaza las principales ciudades del Mediterráneo. Los principales productos alpujarreños que embarcan en Adra son las pasas, el vino y el aceite. En plena guerra de la Independencia se registran movimientos de cargamento de pasas, vino y miel con destino al puerto de Málaga, a través del laud *La Concepción*, patroneado por Bartolomé Arabí.²⁸

En 1812 la guerra está en un momento crítico. A pesar de ello, continúan los envíos desde Adra, en esta ocasión a las islas Baleares, como el porte de batatas de un laud valenciano que ha recogido el cargamento en el fondeadero de Adra con destino al puerto de Palma de Mallorca.²⁹

La explotación de las minas de la Sierra de Gádor y la liberalización de la actividad minera hacia 1825, anteriormente en manos del rey, produce el nacimiento de una revolución industrial de los derivados del plomo argentífero que, en el caso de Adra, abarca de 1820 a 1880, con los altibajos propios del mercado internacional, hasta el agotamiento de los criaderos de mineral.³⁰ La localidad abderitana va a liderar, hasta la primera mitad de ese siglo, la producción de artículos derivados del plomo (barras, perdigones, albayalde, minio...) y va a contribuir a situar a la provincia de Almería a la cabeza de las exportaciones mineras de España, generando una gran riqueza. En 1827, el plomo exportado desde

27. DÍAZ LÓPEZ, J. P.: «Población y economía de Adra a mediados del siglo XVIII». En Revista *Farua. Historia de Adra*, 2006, pp. 92-93.

28. Diario *Atalaya Patriótico de Málaga*, 15 de abril de 1809, p. 23. Hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional. www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/

29. *Diario de Mallorca*, 8 de noviembre de 1812, p. 1.276. Hemeroteca digital de la BNE.

30. Para una completa información de este periodo ver SÁNCHEZ PICÓN, A.: *La integración de la economía almeriense en el mercado mundial (1778-1936)*, IEA, 1992.



Barcazas en la playa, década de 1860. Reproducida en la revista *Farua* 2010.

Adra supone el 8,4% del valor de todas las exportaciones españolas y el principal producto exportado desde Almería por volumen y valor.

La prohibición, en un primer momento, de exportar mineral de plomo implica la necesidad de construir fábricas metalúrgicas en zonas cercanas a las minas que tengan a la vez una buena conexión marítima. Una vez más el enclave estratégico de la costa abderitana es el sitio idóneo para ubicar estas grandes fundiciones «a la inglesa».

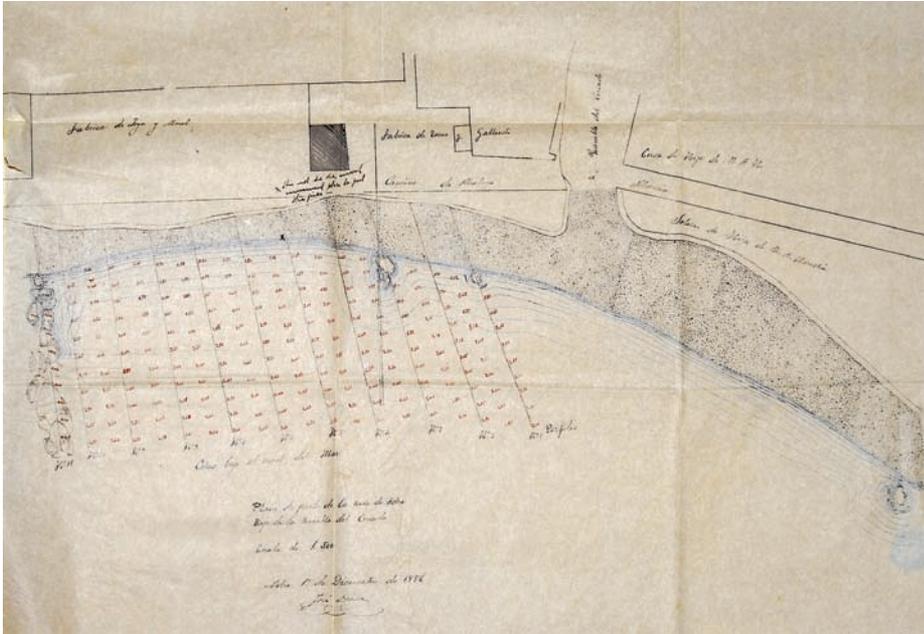
Al comercio de productos agrícolas (azúcares, vinos, uvas pasas) se une el intenso comercio de llegada de materiales derivados de la actividad minero-metalúrgica (maquinaria, combustible para las fábricas, materiales empleados en la producción industrial y en la minería...).

Adra es el centro de las fundiciones de alcohol de la Sierra de Gádor, favorecida por su buena comunicación con los centros mineros y por ser el puerto desde donde se exportaba el alcohol y el plomo elaborado.

El transporte de los productos plomizos se inicia desde Adra, con barcos con pabellón francés. El cargamento se termina de completar en Málaga con pasas, vino y aceite, debido a que el peso del plomo no permite llenar las bodegas de los barcos solo con este producto.³¹

Marsella se convierte muy pronto en el puerto clave ya que desde esta ciudad francesa, a la que llega el plomo procedente de Adra en buques, se reexporta al resto de Europa.

31. PÉREZ DE PERCEVAL, M. A.: *La minería almeriense contemporánea*, p. 71, Zéjel Editores, 1989.



Plano de la rada de Adra en 1886. Archivo Histórico Provincial de Almería.

Adra se convierte en una escala obligada para los mercantes que llevan plomo elaborado, además de al puerto marsellés, hacia los de Liorna, Dunkerque, Odessa, Hamburgo y Londres entre otros. En su retorno, los barcos cargan carbón en los puertos asturianos para el funcionamiento de los hornos de fundición.

La adquisición de la mayor fábrica construida en Adra, «San Andrés», por Manuel Agustín Heredia, empresario malagueño y uno de los mayores del momento, abre una vía marítima de cabotaje entre Adra y Málaga, que se amplía hacia el Mediterráneo y el Atlántico. Junto con Luis Figueroa y Luis María Guerrero liderarán hasta mediados del siglo XIX el comercio del plomo. Las casas Guerrero y Figueroa, aprovechando su posición en el mercado de metales de Marsella, el más importante de Europa, controlan en poco tiempo más de la mitad del plomo exportado por el Distrito Minero de las provincias de Granada y Almería.

En 1836, las empresas Guerrero y Cía. y Figueroa, con implantación como casas de comercio de Marsella, solicitan la creación de compañías navieras de cabotaje para unir Adra y Marsella tocando los principales puertos del Mediterráneo.

De manera paralela y también en ese año se proyecta el establecimiento de una línea marítima entre Gibraltar y Valencia, con escala en Málaga, Adra, Almería, Cartagena y Alicante. El capital estimado para tal empresa se valora en 30.000 duros divididos en 120

acciones de 5.000 reales.³² En 1838 el *Eco del Comercio* anuncia la creación de un servicio de buques franceses de pasajeros, el *Océano* y el *Mediterráneo*, que une Marsella con Cádiz, haciendo escala en Adra.³³

Sólo entre 1840 y 1842 se habían exportado más de 1,3 millones de quintales de plomo, en un momento en que Adra es, además, sede del Distrito Minero de las provincias de Granada y Almería.

Entre los años 1842 y 1843 habían pasado por la aduana de Adra 241 buques de entrada con 22.630 toneladas y unos 255 de salida con 20.641 toneladas. La mayor parte de las mercancías exportadas son plomo, plata, vino y pasas. Entre los productos de importación destaca el carbón de piedra, alcohol o mineral argentífero con destino a las fábricas abderitanas, cereales (arroz), coloniales (azúcar, cacao, bacalao), curtidos, papel y tejidos.

En marzo de 1843 el tráfico marítimo derivado de la minería es intenso. La fundición de San Andrés recibe mineral de Sierra Almagrera para la obtención de plata y exporta plomo elaborado con destino al mercado marsellés:

En el mes de febrero se han desembarcado por este puerto unos siete á ocho mil quintales de mena procedente de sierra Almagrera para la fundición y copelación de la fábrica de san Andrés, de don Manuel Agustín Heredia. En 30 del mismo salió para Marsella la bombardera española Edelmira, su capitán don José Bayona, con 600 quintales de alcohol de hoja y 400 de plomo en barras del mineral de sierra de Gador.³⁴

En 1850 el tráfico marítimo entre Adra y Marsella va a encontrar una nueva vía de ampliación al contratar el empresario Luis de Figueroa, afincado en la ciudad francesa, el plomo y la plata de las fundiciones establecidas en Guadix (Granada).³⁵ A mediados de los años 50 y fruto del comercio de plomo entre ambas ciudades y puertos intermedios como es el caso de Barcelona, se va generando un flujo de cabotaje de productos alimenticios y de consumo en general. Así encontramos numerosas referencias en la prensa de esos años al abderitano Francisco Cuenca, patrón del laúd Isabelita transportando una gran variedad de productos desde el puerto barcelonés.³⁶

Se consolida Adra como una de las principales escalas en la ruta del Mediterráneo entre Cádiz y Marsella y como punto exportador a través del Atlántico. En 1857, ambas rutas son realizadas por 656 buques que transportan 25.360 toneladas como cargamento de salida y 687 embarcaciones con 28.756 toneladas como movimiento de entrada.³⁷

32. Diario *El Jorobado*, 27 de julio de 1836, portada. Hemeroteca digital de la BNE.

33. *El Eco del Comercio*, 11 de mayo de 1838, p. 4. Hemeroteca digital de la BNE.

34. *El Eco del Comercio*, 4 de marzo de 1843, p. 4. Hemeroteca digital de la BNE.

35. *El Heraldo*, 20 de septiembre de 1850, p. 4. Hemeroteca digital de la BNE.

36. *El Áncora de Barcelona*, 5 de marzo de 1854, p. 13. Hemeroteca digital de la BNE.

37. Instituto Nacional de Estadística (en adelante INE), Fondo documental, Anuarios estadísticos, Siglo XIX, 1858, Aduanas, «Movimiento de salida y entrada de buques en el comercio de cabotaje en 1857 por puertos».

Aprovisionamiento de carbón asturiano

El carbón, su importación y el aprovisionamiento de las fundiciones abderitanas por barco marcan el devenir y la existencia de estas industrias del siglo XIX.

A finales de 1827, el 18 de diciembre, una Real Orden autoriza a la sociedad Rein y Cía., instalada en Adra y antigua propietaria de la fundición «San Andrés», la introducción de 30.000 quintales de carbón extranjero al año (unas 1.380 Tm), con la condición de consumir en ese mismo periodo 50.000 quintales de carbón procedente de Asturias (unas 2.300 Tm). Rein y Cía registra minas de carbón en tierras asturianas para garantizar el aprovisionamiento.

El carbón asturiano fue un producto complementario del inglés. Sólo entre 1827 y los ocho primeros meses de 1828 salieron de Gijón para Adra en barco 78.508 quintales de carbón de hulla (el 90% de los embarques totales), mientras que el carbón inglés con destino Almería no rebasó en el mismo periodo los 17.442 quintales. Adra se convirtió en el segundo destino nacional del carbón asturiano hasta mediados del siglo XIX.³⁸

En enero de 1836 la *Revista Española* publicaba un artículo sobre los envíos de carbón asturiano, en el que se evalúan unas necesidades anuales de 80.000 quintales para las fundiciones abderitanas.³⁹

Para dar una idea de las necesidades de carbón, en el año 1841, uno de los de mayor actividad de «San Andrés» en la elaboración de plomo y plata, la fábrica abderitana consume 204.400 quintales.

El carbón asturiano fue uno de los pilares energéticos de las fundiciones de plomo. En 1850, de los 420.383 quintales enviados a distintos lugares de España, destaca Almería con una recepción de 145.071 quintales. Decía el periódico *La América*, en 1858, al respecto del transporte de carbón asturiano hacia las fundiciones abderitanas:

El pueblo de Adra es el más apartado que se provee de los criaderos asturianos. Hasta Adra van carbones nuestros, a causa de que toman al paso por un flete módico los buques extranjeros con rumbo a ciertos puntos de Andalucía en busca de caldos y frutas; por lo cual en aquellos mercados viene a costar el mismo precio que el inglés. Y quizás entre también por mucho la razón de que algunos fundidores de Málaga y Adra son propietarios de minas en Asturias.⁴⁰

La metalurgia almeriense está en la base del desarrollo de la producción asturiana de carbón de la primera mitad del siglo, y Adra se mantuvo como el segundo puerto de destino de dicha producción al menos hasta bien entrada la década de los sesenta. Los barcos utilizados en el comercio del plomo eran aprovechados para transportar dicho

38. PÉREZ DE PERCEVAL: ob. cit., pp 75-76.

39. *Revista Española*, 7 de enero de 1836, p. 4. Hemeroteca digital de la BNE.

40. *La América*, 8 de mayo de 1858, p. 6. Hemeroteca digital de la BNE.

combustible, lo que tuvo como resultado que el puerto abderitano, a pesar de su lejanía de las minas del principado, fuese uno de los lugares donde la hulla asturiana alcanzase un menor precio de todos los españoles, exceptuando los de la cornisa cantábrica.

Frecuentes accidentes y naufragios en la rada

La gran actividad mercantil propiciada por las exportaciones de plomo genera un importante trasiego de buques que deben realizar operaciones de embarque y desembarque de productos en unas condiciones muy complicadas. Las situaciones meteorológicas adversas hicieron estragos en diversas ocasiones en muchos de esos mercantes a lo que se unió la falta de una infraestructura portuaria mínima.

Las crónicas periodísticas de aquellos años recogen un buen número de naufragios. En febrero de 1843, un temporal provoca el naufragio en la rada de Adra de un bergantín francés, procedente de Gijón, con cargamento de carbón para las fábricas, perdiéndose toda su carga.⁴¹

Para paliar esta situación que impide el crecimiento y el mantenimiento de una larga tradición comercial, comienzan a darse unos tímidos primeros pasos. En 1872, los diputados de Almería en el Congreso presentan una proposición de ley pidiendo que se aplique la franquicia de aduanas concedida a los ferrocarriles, al que se ha de construir desde el puerto de Adra al distrito minero de Sierra de Gádor.⁴²

1850 fue un año especialmente trágico en lo que se refiere a este tipo de siniestros. A mediados de mayo un brickbarca inglés con más de 760 quintales de plomo naufraga perdiéndose la embarcación y su carga valoradas en un millón de reales.⁴³

Días más tarde, el 23, el bergantín-goleta francés Beltra, procedente de Gijón con cargamento de carbón para la casa del comercio de los señores Guerrero, naufraga en la costa abderitana debido a que el gran temporal reinante rompió la cadena de amarre y le impidió poder salir y las olas lo condujeron a la orilla, donde fue destrozado por la violencia del oleaje. Aún así, la cuadrilla de descargadores, organizada para estos peligrosos menesteres, logra salvar de sus bodegas el carbón de piedra que faltaba por descargar y 400 barras de plomo que llevaba para su exportación.⁴⁴

A veces los temporales sorprendían a las embarcaciones en plenas faenas de embarque, como es el caso de una goleta que, en septiembre de 1863, estaba cargando plomo y un fuerte viento del suroeste le obligó a abandonar la rada de Adra, dejando en él

41. Diario *El Constitucional*, 4 de marzo de 1843, portada; *El Español*, 28 de julio de 1847, portada; *El Heraldo*, 28 de mayo de 1850, p. 3; *La Época*, 29 de mayo de 1850, p. 2.; *El Clamor Público*, 29 de septiembre de 1863, p. 3. Hemeroteca digital de la BNE.

42. *Gaceta de los Caminos de Hierro*, 26 de mayo de 1872, p. 10. Hemeroteca digital de la BNE.

43. *El Heraldo*, 28-V-1850, p. 3, «Carta de Adra». Hemeroteca digital de la BNE.

44. *La Época*, 29 de mayo de 1850, p. 2, «Noticias generales». Hemeroteca digital de la BNE.

sus amarras y perdiendo la botavara, lo que le produjo una seria avería y que embarrancase posteriormente.⁴⁵

En mayo de 1876, un nuevo naufragio en la rada de Adra, en esta ocasión, de la goleta Joven Nicolasa, de la matrícula de Villagarcía. A finales de abril de 1883, naufragó en las playas de Adra el brick-barca inglés Eleonora, perdiéndose toda su carga de carbón, aunque pudieron salvar los diez tripulantes que iban en él y su capitán.⁴⁶

La creación de servicios complementarios

La necesidad de atender los barcos y realizar los correspondientes despachos aduaneros y sanitarios, va creando a lo largo del siglo XIX una infraestructura complementaria e imprescindible que garantizase la actividad de cabotaje.

Ya en 1822, en pleno Trienio Liberal, Adra cuenta con un capitán de puerto, Josef del Viso, ante el incremento de la llegada y expedición de mercancías por barco.⁴⁷

La primera noticia de la existencia de una aduana en Adra se remonta, al menos, al año 1826, cuyo sello reproduce la obra de José Luis Ruz Márquez.⁴⁸ En 1828, la Casa Rein y Cía., establecida en Adra, obtiene, mediante una Real Orden de 19 de febrero, el hacer ciertos adeudos en cualquier aduana de puerto habilitado. La real concesión permite el acceso de materiales procedentes de Inglaterra para la construcción de nuevos hornos de fundición, con el siguiente texto:

Conformándose el Rey nuestro señor con lo propuesto por la Junta de aranceles acerca del expediente instruido á instancia de la casa de Rein y compañía, del comercio de Adra , se ha servido resolver, que se reforme el adeudo hecho en la aduana de Almería á una partida de 300 quintales de fierro colado procedente de Liverpool, verificándose con el cinco por ciento por derecho real sobre el valor de factura: que se cobre el mismo cinco por ciento también del valor de factura á los 12.000 ladrillos fabricados en Inglaterra de un baño particular, permitiéndose su entrada por Adra; y que los adeudos así de los expresados artículos como de cualesquiera otros que Rein introduzca para sus fabricas en virtud de la gracia que disfruta, se verifiquen por cualquiera aduana de puerto habilitado, mediante no serlo la de Adra.⁴⁹

En 1835 la rada de Adra ya tiene habilitada la aduana y a través de ella la Casa Scholtz Hermanos, los nuevos propietarios de la fundición San Andrés, consiguen la autorización para importar materiales para la construcción de nuevos hornos de fundición, tal y como recoge la *Revista Española*:

45. *El Clamor Público*, 29 de septiembre de 1863, p. 3, «Siniestros marítimos». Hemeroteca digital de la BNE.

46. *El Imparcial*, 30 de abril de 1883, p. 2, «Sección de noticias». Hemeroteca digital de la BNE.

47. *Estado militar de los ejércitos de la Monarquía española*, 1 de enero de 1822, p. 220. Hemeroteca digital de la BNE.

48. RUZ MÁRQUEZ, J. L.: ob. cit., lámina IV.

49. *Diario El Mercurio de España*, junio de 1830, p. 38. Hemeroteca digital de la BNE.

Habiéndose dado cuenta á S. M. la Reina Gobernadora de un expediente promovido en Granada, en que con motivo de haberse presentado para su despacho en la aduana de Adra 13,649 ladrillos preparados para la construcción de hornos de fundición, que la casa de Sholt hermanos ha hecho conducir de Inglaterra para su fábrica de plomos, dispuso la dirección general de aduanas se permitiese la introducción de la espesada partida pagando el 15 por 100 de su valor; y S. M. se ha servido aprobar uno y otro, mandando que en lo sucesivo y hasta la publicación del nuevo arancel se admitan esta clase de ladrillo» con él mismo derecho de 15 por 100 en bandera española. y un tercio de aumento en estrangera ó por tierra; pero con la condición de que se han de aplicar precisamente á las fábricas de fundiciones.⁵⁰

La importancia de las fundiciones abderitanas y la influencia de sus propietarios van a provocar el traslado a Adra de la sede del Distrito Minero de las provincias de Granada y Almería desde 1839 a 1849, que tenía las competencias de inspección de minas. Por espacio de diez años, el número de funcionarios y profesionales que van a necesitar viajar hasta Adra para realizar toda clase de gestiones contribuye al desarrollo del tráfico marítimo. La supresión de esta organización, en septiembre de 1849, va a suponer una importante merma de transacciones comerciales y la marcha de Adra de un notable número de funcionarios que estaban empleados en dicho servicio.⁵¹

En junio 1843, el *Eco del Comercio* da cuenta de la existencia de un total de 126 fábricas de fundición de plomo y plata repartidas entre Adra y Valencia a lo largo de la costa, lo que supone un importante trasiego de comercio de cabotaje especializado en esta rama de la metalurgia.⁵²

En 1847 y a pesar de lo complicado que resultan las maniobras de aproximación a la rada de Adra para los mercantes, el plan de alumbrado marítimo de las costas y puertos de España sólo ha previsto, de momento, dotar a la costa abderitana con fanales o luces de puertos, una señalización nocturna muy exigua e insuficiente para el tráfico marítimo que, a mediados del siglo XIX, soporta esta costa.⁵³

En enero de 1850, Adra está incluida en la relación de establecimientos aduaneros habilitados para el comercio de cabotaje y exportación al extranjero, así como para importar determinados artículos extranjeros, como maquinaria, carbón de piedra, ladrillos refractarios y demás objetos necesarios a las fábricas de fundición.⁵⁴

En ese año la suma de las exportaciones de plomo por dicha aduana asciende a 300.000 quintales de mineral. Esta cantidad, aún siendo importante, no alcanza los 600.000 quintales de años anteriores. El dato, recogido en una revista especializada de la época, viene explicado por las dificultades cada vez mayores para el aprovisionamiento de carbón, tanto extranjero como asturiano, debido a la falta de infraestructuras de comuni-

50. *Revista Española*, 30 de septiembre de 1835, p. 4. Hemeroteca digital de la BNE.

51. *La España*, 12 de septiembre de 1849, portada. Hemeroteca digital de la BNE.

52. *El Eco del Comercio*, 1 de junio de 1843, portada. Hemeroteca digital de la BNE.

53. *El Heraldó*, 17 de septiembre de 1847, p. 3. Hemeroteca digital de la BNE.

54. *Diario Áncora*, 9 de enero de 1850, p. 100. Hemeroteca digital de la BNE.

INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO

TRABAJOS TOPOGRÁFICOS

Bosquejos planimétricos por términos municipales mandados formar por la ley de 24 de agosto de 1896.

PROVINCIA

DE

Almería

Término municipal

de

Adra

Escala de 1:25000.

Hoja 1ª

Adra 22 de septiembre de 1897

El Topógrafo 2º

Joaquín Palacios

Adra 20 de octubre de 1897

Comprobado

El Jefe de la 1ª Brigada

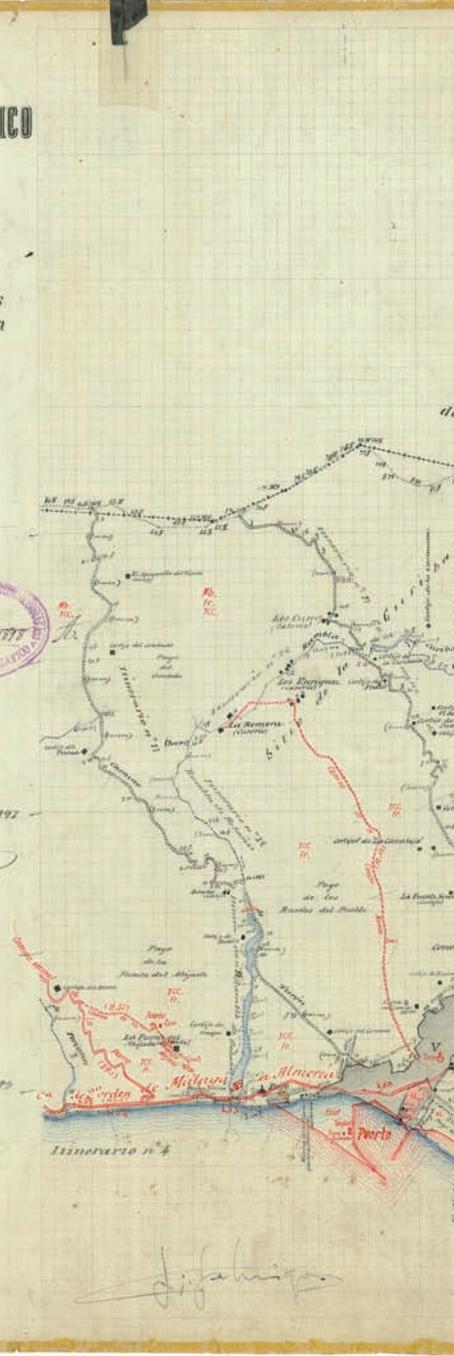
Benito Sanjurjo

Almería 18 de diciembre de 1897

Revisado

El Jefe de los trabajos topográficos de la provincia.

Manuel de Moya

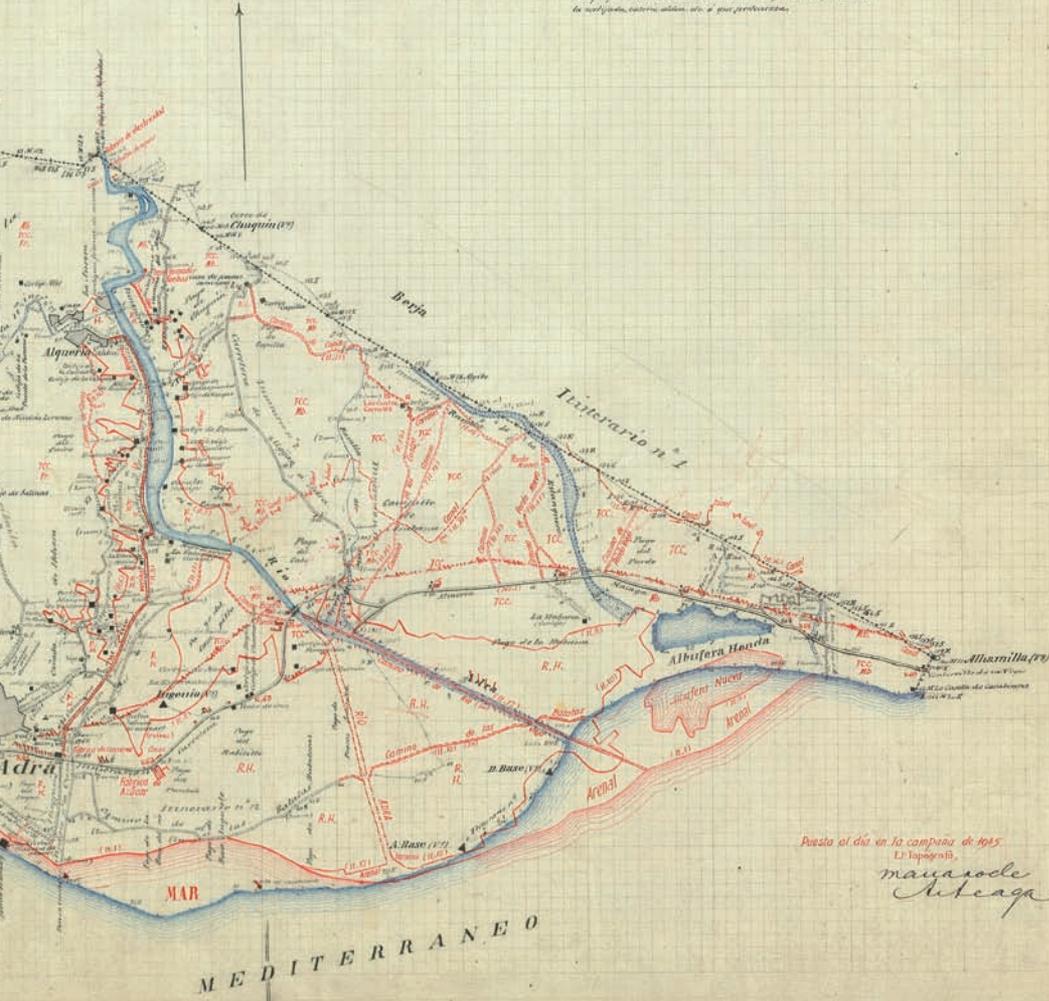


Plano de Adra en 1897. Archivo del Instituto Geográfico Nacional.

3

040003

Nota: Siempre que se emplea la señal que las Diferencias, para la representación de ciertos accidentes, como es la forma de las de edificios, que también, se emplearon, que el edificio y el número de pisos, en la forma, (verdad) para el de la planta, entre otros, etc. a que pertenecen.



*Puesta al día en la campaña de 1905.
El Topógrafo,
maestre de
Atcaga*

caciones: «la falta de un camino de hierro y de un puerto capaz, haría que la producción carbonera de Asturias, por abundante que fuese, no pudiera alimentar las necesidades de la industria...».⁵⁵

En 1854, Adra ya cuenta con aduana de tercera clase y en 1857 queda habilitada para la importación de cereales extranjeros. Al año siguiente, la Dirección General de Aduanas anuncia, a través de una Real Orden de 20 de junio, una nueva ampliación para introducir maderas del extranjero con destino a la construcción de edificios y fortificación interior de las minas, lo que supone una oportunidad para ampliar el movimiento comercial marítimo.⁵⁶

Sin duda, entre los artículos especiales que entran por la aduana de Adra procedentes de Inglaterra o con autorización especial, están las máquinas de vapor empleadas en las sucesivas ampliaciones de la Fundación Grande de San Andrés. En 1827 esta industria recibe de Inglaterra una de las primeras máquinas de vapor que llegan a España. Como ocurriera siglos atrás con la introducción de la metalurgia por los fenicios, el comercio marítimo es también puerta de entrada de nuevos e importantes adelantos tecnológicos, así como de personal cualificado que va a enseñar su uso a los profesionales de las fábricas abderitanas.

El auge de las fundiciones de plomo y del comercio hace llegar a Adra una nutrida colonia extranjera con lo que, desde la segunda decena del siglo XIX hasta sus últimos años, el municipio abderitano quedó plagado de un gran número de representaciones diplomáticas que prestan servicio a una numerosa colonia de comerciantes y consignatarios foráneos. Se contabilizan 14 países diferentes entre los que se encuentran Inglaterra, Francia, Dinamarca, Suecia, Noruega, Turquía, Argentina y Bélgica. Casi todos los representantes están vinculados a las fundiciones y a la exportación de plomo y, en muchos casos, estos cónsules y vicecónsules controlan la alcaldía de Adra.⁵⁷

A comienzos de 1876 *El Globo* informa del nombramiento del director de sanidad marítima del puerto abderitano en la persona de Leopoldo Valverde Cazorla⁵⁸. En febrero de 1890 se anuncia su desaparición debido a la drástica reducción de la actividad.⁵⁹ Al año siguiente y a pesar del anuncio anterior, vuelve a autorizarse el establecimiento de una Dirección de Sanidad Marítima de 4ª clase.⁶⁰

Por su parte, la tarea de carga y descarga de los buques, la realizaba una asociación de barqueros hasta mediados de siglo, en que la Casa Heredia construye un pescante de madera que hacía las veces de muelle. La autoridad sobre los dependientes del mar la

55. *Revista Semanal de Agricultura*, 26 de enero de 1852, pp. 11-12. Hemeroteca digital de la BNE.

56. *El Clamor*, 4 de julio de 1858. Hemeroteca digital de la BNE.

57. RUZ MÁRQUEZ: ob. cit.

58. *El Globo*, 4 de enero de 1876, p. 2. «Noticias generales». Hemeroteca digital de la BNE.

59. *La Dinastía*, 20 de febrero de 1890, p. 3. «Boletín oficial». Hemeroteca digital de la BNE.

60. *La Correspondencia*, 20 de junio de 1891, p. 3. «Noticias». Hemeroteca digital de la BNE.

ejercía un ayudante de marina, cuyo principal cometido era el atender el salvamento de buques.⁶¹

Desde mediados de siglo XIX a comienzos del XX va tomando fuerza una sociedad de obreros del mar. Las duras condiciones de estos trabajadores portuarios en las que al peligro de las inclemencias meteorológicas se une a las operaciones escasamente mecanizadas de carga y descarga, provoca el descontento de este sector que iniciará a principios de siglo XX una serie de manifestaciones para reivindicar mejores condiciones laborales y salariales.

Contrabandismo y piratería

La vigilancia costera contra la actividad contrabandista se regulariza con la creación del cuerpo de carabineros, existente al menos como tal desde inicios de los años 30. Desde su creación, este cuerpo se va a ver desbordado por la actividad de los contrabandistas. El diario *El Guardia Nacional* publica a mediados de mayo de 1839 un artículo fechado el 25 de abril y remitido desde Adra, que cifra el valor de la mercancía introducida por la costa abderitana el año anterior en sesenta millones de reales en género de algodón y tabaco.⁶²

En ocasiones los contrabandistas consiguen burlar a la justicia logrando la colaboración de los propios carabineros haciéndoles partícipes de los beneficios del comercio ilegal, como el caso del subteniente de carabineros Tomás de Castro, oficial que se fuga con los propios contrabandistas, según se desprende de un artículo redactado por el Intendente y Jefe Político de Almería, Francisco García Hidalgo.⁶³

En 1846, los medios de los contrabandistas, con 200 escopeteros y dos barcos armados, son superiores a los que disponen los carabineros para la vigilancia costera, tal y como se desprende de un artículo publicado en julio de ese año:

Un bergantín y un místico cargados de géneros ilícitos, andan hace siete días cruzando por estas playas. A fines del mes anterior se reunieron entre la Rávida y Adra más de 200 escopeteros, dispuestos á proteger el alijo y custodiar las cargas, sorprendieron una de las partidas volantes de carabineros, y si no consiguieron su intento, fué porque los buques contrabandistas no estuvieron puntuales á la cita que les tenían dada. El capitán de carabineros de este distrito pasó precipitadamente al punto de la Rávida, en donde permanece con unos 100 hombres, que ha podido reunir. La escampavía *Luisita*, que es uno de los guarda-costas que están de servicio en este litoral, no se ha determinado á seguir á los buques contrabandistas, conociendo la superioridad de fuerza; pues el bergantín monta 8 cañones, y 2 el místico.⁶⁴

61. RUZ MÁRQUEZ: ob. cit., p. 47.

62. Diario *El Guardia Nacional*, 16 de mayo de 1839, pp. 1-2. Hemeroteca digital de la BNE.

63. *Diario Constitucional de Palma*, 4 de octubre de 1839, pp. 2-3. Hemeroteca digital de la BNE.

64. Diario *El Clamor*, 8 de julio de 1846, p. 4. Hemeroteca digital de la BNE.

Hasta finales del siglo XIX la piratería norteafricana concentrada en la costa argelina de Orán y en la marroquí de Alhucemas sigue sembrando el pánico y la preocupación entre las tripulaciones de los mercantes que se mueven por el mar de Alborán. A mediados de agosto de 1848, el capitán de un buque que ha arribado al puerto de Adra procedente de Orán detecta a un grupo de 200 hombres en la costa argelina buscando embarcaciones para trasladarse a la costa almeriense y asaltar a las poblaciones costeras.⁶⁵

Reactivación del comercio de azúcar

En 1870, a causa de los enfrentamientos en Cuba y el estancamiento de la importación, el azúcar se encarecerá convirtiéndose en un bien precioso que podía rendir buenas ganancias. Teniendo como premisa los beneficios, se comenzará la construcción de otra fábrica en Adra por parte del empresario malagueño Simón Castell. Esta nueva industria necesita para su mantenimiento mucha más caña de azúcar que la producida en la vega abderitana, con lo que pretenderá extender el cultivo a otras de la provincia. En 1872 ya funcionaba esta empresa llamada Castell e Hijos con su fábrica de San Nicolás.⁶⁶

A partir de 1884 inicia su funcionamiento la fábrica azucarera Nuestra Señora de la Aurora empresa reconvertida de la antigua fundición San Luis de La Alquería. Ambas fábricas compiten y sus producciones suponen un incremento de los envíos de azúcar por barco. La producción de caña de la vega de Adra es, en ese momento, de un millón de arrobas.

En 1876 el gobierno dicta una Real Orden, con fecha 11 de julio, autorizando a través de la aduana de Adra el embarque de caña de azúcar con destino a las fábricas de Almuñécar (Granada).⁶⁷ San Nicolás va a estar en producción hasta bien entrado el siglo XX. La producción azucarera y el comercio marítimo del azúcar va a reactivar la economía abderitana tras la desaparición de la metalurgia del plomo. Esta reactivación se extenderá a las primeras décadas del siglo XX.

En noviembre de 1891 el periodista abderitano Ramón Blasco Segado, dentro de su obra *Adra, Apuntes para su Historia* hace una breve descripción de la situación del fondeadero de Adra:

El puerto de Adra está habilitado para el comercio al extranjero y el de cabotaje con 127 matriculados; tiene Ayudantía de Marina, Aduana de 4ª clase y residen en él cinco vice-cónsules. Uno de Francia, otro de Inglaterra, otro de los Estados Unidos, otro de Bélgica y otro de Suecia

65. *El Balear*, 6 de septiembre de 1848. Hemeroteca digital de la BNE.

66. Diario *El Imparcial*, 28 de abril de 1872, p. 3. Hemeroteca digital de la BNE.

67. *Ibidem*, 23 de julio de 1876, p. 3.

y Noruega. Es bastante inseguro cuando arrecia el O. y suelen perderse en su ensenada algunos buques cuando el viento corre en esta dirección. El fondeadero es, en su parte más próxima a la playa, de unos 7 metros de profundidad: se extiende media milla de N.O. a S.E.; ofrece abrigo de las vientos del E. hasta el N.O. para toda clase de embarcaciones y sean estas del porte que sean, pueden zarpar con libertad desde la rada, con cualesquiera de los otros vientos a que se haya sujeta, como son los de S.O. y S.E.⁶⁸

La descripción que hace Blasco es el punto de partida para todas las novedades que al desarrollo portuario aguardan los siguientes siglos.

68. BLASCO SEGADO, R.: ob. cit., 14 de noviembre de 1891, portada, Hemeroteca digital de la Diputación de Almería. <http://dipalmeria.dipalme.org/prensa/>



1911-2011

BLOQUE 1
EL INICIO DE LA CONSTRUCCIÓN
DEL PUERTO (1911-1939)

El proyecto de embarcadero metálico

La historia de la construcción del puerto de Adra se inicia con el cambio de siglo. A comienzos de 1900 los empresarios abderitanos Ángel Ortiz de Villajos López y José Gómez se convierten en los promotores de la construcción de un embarcadero metálico.¹ Para ello encargan previamente la redacción del proyecto al ingeniero de caminos Joaquín Ortiz de Villajos López,² hermano de uno de los anteriores y autor del proyecto del muelle de poniente del puerto de Almería.

Los promotores aspiran a convertirse en concesionarios y diseñan un sistema para facilitar el embarque y desembarque de mercancías por medio de la construcción de un muelle embarcadero que avance en el mar hasta el punto donde anclaban los buques de mayor calado que arribaban al fondeadero abderitano.

En ese momento y durante las épocas anteriores en las que la rada de Adra ha sido uno de los puntos clave del comercio marítimo del Mediterráneo, las operaciones de embarque y desembarque de mercancías se realizaban mediante barcazas que se situaban en los costados de los buques. El proceso tenía un coste elevado debido al tiempo empleado en las operaciones a causa de su lentitud.

El ingeniero Joaquín Ortiz proyecta un muelle embarcadero que combina el uso de grúas con la instalación de vías férreas para pasar la carga a vagones y transportar las mercancías a lo largo del embarcadero hasta llegar a la línea de costa donde serían trasvasadas a carros.

Su construcción conllevaría un importante ahorro al prescindir de las barcazas, pudiendo embarcar y desembarcar de buque a muelle y viceversa. En paralelo se reducía el tiempo de estancia de los buques en el fondeadero, produciéndose una rebaja considerable en el pago de los derechos y tasas correspondientes.

Joaquín Ortiz no duda en la rentabilidad de una operación que suponía un desembolso de 596.334 pesetas, una suma considerable:

1. Archivo Histórico de la Provincia de Almería (en adelante AHPA), Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2047, J. Ortiz: «Proyecto de Muelle embarcadero metálico del Puerto de Adra», Provincia de Almería, Memoria, Madrid, 1º de enero de 1900.

2. Diario *El Radical*. Almería 29-I-1905, p. 4, Noticias varias. Citado en GUTIÉRREZ LATORRE, F.: *Vida y Obra del Compositor Ángel Ortiz de Villajos*, p. 13, Ediciones Rondas, Barcelona, 1993.



Plano de la fundición La Emancipación e inicio del embarcadero. 1900. Archivo Histórico Provincial de Almería.

Todas estas economías dan un margen muy amplio para que el concesionario del muelle obtenga beneficios que correspondan con la construcción del muelle embarcadero, rebajando no obstante las tarifas, para que la navegación obtenga importantes ventajas para su comercio.³

El emplazamiento escogido para el muelle embarcadero estaba situado en el punto más abrigado del litoral abderitano y menos expuesto a los vientos más frecuentes. Se busca también un lugar donde con menor longitud de puente se llegase a una profundidad suficiente en la que pudiesen fondear los barcos mercantes de un calado de hasta doce metros.

El lugar elegido dominaba la franja costera donde se agrupaban la mayor parte de las fundiciones de plomo existentes, ubicadas entre las ramblas del Cercado y de Bolaños, límites este y oeste del área escogida. En concreto, el futuro embarcadero quedaba en línea con la fundición La Emancipación y próximo a las fundiciones de Barrón, La Luisa y Hortales.⁴

Este emplazamiento quedaba, además, alejado de la población, no dificultando ninguna otra operación comercial que se efectuase en la costa y no viéndose afectado, a su vez, el muelle metálico por ninguna otra actividad.

3. AHPA, Expediente 2047, J. Ortiz: «Proyecto de Muelle embarcadero metálico del Puerto de Adra», Provincia de Almería, Memoria, Madrid, 1º de enero de 1900.

4. Existe constancia de un muelle embarcadero construido frente a la gran fundición de San Andrés a mediados del siglo XIX, que quedaba ubicado más a levante que éste y dentro de lo que más tarde sería el muelle de costa.

El muelle embarcadero tendría una anchura suficiente para albergar dos vías férreas de conexión con la línea de costa, con un piso polivalente que permitiese realizar indistintamente el transporte con carros.

El muelle metálico podría construirse de hierro o acero con un piso de madera. Tendría placas giratorias para permitir el cambio de sentido de las locomotoras que remolcasen los vagones. Dicho muelle estaría compuesto por un puente de unos 230 metros de longitud y una anchura de cinco metros que terminaba en una cabeza rectangular que ofreciese una mayor resistencia al oleaje de los vientos dominantes. Esta cabeza de 1.750 m² se diseñaba con una longitud de 70 metros y una anchura de 25 metros.

Los pilares que lo sujetaban estaban calculados entre 15 y 20 metros, que proporcionaban una altura sobre el nivel del mar para que las olas pasaran por debajo de él en días de temporal.

La conexión ferroviaria del muelle continuaba con dos vías en tierra para que las mercancías pudiesen llegar a los almacenes de las fábricas cercanas e incluso al pueblo.

La concesión de este muelle tenía un plazo de 99 años. Las obras tendrían que comenzar dentro del año siguiente al que se hubiese otorgado la concesión y deberían concluir en un plazo máximo de tres años.

A lo largo del año 1900 las distintas administraciones se pronuncian de manera favorable con respecto a su construcción. Los futuros concesionarios inician la tramitación del proyecto acogándose a lo dispuesto en la Instrucción de 20 de agosto de 1883 que regulaba las concesiones a particulares en los puertos, como desarrollo de la Ley de Puertos de 1880.⁵

El Gobierno Civil publica en el *Boletín Oficial de la Provincia* el correspondiente anuncio de fecha 8 de marzo, para que los particulares pudiesen presentar las alegaciones en un plazo de treinta días a partir de la fecha de su publicación.⁶

El plazo de las alegaciones pasa sin oposición alguna. El pleno del Ayuntamiento de Adra acuerda por unanimidad el 23 de julio de 1900 informar favorablemente la realización de esta obra.⁷

El 3 de noviembre el Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio realiza la aprobación del proyecto sin obstáculo alguno.⁸

5. *Gaceta de Madrid* nº 244 de 1º de septiembre de 1883, pp. 602-603. Real Orden de 20 de agosto de 1883. Instrucción relativa a la tramitación de los expedientes para otorgar a particulares las concesiones de que trata el capítulo 6º de la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880.

6. *Boletín Oficial de la Provincia de Almería* (en adelante *BOPA*), nº 63, 13-III-1900, p. 2, Anuncio, Sección de Fomento, Obras Públicas; Archivo Agencia Pública de Puertos de Andalucía (en adelante *AAPPA*), «Expediente de trámite para la concesión de un muelle embarcadero metálico en la bahía del puerto de Adra que solicitan D. Ángel Ortiz y D. José Gómez», el gobernador civil, Esteban Angresola.

7. Alcaldía Constitucional de Adra, sesión plenaria del 23 de julio de 1900, certificación de Miguel Espinar Canas, secretario del Ayuntamiento de Adra; AAPPA: «Expediente de trámite para la concesión de un muelle embarcadero metálico en la bahía del puerto de Adra».

8. Consejo Provincial de Agricultura, Industria y Comercio, Sesión del día 3 de noviembre de 1900; AAPPA: «Expediente de trámite para la concesión de un muelle embarcadero metálico en la bahía del puerto de Adra».

El 13 de noviembre se reúne el Pleno de la Diputación Provincial de Almería que estudia el informe favorable de la Comisión de Fomento. Los miembros de la comisión realizan la siguiente exposición al pleno:

Son grandes y numerosas las ventajas que han de lograrse con la realización de esta obra, que ha de prestar sumas facilidades para las faenas de carga y descarga, hoy lentas y penosas, abaratando su coste; que ha de contribuir a llevar a cabo la explotación de los ricos yacimientos mineros de la comarca alpujarreña que hoy no pueden laborearse...

El dictamen es aprobado sin impugnación.⁹

En el mismo sentido se manifiesta la Comandancia Militar de Marina de la provincia de Almería, que hace suyo un informe del Ayudante de Marina de Adra favorable en su totalidad al proyecto, recordando en el mismo las interrupciones continuas de las operaciones de carga y descarga de mercancías en la rada en cuanto aparecen determinados vientos para los que esta costa se encuentra desprotegida:

...dependiendo la posibilidad de las operaciones de carga y descarga de que no reinen vientos del E.S.E. al O.S.O. a los que se encuentra descubierta, se ven aquellas interrumpidas con frecuencia o sin poderse efectuar, resultando con tal inseguridad que aún siendo este el puerto natural para Berja, Dalías y pueblos de la Alpujarra, tengan que llevar sus productos al puerto de Almería con mayores gastos de transporte. Dicho muelle embarcadero aumentaría las posibilidades de poderse hacer las expresadas operaciones, las haría más rápidas y menos costosas y favorecería a las industrias de mar, facilitando botar y varar las embarcaciones, dándoles a sotavento algún abrigo para efectuarlo¹⁰

En 1901 y a pesar de que la tramitación del proyecto se resuelve en todos los casos de manera positiva, éste no llegará a realizarse, motivado a buen seguro por el importante desembolso económico que debían hacer sus promotores y a la falta de financiación para realizar el mismo.

El diputado José Bellver consigue que el puerto sea declarado de interés general

Los primeros pasos administrativos para propiciar la construcción de la infraestructura portuaria de Adra se remontan al siglo XIX con la publicación de la llamada Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880.¹¹ Dicha ley clasificaba los puertos de interés general de primer

9. AAPP: Comunicación del presidente de la Diputación Provincial de Almería al gobernador civil dando cuenta de la aprobación plenaria del proyecto de embarcadero metálico, Almería, de 13 y 17 de noviembre de 1900.

10. AAPP: Expediente de trámite para la concesión de un muelle embarcadero metálico en la bahía del puerto de Adra, oficio del comandante militar de Marina de la provincia de Almería nº 251 al ingeniero jefe de Obras Públicas de Almería, Almería a 31 de diciembre de 1900.

11. *Gaceta de Madrid* nº 129 de 8 de mayo de 1880. Ley. «Del dominio de las aguas del mar litoral y sus playas, de las accesiones y servidumbres de los terrenos contiguos», pp. 331-333. www.boe.es



La costa de Adra en 1906 sin puerto. Archivo Municipal de Adra.

y segundo orden y de interés local. Mientras que los de interés general se financiaban con fondos estatales, los de interés local debían financiarse con aportaciones de ayuntamientos y diputaciones.¹²

Dada la escasa representatividad del fondeadero de Adra, en el momento de aprobarse la Ley, que distaba mucho del esplendor económico de la primera mitad del siglo XIX, el futuro puerto abderitano quedó clasificado como de interés local. La propia Ley de Puertos señalaba que para que un puerto pasara de ser considerado de interés local o provincial a de interés general, era necesaria una modificación por ley.¹³

Por tanto, la construcción de un puerto de interés local era tarea casi imposible, debido a la falta de recursos para que el Ayuntamiento de Adra abordase esta obra.

En marzo de 1903 la *Gaceta de Madrid* publica un Real Decreto en el que se aprueba la creación de tres divisiones de ingenieros para el estudio, ejecución, conservación e inspección de las obras de los puertos de interés general del Estado, los provinciales y municipales.¹⁴ Entre estos últimos se encontraba catalogado el futuro puerto de Adra.

Aún así, esta norma dejaba la puerta abierta a que puertos clasificados como de interés local y provincial pudieran optar a la consideración de interés general, teniendo en cuenta la existencia de una amplia zona costera sin puertos de interés general.¹⁵

12. La condición para que un puerto figurase entre los de interés general y recibiese la aportación económica del Estado, era que el movimiento mercantil del puerto interesara a varias provincias y se conectase con los principales centros productores del país. Ley de Puertos, art. 15.

13. Ley de Puertos de 1880, capítulo III, artº 15: «No se podrá alterar esta clasificación sino en virtud de una ley».

14. *Gaceta de Madrid* nº 74 de 15-III-1903. Real Decreto, 13-III-1903, pp. 1.106-1.107. Adra quedaba integrada en la Zona del Sur, dentro del litoral de la Península entre Ayamonte y Almería.

15. Real Decreto, 13-III-1907, artº 21, apartado 7; *Gaceta de Madrid*, 15-III-1903, p. 1.107. En ese momento los puertos de interés general más próximos a Adra se localizaban en Almería y Motril, equidistantes con el municipio abderitano.



José Bellver. Revista *Farua*, 2009.

La apuesta decidida por la construcción del puerto de Adra arranca en agosto de 1905 con la presentación de José Bellver Oña¹⁶ para su reelección como candidato a diputado por el distrito almeriense de Berja. El diario *La Crónica Meridional* describe a Bellver como un diputado muy activo en el Congreso, y da cuenta de la influencia que se ha ganado entre la masa electoral del distrito como consecuencia de su gestión política «que ha conseguido la inclusión en el Plan General del Estado de varias carreteras, caminos secundarios, subvención para las obras del puerto de Adra...»¹⁷

Bellver era un abogado de prestigio, especializado en derecho administrativo que trabajaba como oficial letrado del Consejo de Estado y se había convertido en diputado del partido conservador por el distrito al que pertenecía Adra, tras haber conseguido su acta en las elecciones de 1903. Su candidatura era un valor seguro para los próximos comicios de 1905. En septiembre de ese año Bellver es reelegido diputado¹⁸ y visita Adra para manifestar su compromiso con las aspiraciones de esta población.¹⁹

16. José Bellver Oña [Tabernas (Almería) 1865-Madrid 1932]: Abogado, Oficial Letrado del Consejo de Estado, Magistrado del Tribunal Supremo y diputado a cortes en varias legislaturas. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

17. Diario *La Crónica Meridional de Almería* (en adelante *LCM*) 11-VIII-1905, «Distritos y Candidatos», p. 2. Hemeroteca digital de la Diputación de Almería.

18. Las elecciones se celebran el 10 de septiembre. A nivel nacional gana el Partido Liberal, pero Bellver tiene la fidelidad de los votantes gracias a sus gestiones y su trabajo parlamentario en pro del distrito. www.congreso.es. *Índice Histórico de Diputados*. Signatura: A.C.D. Serie documentación Electoral: 119 n° 4.

19. *LCM*, 17-IX-1905, p. 3, «El diputado sr. Bellver Oña». Hemeroteca digital de la Diputación de Almería.

En abril de 1907 se celebran nuevos comicios y su candidatura se impone de nuevo en el distrito almeriense de Berja.²⁰ Es en esta legislatura y aprovechando la victoria obtenida por el partido conservador en toda España, cuando Bellver realiza un trabajo parlamentario clave para la consecución de la construcción del puerto de Adra.

De manera paralela a la actividad de Bellver, el Ayuntamiento de Adra, también gobernado por los conservadores, adopta una resolución el 15 de julio en el que se acuerda autorizar al alcalde, Francisco Segado Medina,²¹ a iniciar los trámites para solicitar la construcción del puerto. El texto del acta municipal que recoge la resolución dice lo siguiente:

Dado cuenta de la moción formulada por la Comisión de Hacienda interpretando las gestiones hechas por el vecindario de esta localidad, para la construcción por cuenta del Estado de un puerto de embarque en esta rada, con cuya obra a la vez de dar ocupación a multitud de obreros que por falta de trabajo se ven precisados a emigrar al extranjero, sería de utilidad general no sólo para el Estado y esta villa (sino) que con esta obra de referencia habrá de dársele vida a los pueblos de la Alpujarra y cuantos comprende esta zona, a la vez que poder ser explotados los recios criaderos de mineral que existen en la Sierra de Gador, Paterna y Alpujarras, que por falta de vías próximas de comunicación tienen suspendidos sus trabajos, y de llevarse a efecto la construcción del puerto en esta playa por él habrían de exportarse tan cuantiosas riquezas. Enterados los sres concejales y previa la oportuna discusión, unánimemente se acordó autorizar al sr. Alcalde para que en representación del Ayuntamiento y adquiriendo los datos oficiales que puedan ser facilitados por la aduana nacional de esta villa sobre la importación y exportación por esta rada y los que puedan obtener particularmente, eleve respetuosa instancia al sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia sobre tal petición, a fin de que pueda proponerlo así al Gobierno de S.M...²²

El 16 de julio el *Diario de Sesiones de Cortes* del Congreso de los Diputados publica la proposición de ley elaborada y presentada por José Bellver Oña, solicitando para el puerto de Adra su declaración como de interés general en los siguientes términos: «Artículo único: Queda comprendido entre los puertos de interés a que se refiere el párrafo 2º del artículo 16 de la Ley de 7 de mayo de 1880, el puerto de Adra en la provincia de Almería».²³

José Bellver persigue con esta proposición la inclusión del puerto de Adra en el listado de los puertos catalogados como de segundo orden entre los que se incluía en ese

20. Las elecciones se celebran el 21 de abril de 1907 y la legislatura se prolongará tres años, hasta mediados de abril de 1910. www.congreso.es. *Índice Histórico de Diputados*. Signatura: A.C.D. Serie documentación Electoral: 121 n° 4.

21. Francisco Segado Medina [Adra 1825-1909]: A finales de siglo entra en política siendo alcalde constitucional de Adra en 1865 y 1891 por el Partido Conservador. Propietario y comerciante. Ver más adelante: Protagonistas del proyecto del Puerto de Adra.

22. MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M.: *Adra 1911. 75 Aniversario desde el inicio de las obras de su puerto*, p. 13 y 28. El autor recoge el texto de la resolución municipal, registrada en el Libro de Actas Municipales de 1907, fols 22-23, Archivo Histórico del Ayuntamiento de Adra (en adelante AHAA).

23. *Diario de Sesiones de Cortes* (en adelante DSC), Congreso, 16-VII-1907, Apéndice 20 al n° 52: «Proposición de ley del sr. Bellver declarando de interés general el puerto de Adra». Recurso electrónico. Biblioteca del Parlamento de Andalucía.

momento el puerto de Almería, único puerto de esta provincia que tenía asegurada su construcción con fondos estatales.

El día 20 Bellver Oña lee la citada proposición de ley y ruega al Congreso se sirva tomarla en consideración. La Cámara la acepta anunciándose que pasaría a las secciones para el nombramiento de la correspondiente comisión.²⁴ La prensa almeriense se hace eco al día siguiente de la intervención del diputado.²⁵

Días más tarde, la Comisión del Congreso expone su dictamen y lo somete a la deliberación de la Cámara. El proyecto de ley coincide con el texto de la proposición de ley presentada por Bellver.²⁶ Al día siguiente el Congreso aprueba el proyecto de ley y lo remite al Senado para que continúe su tramitación.²⁷

En paralelo a la actividad parlamentaria, el Ayuntamiento abderitano remite el 29 de julio una documentación al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería. En ella se recopilan a manera de memoria todos aquellos datos que pudiesen corroborar la importancia en cuanto a movimiento de mercancías de la costa abderitana y la necesaria construcción de lo que podría ser el «puerto de la Alpujarra». La carta de presentación de dicha memoria recalca la importancia de la construcción de un puerto-embarcadero, cuya obra, declarada de interés general, se llevase a efecto por cuenta del Estado y solicita al Ingeniero Jefe su informe favorable para que éste fuese elevado al Ministerio de Fomento.

La misiva añade que solo entre septiembre de 1907 y noviembre de 1908 se exportaron por barco desde el fondeadero de Adra un total de 162.207 barriles de uva y 6.325 cajas de almendras en un total de 45 vapores con destino Amberes, Bremen, Hamburgo, Liverpool, Londres y Nueva York. Adra comenzaba a ser una alternativa al puerto de Almería para el embarque de uva, sobre todo la procedente de las vecinas localidades de Dalías y Berja que tenían en la costa abderitana un enclave estratégico más cercano y que acarrearba menores costes de transporte y menos accidentes con la carga.²⁸

El 10 de octubre pasa a la Comisión del Senado la comunicación del ministro de Fomento, remitiendo los informes y croquis referentes al puerto de Adra.²⁹

La Comisión examina el Dictamen remitido por el Congreso así como el informe de la Dirección General de Obras Públicas remitido por el Ministro de Fomento. Este informe señala que

24. *DSC*, Congreso, nº 56, 20-VII-1907, p. 1397. Recurso electrónico. Biblioteca del Parlamento de Andalucía.

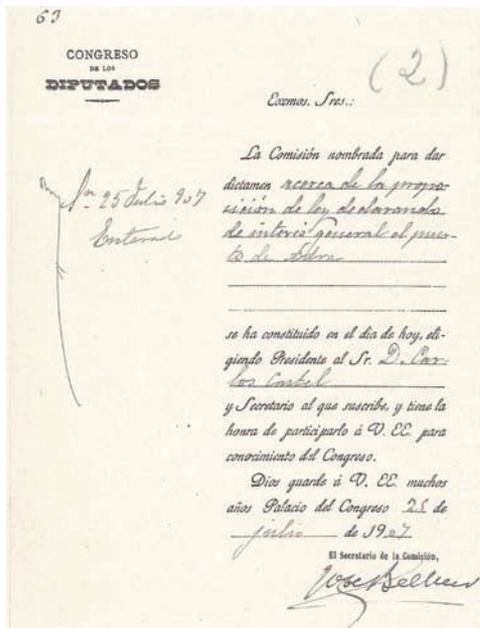
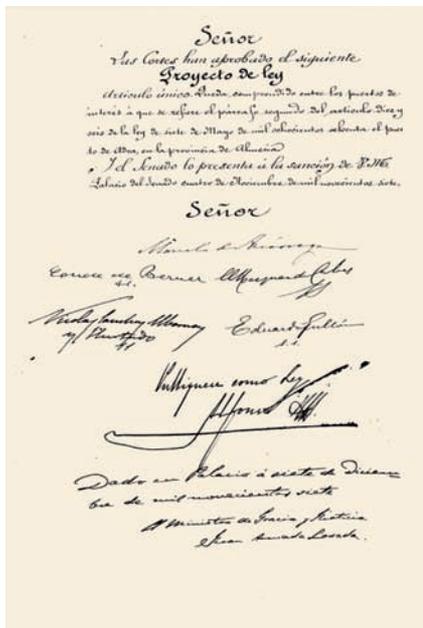
25. *LCM*, 21-VII-1907, p. 3. En el Congreso. «En la sesión celebrada esta tarde en el Congreso, el Diputado por el distrito de Berja Sr. Bellver (D. José), ha apoyado una proposición pidiendo que se declare de interés general la construcción del puerto de Adra en esa provincia». Hemeroteca digital de la Diputación de Almería.

26. *DSC*, Congreso, nº 61, 25-VII-1907, Apéndice 18. La Comisión estaba formada por Carlos Castel como presidente, José Bellver como secretario, Isidoro de la Cierva, Prudencio Rovira, Carlos González Rothwoss y el escritor José Martínez Ruiz «Azorín», diputado por Almería.

27. *DSC*, nº 62, 26-VII-1907, Apéndice 11, «Proyecto de ley aprobado definitivamente declarando de interés general el puerto de Adra».

28. MARTÍNEZ MARTÍNEZ: ob. cit., p. 29. El autor cita esta carta perteneciente al Libro Copiador de Correspondencia del Ayuntamiento de Adra de los años 1906-1908. Ver *LCM* 20-XII-1907, p. 3, «Campana Uvera de 1907» y 3-XII-1908, p. 2. «Campana uvera de 1908».

29. *DSC*, Senado, nº 68, 10-X-1907, p. 1.273.



Proyecto de ley manuscrito y aprobación del Senado de la declaración de interés. Archivos del Senado y del Congreso de los Diputados.

... dicho puerto está por su fondeadero en una playa abierta a todos los vientos, excepto al primer cuadrante, y la mitad del cuarto, por lo cual el coste de la obra sería de importancia; más existiendo tráfico de exportación de alguna consideración también en aquella localidad, convendría favorecerle con la autorización de algunas obras por cuenta del Estado.³⁰

A partir de ese momento, la Comisión somete el proyecto de ley a la deliberación del Senado. El 31 de octubre el Senado aprueba sin discusión el dictamen de la Comisión y el proyecto de ley que declara de interés general el puerto abderitano, con un único artículo: «Queda comprendido entre los puertos de interés general a que se refiere el párrafo 2º del art. 16 de la ley de 7 de mayo de 1880 el puerto de Adra, en la provincia de Almería».³¹

En los primeros días de noviembre el Senado presenta el proyecto de ley al Rey Alfonso XIII para la sanción real, que se produce con fecha 7 de diciembre.³² En la sesión del martes 17 de diciembre, el Senado publica la Ley sancionada por S.M. declarando de interés general el puerto de Adra.³³

30. DSC, Senado, nº 81, 29-X-1907, apéndice 2º, Dictamen de la Comisión acerca del proyecto de ley declarando de interés general el puerto de Adra.

31. *El País*, Madrid, 1-XI-1907, p. 3, «Senado. Sesión de ayer». Hemeroteca de la BNE.

32. Documento manuscrito del proyecto de ley aprobado por el Senado, Madrid, 4-XI-1907. En el mismo aparece la firma del monarca acompañada de la frase manuscrita «Publíquese como Ley». www.senado.es

33. DSC, Senado, nº 121, 17-XII-1907, apéndice 26.

Al día siguiente el *Diario de Sesiones del Congreso* hace lo propio.³⁴ La prensa almeriense da cuenta de la firma del Rey declarando de interés general el puerto de Adra y dedica un artículo para poner de manifiesto la importancia que tiene este municipio en el comercio marítimo de la provincia de Almería:

El puerto de Adra es como el de Garrucha un fondeadero necesario al comercio de las localidades donde radican. Por el primero se carga al cabo del año gran cantidad de sacos de azúcar y ahora, muy reciente está un dato demostrativo de la importancia de ese puerto en el número de barriles que por allí se han embarcado durante este año durante la faena vera.³⁵

La norma es finalmente publicada en *La Gaceta* al día siguiente, con la firma del ministro de Fomento, Augusto González Besada.³⁶

Tras su declaración de interés general, la Dirección General de Obras Públicas encargó el estudio y la realización del primer proyecto, de lo que se hace eco la prensa de Almería en febrero de 1908.³⁷

En paralelo, la Diputación de Almería va a lograr la inclusión en el Plan de Ferrocarriles Estratégicos de un ramal de la línea general de San Fernando a Cartagena por la costa, que conectase el futuro puerto de Adra con la Alpujarra, lo que daría a este enclave portuario un mayor protagonismo.

El 24 de marzo la Dirección General de Obras Públicas aprueba el presupuesto para el estudio del puerto de Adra.³⁸

En abril las visitas de políticos influyentes en pro de la construcción del puerto se suceden. El día 15 lo hace José Bellver en condición de diputado e impulsor de las obras.³⁹

Al día siguiente es el turno de los liberales Natalio Rivas⁴⁰ y Segismundo Moret,⁴¹ prometiendo colaborar estrechamente con el diputado conservador para la consecución de la construcción del puerto abderitano y de la ejecución del ferrocarril estratégico.⁴²

34. *DSC*, Congreso, nº 122, 18-XII-1907, apéndice 11, «Ley sancionada por S.M. declarando de interés general el puerto de Adra». Proyecto de Ley. Artículo único. Queda comprendido entre los puertos de interés á que se refiere el párrafo 2 del artículo 16 de la ley de 7 de Mayo de 1880 el puerto de Adra, en la provincia de Almería.

35. *LCM*, 21-XII-1907, p. 3. Artículo editorial. «El Puerto de Adra». Hemeroteca de la Diputación de Almería.

36. *Gaceta de Madrid* nº 355, 21-XII-1907, p. 1.070. Ley comprendiendo entre los puertos de interés a que se refiere la ley de 7 de mayo de 1880, el puerto de Adra; GONZÁLEZ BESADA, A.: [Tuy (Pontevedra) 1865, Madrid 1919]. Abogado y político español. Ministro de Hacienda, Gobernación y Fomento en diversos gobiernos conservadores FUENTE: http://es.wikipedia.org/wiki/Augusto_Gonz%C3%A1lez_Besada

37. *LCM*, 18-II-1908, p. 3, «El puerto de Adra». Hemeroteca de la Diputación de Almería.

38. *Gaceta de Madrid* nº 88 de 28-III-1908, p. 1.310.

39. *La Época*, 15-IV-1908, portada: «El diputado Bellver y Oña en Berja»; *La Época*, 20-IV-1908, p. 2: «El sr. Bellver Oña en su distrito». Hemeroteca de la BNE.

40. Natalio Rivas Santiago [Albuñol (Granada) 1865-Madrid 1958]: Abogado, político y escritor. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

41. Segismundo Moret y Prendergast (Cádiz, 1833 - Madrid, 1913): Político liberal español. Jefe del Partido Liberal. Varias veces ministro y Diputado a Cortes en un gran número de legislaturas entre 1869 y 1907, representó en dos ocasiones por la provincia de Granada por el distrito de Albuñol, www.biografiasyvidas.com y www.congreso.es

42. *LCM*, 18-IV-1908, p. 2: «Desde Adra». Hemeroteca de la Diputación de Almería.

La visita de Segismundo Moret en compañía de Natalio Rivas será clave para acelerar el proceso administrativo en marcha y proceder a la subasta de las obras, ya que en los años venideros la política local y nacional estará en manos del partido liberal.⁴³

En ese momento, Moret es diputado por el distrito de Albuñol y Natalio Rivas lo es por el de Órjiva, municipios alpujarreños de Granada. La vinculación de Natalio Rivas con Adra, municipio limítrofe de Albuñol se remonta a su juventud, momento en el que hace gran amistad con el político liberal Francisco Cuenca Ibañez,⁴⁴ alcalde de Adra entre 1884-1886, y con Francisco Antonio Soler Martínez,⁴⁵ jefe del partido liberal de la localidad. La influencia de Natalio será decisiva para conseguir la licitación y la posterior adjudicación de las obras.⁴⁶

Los estudios y proyectos del puerto son encargados al ingeniero José Molero Levenfeld⁴⁷ por Real Orden de 26 de junio de 1908.⁴⁸

Primeros proyectos constructivos (1908-1929)

El primer proyecto redactado (1908-1909)

Los estudios de José Molero comenzaron el 16 de julio de 1908 y concluyeron un año más tarde.⁴⁹ En la memoria manuscrita de 40 páginas que redacta como complemento al proyecto, plantea la construcción del puerto como un anhelo tanto para dar respuesta al tráfico de los productos locales como a los de una extensa zona de pueblos muy ricos que necesitan esta nueva infraestructura.⁵⁰

43. Sobre la visita de Moret y Natalio Rivas a la Alpujarra en abril de 1908 ver VARGAS LORENTE, P.: *Diputados a Cortes por la Alpujarra* «Natalio Rivas», pp. 151-163, Ayuntamiento de Albuñol, 2006.

44. Francisco Cuenca Ibañez (Adra 1830-1890): Político republicano. Fue alcalde de Adra entre 1884 y 1886 y Jefe Superior de Administración Civil. Muere en 1890 en el mes de marzo, cuando ocupaba el cargo de Gobernador de Murcia; LÓPEZ ROMERO, A.: www.adracultural.es.

45. Francisco Antonio Soler Martínez (Adra 1849-1926): Alcalde de Adra, diputado Provincial, Jefe local del partido liberal, empresario y uno de los principales promotores de la construcción del puerto. Ver MARTÍNEZ MARTÍNEZ: ob. cit. y *LCM*, 2-II-1926, esquila Francisco Soler Martínez. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

46. VARGAS LORENTE, P.: ob. cit., pp. 206-207. En Adra conoció a la joven Rosa Soler Lidueña, hija de Francisco Antonio Soler, que se convirtió en su primer amor de juventud. Rivas compaginaba las visitas a Rosa con la tertulia del Círculo Liberal. Aquella relación con Rosa Soler se rompió, pero la amistad de Natalio Rivas con Soler Martínez y con otros liberales abderitanos continuó a lo largo de toda su vida.

47. José Molero Levenfeld (Granada 1872, Almería 1944): Ingeniero Jefe de Primera Clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra; <http://www.gergal.net/gergalenosilustres/gergalenosilustres.html#josemoleolevenfeld>; *LCM*, 25-I-1910, p. 3, esquila.

48. AAPP, Expediente Puerto de Adra, Carta de José Molero Levenfeld de 20 de abril de 1910 a la Dirección General de Obras Públicas solicitando el pago que se le adeuda por la redacción del proyecto. La revista *Madrid Científico* de septiembre de 1908 da cuenta del inicio de los citados estudios bajo la dirección de José Molero, p. 23.

49. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2114-1809, Sección 1ª, legajo 458, n.º 5, Molero Levenfeld, J.: «Memoria de los estudios y primer proyecto del puerto de Adra».

50. Ídem.

El autor recoge en su trabajo la frase ya acuñada «Puerto de la Alpujarra» para señalar la dimensión comarcal del proyecto y justifica la necesidad de este puerto «por la importancia y situación que ocupa la villa de Adra, límite de las estribaciones de la Alpujarra y punto intermedio casi equidistante entre Almería y Motril».⁵¹ Molero Levenfeld toma como base los proyectos de los puertos de Motril y Almería, debido a la gran semejanza del litoral existente entre ambas poblaciones y de la coincidencia de vientos predominantes y reinantes. Para ello, parte de la similitud de las corrientes, las mareas y los vientos de la zona costera que se extiende a lo largo de unos 100 kilómetros.⁵²

El ingeniero proyecta para Adra un puerto de inferior capacidad por su menor tráfico, situando su posible emplazamiento en el tramo comprendido entre la rambla del Ahijado y la antigua desembocadura del río Adra.

Otro tema de estudio es el de las variaciones experimentadas en la costa. El movimiento de arrastre de arenas debido a los temporales es tan grande que la configuración costera varía constantemente. Documenta este fenómeno Molero Levenfeld con un plano de la fábrica azucarera San Nicolás donde se observa el gran retroceso experimentado en la línea marítimo terrestre desde 1883 hasta comienzos del siglo XX. Esta recesión es coincidente con el régimen de corrientes y la disminución de las aportaciones de los arrastres del río Adra, cuyo curso bajo había sido desviado en 1872 mucho más a levante de la población. Ello provocaba la erosión de la zona ocupada por el ingenio azucarero, construido en las inmediaciones del antiguo delta.⁵³

El propietario de San Nicolás, el empresario malagueño Tomás Heredia Grund, había realizado entre 1893 y 1900 una serie de inversiones en escolleras para tratar de defender los edificios de esta fábrica de los temporales, que aproximaban cada vez más la línea costera hacia el interior del inmueble.⁵⁴ Los intentos por contener la erosión fueron inútiles. El proceso de recesión en esa zona era imparable, por lo que Molero Levenfeld toma buena nota de ello para alejar lo más posible el recinto portuario de ese punto seriamente amenazado.

El ingeniero redactor valora el emplazamiento del puerto junto a la zona donde se asentaban las antiguas fundiciones. Pero la cercana rambla del Cercado, cuyos arrastres eran en ese momento muy grandes, suponían un serio obstáculo. Para evitar que dicha rambla desaguara dentro del futuro recinto portuario, José Molero elige emplazarlo a levante de dicha rambla, más próximo a la población y al lugar que históricamente se empleaba como varadero.⁵⁵

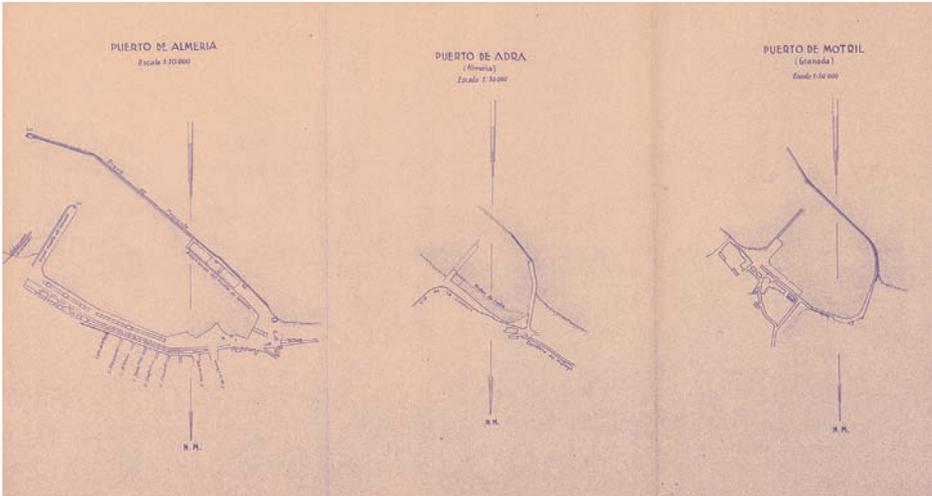
51. Ídem.

52. Ídem. El proyecto del puerto de Motril fue redactado por el ingeniero Julio Moreno el 9 de abril de 1906.

53. Ídem.

54. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2047-1371, F. de la Gomera, S.: «Proyecto de Escollera para defensa de la Fábrica de Azúcar San Nicolás en Adra», Memoria descriptiva de la obra, carta de Tomás Heredia Grund, propietario de San Nicolás, al gobernador civil de la provincia de Almería, Málaga, 25 de noviembre de 1895. .

55. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente nº 2114-1809, Sección 1ª, legajo 458, n.º 5, Molero Levenfeld, J.: «Memoria de los estudios y primer proyecto del puerto de Adra».



Planos de los puertos de Almería Adra y Motril. Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas, [24-10470-001].

El emplazamiento escogido reunía una serie de requisitos que lo hacían seguro:

–No existían corrientes que dificultasen la entrada al puerto ni comprometiesen la seguridad de las obras.

–Tenía como puntos de reconocimiento para los barcos la torre de los Perdigones, de día, y el faro de Adra, de noche, instalado a poniente de la anterior. Este nuevo faro había entrado en servicio a mediados de septiembre de 1899 en sustitución de otro, situado en la antigua desembocadura del río Adra, que había sido destruido por el mar.⁵⁶

–Quedaba a salvo de los arrastres de las ramblas del Ahijado y del Cercado, situadas más allá de su extremo oeste, así como de los del río Adra, a levante y a gran distancia.

–Su proximidad al núcleo urbano facilitaba el aprovisionamiento de agua y víveres para los barcos.

La única desventaja del lugar escogido era el poco resguardo que presentaba contra la marejada de poniente, condición difícil de encontrar en la costa abderitana, encontrándose para el levante un resguardo natural en la punta del río.⁵⁷

56. SANZ CRUZ, M.: *Faros de Almería. Mucho más que señales marítimas*, p. 26, Instituto de Estudios Almerienses, Diputación de Almería, 2007.

57. Señala Molero Levenfeld que los vientos más peligrosos son los del sur, tan intensos como poco frecuentes, aunque nadie se aventuraría a salir con ellos.



José Molero. Foto: www.gergal.net

Del estudio detallado de los vientos predominantes concluye Molero Levenfeld que el procedente del suroeste es del que debe resguardarse el puerto de Adra, siguiéndole en importancia los procedentes del sureste y del sur.

En cuanto a los tráficos marítimos potenciales, el ingeniero basa su estudio en los datos estadísticos de la Aduana de Adra en el periodo comprendido entre 1903 y 1907, con un promedio de tráfico anual de unas 10.000 toneladas anuales entre importación, exportación y cabotaje. Este escaso balance estaba provocado por la precariedad de los medios de embarque y de las comunicaciones terrestres.⁵⁸

Esta problemática era compartida por toda la comarca alpujarreña, cuyos productos parecía lógico que tuviesen como vía de salida y entrada el futuro puerto. Recuerda José Molero la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos, aprobada a finales de marzo,⁵⁹ como medio para remediar la incomunicación, mediante la ejecución del proyecto de enlace de Ugíjar con el puerto de Adra y conseguir la realización de esta obra como complemento a la construcción del puerto.

58. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente nº 2114-1809, Sección 1ª, legajo 458, n.º 5, Molero Levenfeld, J.: «Memoria de los estudios y primer proyecto del puerto de Adra».

59. *Gaceta de Madrid* nº 87, 27-III-1908, pp. 1.282-1.284. Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26-III-1908 que refunde las disposiciones de ambos tipos de ferrocarriles de ancho ibérico y ancho métrico, y modifica la más importante, la Ley de Ferrocarriles Secundarios de 30-VII-1904; *Gaceta de Madrid* nº 215, 2-VIII-1904, pp. 385-387. En ambas leyes aparecía la línea Ugíjar a Adra entre el listado de líneas de ferrocarriles secundarios subvencionables.

Pensaba el ingeniero que la inclusión de este tramo ferroviario de 30 kilómetros animaría la concurrencia de capitales para construirlo. Recordaba Molero Levenfeld que la solicitud presentada por el Ayuntamiento de Adra en septiembre de 1904, fue tenida en cuenta por Fomento, que incluyó esta línea en el Plan de Ferrocarriles Secundarios en noviembre de 1905.⁶⁰

Había razones para el optimismo en el futuro desarrollo de las comunicaciones terrestres. Ello lleva a Molero Levenfeld a augurar un notable incremento de la actividad comercial si Adra lograra convertirse en el puerto de referencia para toda la Alpujarra, cifrando ese crecimiento en un total anual de 100.000 toneladas, lo que significaba multiplicar por diez esta actividad.

En enero de 1909, mientras el ingeniero está en el ecuador de la redacción del estudio, el diario *El Heraldo de Madrid* se interesa por el tema y envía a Adra al redactor Enrique López Perea para publicar varios artículos sobre la economía abderitana titulados *Ecos de Adra*.⁶¹ López Perea adelanta algunas conclusiones del estudio y proyecto de Molero Levenfeld:

La rada que es de corta extensión se halla completamente abierta a los vientos de los cuadrantes segundo y tercero... lo cual obliga a los buques a abandonar el fondeadero en el momento que se afirma el viento al Sudoeste o al Oeste... el mejor sitio para que un buque pueda hacerse a la vela en cuanto entren los vientos del tercer cuadrante, lo tiene por 16 metros de agua sobre fango pegajoso y al S/ SO de la Torre de los Perdigones, que notable por su forma de cono truncado y por sus cuarenta metros de elevación se descubre en el extremo occidental de la villa, a noventa metros de la orilla y encima de un pequeño promontorio que sale veinticinco metros sobre el nivel del mar...⁶²

El periodista resalta las dificultades con las que los barcos mercantes y de pasajeros operan en esta rada:

... se pone bien de manifiesto la dificultad de que los buques hagan sus operaciones comerciales con toda la tranquilidad que requieren complementando la deficiencia, la falta absoluta de todo muelle o embarcadero, precisándose varar en la playa las embarcaciones, bien conduzcan mercancías o pasajeros...⁶³

Termina López Perea su artículo pidiendo celeridad en los políticos para que el proceso administrativo se resuelva lo más rápido posible:

Declarado ya el puerto de interés general y comenzados los estudios, solo faltan la constancia y trabajo de los llamados por la representación local que ostentan, a gestionar cual corresponde el aligeramiento de esos múltiples trámites que el engranaje administrativo de nuestra nación

60. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente nº 2114-1809, Sección 1ª, legajo 458, n.º 5, Molero Levenfeld, J.: «Memoria de los estudios y primer proyecto del puerto de Adra».

61. *El Heraldo de Madrid*, «Ecos de Adra», 17-I-1909, p. 5; 19-I-1909, p. 2; 25-I-1909, p. 2 y 13-II-1909, p. 3. Hemeroteca digital de la BNE.

62. *El Heraldo de Madrid*, «Ecos de Adra. El puerto», 17-I-1909, p. 5.

63. Ídem.

obliga a indefinidas demoras, perjudiciales muchas veces, como en este caso concreto ocurre, al desarrollo de los intereses de una localidad y de muchos pueblos que circundan y podrían utilizar el beneficio de progreso que siempre representa el garantizar con la formación de puertos artificiales las operaciones de comercio que necesitan los buques conductores de toda clase de mercancías.⁶⁴

En un nuevo artículo de esta serie, López Perea analiza los resultados de comercio y exportación obtenidos durante el año 1908, destacando las exportaciones de más de un millón de kilos de uva, 829.028 kilos de plomo y 492.200 kilos de galena como principales productos, que justifican sobradamente la construcción del enclave portuario.⁶⁵

Volviendo al estudio de Molero Levenfeld, éste recoge el diseño de un puerto pequeño, de poco coste y de fácil realización, con pequeña longitud de muelles de atraque y de calado suficiente para los buques que en ese momento lo frecuentan. El ingeniero plantea un puerto que pueda ampliar sus elementos para adaptarse al paulatino crecimiento del comercio marítimo, con un presupuesto razonable.

La capacidad proyectada se eleva a una superficie abrigada total de 12,5 hectáreas. Los cálculos de Molero Levenfeld estiman que el puerto puede cobijar unos 12 buques de unas dimensiones de 70 metros de eslora y 15 de manga, sin contar los que cabrían en el espacio resguardado por el dique de poniente como lugar de antepuerto.

El ingeniero proyecta las siguientes obras para cerrar el perímetro escogido:

- Un dique de poniente poligonal compuesto por tres alineaciones. Las dos primeras son diques muelles y la última puede convertirse en un muelle de atraque en toda o parte de su longitud, que sirve de abrigo de los vientos del sur.⁶⁶
- Un dique de levante, casi perpendicular a la costa, abrigando el puerto de los vientos del sureste.
- Las operaciones de dragado general para obtener las capacidades y calados necesarios.

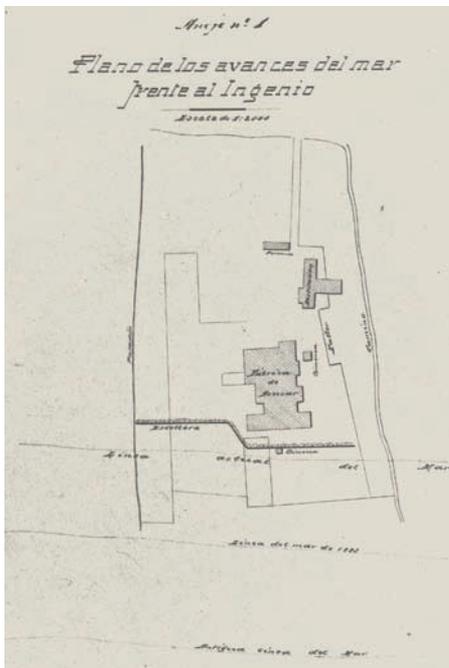
La bocana del puerto se calcula con una anchura de 96 metros, con un radio de virada de 150 metros para entrar en el puerto, con resguardo de los paramentos de los morros.

En cuanto al diseño de los muelles, éstos se proyectan para el atraque de dos barcos, con calado de 7,5 metros, y para recibir otras dos embarcaciones con calado de 5,9 metros. La anchura escogida para los muelles se calcula en un total de 25 metros, con la siguiente distribución: 4 metros para la colocación de las grúas, tres metros para la vía férrea, 10 metros de anchura para los tinglados y 8 metros para una carretera.

64. Ídem.

65. *El Heraldo de Madrid*, «Ecos de Adra», 13-II-1909, p. 3.

66. El autor explica que con esta alineación se consigue el resguardo de los vientos del tercer cuadrante que son los peligrosos, al tiempo que su forma poligonal facilita el replanteo y ejecución de la obra, permitiendo a los buques el atraque recto, indispensable por su gran longitud de eslora.



Cambios en la línea de costa junto a la azucarera San Nicolás. Archivo Histórico Provincial de Almería.

Ingenio San Nicolás con escollera de defensa. Archivo Municipal de Adra.



Molero Levenfeld aplaza hasta la realización de una posible ampliación las siguientes obras:

- El andén de costa, para aumentar las líneas de atraque.
- El dique de levante, que puede convertirse en un muelle de carga.
- La tercera alineación del dique de poniente, que puede ser incluso un muelle provisional mientras no se disponga de andén de costa.

José Molero advierte de la necesidad de hacer un seguimiento a las variaciones del régimen costero durante la construcción del dique de poniente. Para corregir estas probables alteraciones, estima conveniente depositar en la parte más próxima a la orilla las arenas extraídas en las operaciones de dragado del puerto.⁶⁷

Tras estas consideraciones, el autor determina el arranque del dique de poniente a levante de la Rambla del Cercado, eligiendo la sección poligonal a la de diseño curvo para su mayor facilidad de ejecución. Además, para facilitar el atraque de los buques, Molero Levenfeld determina las alineaciones de la siguiente manera:

- La primera sensiblemente perpendicular a la orilla, de 161 metros de longitud.
- La segunda, de 228 metros.

67. Vaticina el autor un gran volumen de terrenos ganados al mar en esa zona exterior al dique de poniente.

– La tercera, de 245 metros, y casi paralela a la costa.

Por su parte, el dique de levante se proyecta como dique de abrigo. Su arranque se localiza al oeste del carril de la Playa, enlazando con éste por una rampa pequeña y lleva una sola alineación casi perpendicular. Como conexiones terrestres, el puerto quedaba comunicado con la carretera de Málaga a Almería y con el mencionado carril.

Las operaciones de dragado contemplan calados diferentes según las zonas:

- Una primera zona, con un calado máximo de 9,9 metros, en los dos primeros diques de poniente.
- La segunda zona, con un calado de entre 5,9 y 7,5 metros, para permitir el atraque de veleros de toda clase y buques de vapor que representan más de la mitad del tráfico que se verifica en ese momento.⁶⁸
- Quedaba sin dragar una tercera zona que se reserva como varadero de barcos y se proyecta un embarcadero en el puerto de 3 metros de calado.

El autor propone como sistema constructivo la ejecución de los diques con bloques de hormigón y sugiere una combinación de distintos tipos de escollera con el empleo de bloques de mampostería. Molero Levenfeld elige una cantera próxima a Adra y a la carretera de Almería ubicada en el paraje conocido como Hoyo de Vera, situado a unos 2 kilómetros de las instalaciones portuarias.

Molero Levenfeld termina este trabajo el 16 de julio de 1909, valorando las obras con un presupuesto general de 4.287.421,26 ptas.⁶⁹

La jefatura de Obras Públicas de Almería coincide con las líneas generales del contenido, aunque juzga conveniente que las obras se ejecuten por trozos subastándose de manera independiente cada una de ellas. Además, rebaja el coste estimado a 3.890.373,19 ptas.⁷⁰

En paralelo al trabajo realizado por José Molero, se culmina en Adra el proceso de constitución y creación de una nueva empresa azucarera, cuyos directivos van a estar vinculados al desarrollo de la infraestructura portuaria.

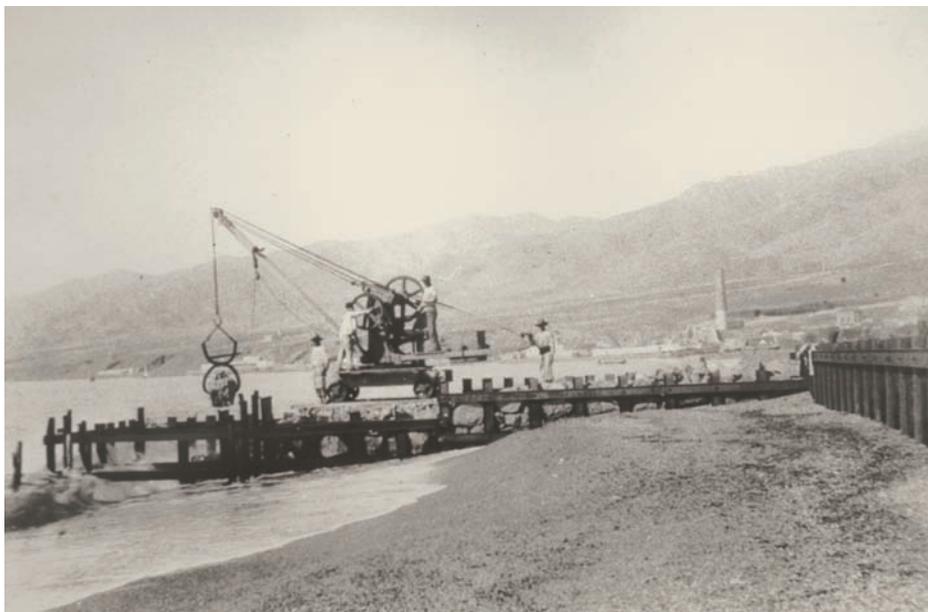
En 1908, y desde décadas anteriores, el comercio de azúcar a través de barcos de cabotaje era una de las principales mercancías de salida desde la rada de Adra, a pesar de que el ingenio San Nicolás había reducido notablemente la producción. Una grave avería ocurrida en su caldera provocó que no pudiese concluir la campaña.⁷¹

68. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente n.º 2.114-1.809, Sección 1.ª, legajo 458, n.º 5, Molero Levenfeld, J.: «Memoria de los estudios y primer proyecto del puerto de Adra».

69. *Ibidem*, Presupuestos de ejecución material y contrata. La conclusión del proyecto tiene fecha de 16-VII-1909. Más del ochenta por ciento del presupuesto se destina a la construcción del dique de Poniente, parte principal del futuro puerto.

70. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Sección 1.ª, legajo 458, n.º 5, Informe de la Jefatura de Obras Públicas de Almería, septiembre de 1909, 9 pp.

71. MIGUEL DONOSO, A.: *Desenvolvimiento de la industria azucarera en España*, Dirección General de Comercio y Trabajo, p. 78, Madrid, 1912. Ver *El Herald*, «Ecos de Adra», 13-II-1909.



Espigón de defensa en la fábrica San Nicolás, 1900. Archivo Municipal de Adra.

Al año siguiente, un grupo de propietarios y hacendados, vinculados a los sectores liberales, capitaneados por el empresario y banquero Luis Leboucher y Gravot,⁷² se reúnen en el Ayuntamiento abderitano con el fin de constituir una empresa azucarera.⁷³

El 14 de abril se inician los trámites para la creación de la Sociedad Cooperativa Azucarera de Adra, en el transcurso de una asamblea. En la reunión se anuncia la firma de la escritura de constitución de la sociedad para el día 30 y la intención de construir un ingenio llamado Azucarera de Adra.⁷⁴

El 16 de mayo se constituye el consejo de administración de la nueva sociedad con Leboucher como presidente y un total de ocho vocales entre los que se encuentra el em-

72. Luis Leboucher y Gravot era hijo de un empresario vinculado a una afamada sociedad de crédito de París y director del Banco Hispano Suizo. Casó con Adriana Messia de la Cerda, IV Marquesa de Caicedo, con grandes propiedades en la vega de Adra. Fue miembro del Consejo de Administración del Banco Hispano Suizo siendo director del mismo durante los años 1921 y 1922 y vocal del Consejo de Fuerzas Motrices del Valle de Lecrín (FMVL), en 1924. Falleció en Almería el 12 de noviembre de 1924. *La Voz de Madrid*, 13-XI-1924, p. 4; NÚÑEZ, G. y CASTELLANO M. A.: *Canalejas 3: Un grupo industrial andaluz en el corazón de la City madrileña. Aproximación marginal a la historia de las empresas de los años Veinte*, Universidad de Granada, 2001.

73. *La Independencia*, 17-III-1909, p. 4, «Propietarios descontentos». Hemeroteca digital de la Diputación de Almería.

74. *La Independencia*, 16-IV-1909, p. 4, «Asamblea de Propietarios».

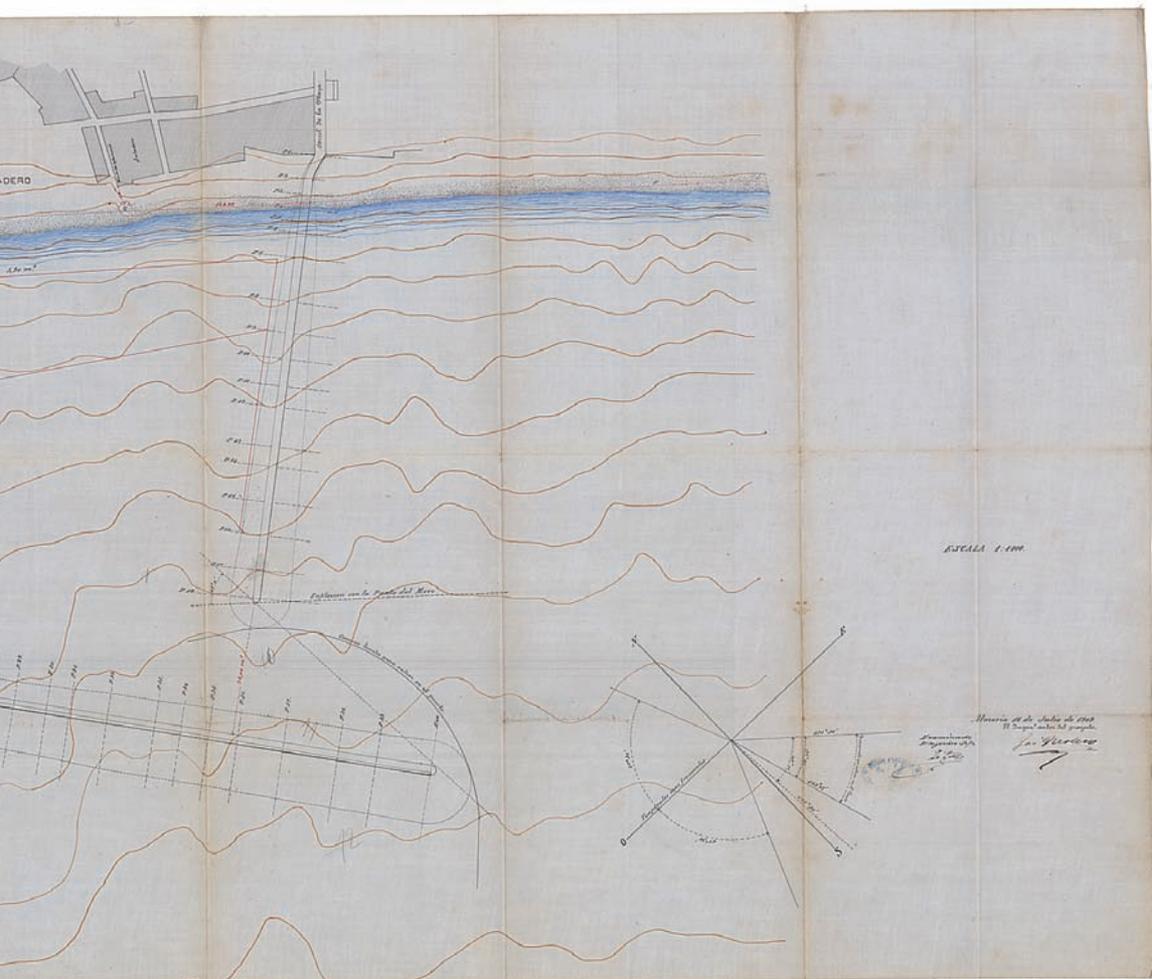


Plano del puerto de Adra, José Molero, 10 de julio de 1909. Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas, [24-10753-001].

presario y político abderitano Antonio Soler Bayona, cuya actividad promotora para la construcción del puerto de Adra será muy importante.⁷⁵

El 23 de agosto se inicia la construcción de la fábrica. Ocho meses después, el 20 de abril de 1910 la nueva industria entra en funcionamiento, justo a tiempo para comenzar la campaña de ese año. En el acto de inauguración participan miembros del partido liberal y de la vida política local como el alcalde Antonio Soler Lidueña, el empresario consig-

75. Antonio Soler Bayona: Abogado, político y empresario nacido en Adra. Sobrino de Francisco Antonio Soler Martínez y primo hermano de Antonio Soler Lidueña. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra; *La Independencia*, 19-V-1909, portada, «De la provincia. Adra. Día de júbilo».



nario de buques y concejal Antonio Cuenca Cuenca⁷⁶ y el periodista Francisco Cuenca Benet,⁷⁷ personajes que tendrán también una destacada actuación en la consecución de las obras del puerto.⁷⁸

76. Antonio Cuenca Cuenca [1867-1928, Adra (Almería)]: Abogado, empresario naviero, político, articulista y escritor. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra; www.adracultural.es, Antonio López Romero.

77. Francisco Cuenca Benet [1872 Adra (Almería)-1943 La Habana (Cuba)]: Periodista, abogado y escritor. Hijo de Francisco Cuenca Ibáñez, íntimo amigo de Natalio Rivas. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra. www.adracultural.es, Antonio López Romero.

78. *El Radical*, 19-IV-1910, «Ante la inauguración de una fábrica de azúcar»; *La Independencia*, 22-IV-1910, «Adra se redime. Inauguración de una fábrica»; *El Popular*, 22-IV-1910, «La industria en la provincia. Carta de Adra» y *LCM*, 22-IV-1910, «Desde Adra. La inauguración de un ingenio». Hemeroteca digital de la Diputación de Almería.

*Presupuesto de cuenta
del Puerto de Adra*

| | <i>Vejeción</i> | <i>Industria</i> | <i>Comercio</i> | <i>Declaración</i> | |
|-----------------------|-------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|
| | <i>Realidad</i> | <i>35</i> | <i>50</i> | <i>8%</i> | <i>Impuesto</i> |
| <i>Puerto de Adra</i> | <i>Realidad</i> | <i>Realidad</i> | <i>Realidad</i> | <i>Realidad</i> | <i>Realidad</i> |
| <i>Signe de</i> | | | | | |
| <i>Comercio</i> | 2150687,05 | 94320,61 | 118074,91 | 234461,80 | 567500,88 |
| <i>Signe de</i> | | | | | |
| <i>Comercio</i> | 205353,46 | 10000,60 | 17167,69 | 3070,151 | 40172,34 |
| <i>Signe de</i> | | | | | |
| <i>Comercio</i> | 160543,44 | 4821,43 | 5042,47 | 14476,35 | 18517,93 |
| | <u>2664887,95</u> | <u>107946,64</u> | <u>180244,97</u> | <u>259540,10</u> | <u>425792,15</u> |

*El importe del presupuesto se asciende a Cuatro millones
veintiocho mil ochocientos ochenta y siete mil novecientos veinte y una pesetas
veinte y seis céntimos.*

Almería 16 de Julio de 1909
El Propositor autor del presupuesto

Valoración del proyecto redactado por José Molero. Archivo Histórico Provincial de Almería.

A lo largo de sus 63 años de existencia esta industria estará ligada al desarrollo del comercio marítimo por el puerto de Adra.

En 1910 se producen una serie de cambios en la política. El diputado José Bellver sufre un inesperado revés electoral que le irá alejando progresivamente de la actividad parlamentaria relacionada con Adra.⁷⁹

Su lugar es ocupado por los liberales, estrechándose la relación de Natalio Rivas con sus correligionarios de Adra, que van a convertir al político granadino en el más firme defensor de los intereses abderitanos en Madrid.

En septiembre, Natalio Rivas, en calidad de ex subsecretario de la Presidencia del Consejo de Ministros, visita Adra acompañado por el ingeniero director de las obras del puerto de Almería, Francisco Javier Cervantes y ambos celebran una reunión con Francisco Antonio Soler Martínez, jefe local de los liberales, sobre asuntos financieros. Se

79. *El Imparcial*, 3-V-1910, «La Campaña electoral», p. 2. Bellver es proclamado candidato por el distrito de Berja; *La Época*, 23-V-1910, p. 4. «Desde Berja. La Verdad en su lugar». Tras una reñida contienda electoral no consigue los votos suficientes para lograr su acta de diputado; *El Imparcial*, 24-VII-1910. «Firma», p. 2. El Consejo de Ministros asciende a Bellver, en ese momento oficial del Consejo de Estado, a jefe de administración. Hemeroteca digital de la Diputación de Almería.

trata del anticipo de las gestiones que este político está realizando ante el Ministerio de Fomento para que se acelere el proceso administrativo en torno al puerto de Adra.⁸⁰

1911. Se inicia la construcción del puerto

La primavera de 1911 llega con el anuncio del diario almeriense *El Popular* de la Real Orden de 10 de abril dictada por Fomento sobre la aprobación del proyecto de ejecución del puerto de Adra, con la categoría de segundo orden.⁸¹

La información resalta la tramitación de este proyecto como caso insólito en la historia de la administración española. Desde la publicación en *La Gaceta* en diciembre de 1907 de la declaración como puerto de interés general, hasta la conclusión de los estudios en julio de 1909, pasa poco más de año y medio. Destaca *El Popular* la viabilidad del proyecto de José Molero y de cómo su contenido había sido avalado por el propio ministerio.

Avanza el artículo las características de las obras que serán ejecutadas:

Un dique de Poniente poligonal de 820 metros de longitud compuesto de tres alineaciones de las que las dos primeras son diques muelle para el tráfico con longitud de 421 metros y la tercera es dique de escollera para el abrigo del puerto solamente, aunque susceptible de prolongación y de ser convertido en muelle, si las necesidades del tráfico así lo exigieran.

Un dique de Levante que cerrará el puerto, con una longitud de 325 metros, dejando una boca que tendrá 96 metros de anchura. El dique de Poniente arranca a Levante de la Rambla del Cercado, para dejar a ésta fuera del puerto, y el de Levante, al final del Paseo llamado de los Tristes, ó carril de la Playa, dejando un frente de 540 metros que podrá utilizarse para Andén de Costa si el aumento probable de tráfico exigiera su construcción.

La superficie abrigada del puerto es de 12 y media hectáreas, lo que permitirá maniobren libremente de 15 a 20 vapores de los cuales podrán abarloar cinco al dique muelle para las operaciones de carga y descarga.⁸²

Continúa el artículo informando del presupuesto de las obras, cifrado en 3.325.105 ptas, a cargo del Estado, con un plazo de ejecución de cinco años. Atribuye este diario el éxito y la rapidez para la consecución de esta obra a la influencia y gestiones del director general de Comercio, Natalio Rivas, a las que seguirá el anuncio de su subasta.

El interés de Natalio Rivas por Adra no era solo afectivo. En junio, la *Revista Ilustrada de Banca* da a conocer la pertenencia de Rivas Santiago junto a Francisco Antonio Soler Martínez y Francisco Javier Cervantes, como miembros del consejo de administración de

80. *LCM*, 20-IX-1910, p. 4, «Desde Adra». Hemeroteca digital de la Diputación de Almería.

81. *El Popular*, 22-IV-1911, portada, «El Puerto de Adra». Hemeroteca digital de la Diputación de Almería.

82. Ídem.

una sociedad anónima cuyo objeto son los préstamos hipotecarios sobre fincas urbanas y rústicas de Andalucía, llamada *Crédit Foncier Agricole du Sud-Espagne*.⁸³

Esta relación de amistad y negocios allana el camino para la consecución de la subasta de las obras portuarias. A su defensa se une de manera decidida el diario *El Popular*, a cuya redacción había llegado procedente de Barcelona, Francisco Cuenca Benet, primo hermano de Antonio Cuenca Cuenca, concejal liberal abderitano. A ambos les unía una gran amistad con Natalio Rivas.⁸⁴

Prueba de este impulso, el 4 de mayo, la Dirección General de Obras Públicas había encargado a su jefatura de Almería la realización de un informe para la posible división de las obras proyectadas en dos partes.⁸⁵

Este trabajo es encomendado al ingeniero jefe de Almería, Ignacio Toll Padris⁸⁶ que realiza una propuesta de división del proyecto en cuatro trozos.⁸⁷ Este ingeniero propone sacar a subasta primero el dique de poniente para dar abrigo a las embarcaciones que hacen el tráfico en la costa. Respalda además el presupuesto estimado por Molero Levenfeld.

Precisa Ignacio Toll que este sistema garantiza la concurrencia de licitadores y una mayor utilidad en la inversión de los fondos, añadiendo además:

... si se subastara solamente el primer trozo, puede asegurarse que no habría postor: si se sacara a subasta el primero y el segundo a un tiempo sin depender la obra de los arrastres que forzosamente ha de producir el río de Adra, hará inútil el dragado y en cambio si se completan estos dos con el tercer trozo, o sea con el dique de Levante, la obra ejecutada será de inmediata utilidad y dará tiempo para subastar la tercera alineación del dique de Poniente.⁸⁸

El importe de la contrata del primer trozo queda fijado en 1.936.918,12 pesetas, que es aproximadamente la mitad del presupuesto total.

Pero este sistema ofrecía también inconvenientes. El propio Toll concluye que la subasta por trozos no era fácil de realizar, pues los gastos de primera instalación representaban una partida previa a invertir de gran consideración. Ello debido a factores como indemnización de canteras, desbroce de las mismas y ejecución de caminos provisionales, incluyendo en ellos los embarcaderos, así como otros gastos en vías, material de tracción, vagones, grúas, pontonas, etc...⁸⁹

83. *Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles Industria y Seguros*, 10-VI-1911, p. 25. «Crédit Foncier Agricole du Sud-Espagne». Hemeroteca digital de la BNE. Este era el motivo de la reunión celebrada por estos tres personajes en septiembre del año anterior.

84. Antonio Cuenca Cuenca y Natalio Rivas fueron compañeros de bachiller y de la Facultad de Derecho de Granada. Natalio comenzó su actividad profesional en Adra como colaborador de Francisco Cuenca Ibañez, padre de Francisco Cuenca Benet. Ver *El Popular*, 13-IX-1911, Portada, «Desde Adra».

85. MARTÍNEZ MARTÍNEZ: ob. cit., p. 31.

86. Ignacio Toll Padris[Figueras (Gerona) 1862-Granada 1914]: Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra. Fuente: López Romero, A.: *Apuntes biográficos de Ignacio Toll y Padris*

87. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2115-1812, Toll Padris, I.: «División en Trozos del Proyecto del Puerto de Adra», Memoria, 5 pp., 8-VII-1911.

88. Ídem.

89. MARTÍNEZ MARTÍNEZ: ob. cit., p. 33.



Trazado general de los diques redactado por Ignacio Toll. Julio de 1911. Archivo Histórico Provincial de Almería.

Por otra parte, no todos los gastos eran comunes a todos los trozos a subastar. Además, estos elementos no se incluían en el presupuesto aprobado. Para resolver este problema y lograr que la contrata de las obras por trozos fuese viable para las empresas, el ingeniero jefe optó como solución reunir en una sola parte las obras de la primera y segunda alineación del dique de poniente, el dique de levante y el dragado general, sin modificar los precios del proyecto aprobado.

Tras la subasta de esta primera parte, se dejaría para la segunda subasta la obra restante concretada en la tercera alineación del dique de poniente. Con ello se conseguía dividir la adjudicación de las obras en dos partidas muy similares, al tiempo que quedaba repartida la parte correspondiente a los gastos de primera instalación.

Por tanto, Ignacio Toll aconseja la división del proyecto del puerto de Adra en dos partes, con el orden siguiente:

- Primera parte: (trozos 1º, 2º y 3º). Incluye la 1ª y 2ª alineación del dique de poniente, de 766 metros, el dique de levante de 325 metros y el dragado general. Estas obras tienen un presupuesto de 1.936.918,12 ptas.

– Segunda parte: (trozo 4º). Comprende la tercera alineación del dique de poniente de 380 metros. Esta obra tiene un presupuesto de 1.953.455,07 ptas.

La suma de ambas partes da un presupuesto de contrata total de 3.890.373,19 ptas. y el plazo de construcción quedaba fijado en cuatro años.

Ignacio Toll concluye su informe el 8 de julio de 1911 y lo eleva a la Dirección General de Obras Públicas, con la convicción de haber recomendado un plan más racional al objeto de que a la subasta de la primera parte del puerto acudieran el mayor número de empresas posibles y de esta forma no quedara desierta.

Al día siguiente, el diario *El Popular* publica en portada las conclusiones del informe así como un plano que detallaba la división en trozos, que el redactor del artículo, Francisco Cuenca Benet, amplía con otros detalles de las gestiones en marcha en apoyo del proyecto.⁹⁰ Anuncia el redactor el viaje a Madrid de Ignacio Toll llevando personalmente la propuesta, al tiempo que resalta la actividad desplegada por todos los que de manera directa e indirecta están interviniendo a favor del proyecto. Destaca la poderosa influencia de Natalio Rivas, la receptividad del ministro de Fomento, Rafael Gasset y las personalidades que desde Adra han defendido e impulsado la construcción del puerto.

Natalio Rivas había intensificado los contactos en Madrid, tras haber sido nombrado dos meses antes subsecretario de Instrucción Pública y Bellas Artes.⁹¹ Estas entrevistas se realizan en una finca próxima a Madrid, con Segismundo Moret y con el ministro Rafael Gasset.⁹² El resultado de las reuniones no se dio a conocer por lo que se hicieron numerosos comentarios.⁹³

El ministro le debía algún favor a Natalio. Así que era *vox populi* que las gestiones de este último estuvieron encaminadas a lograr el compromiso de Gasset para dar impulso definitivo a las obras. Natalio Rivas estaba acostumbrado a ayudar a cientos de personas y a solicitar a su vez la influencia de éstos.⁹⁴ Aún así, la tarea de Natalio Rivas no debió ser fácil, debido al exceso de infraestructura portuaria construida o en proceso en todo el país, a la que Adra aspiraba.⁹⁵

90. *El Popular*, 9-VII-1911, portada, «El Puerto de Adra». Inicia Cuenca Benet con este artículo un seguimiento pormenorizado de la evolución del proyecto hasta la contratación de las obras.

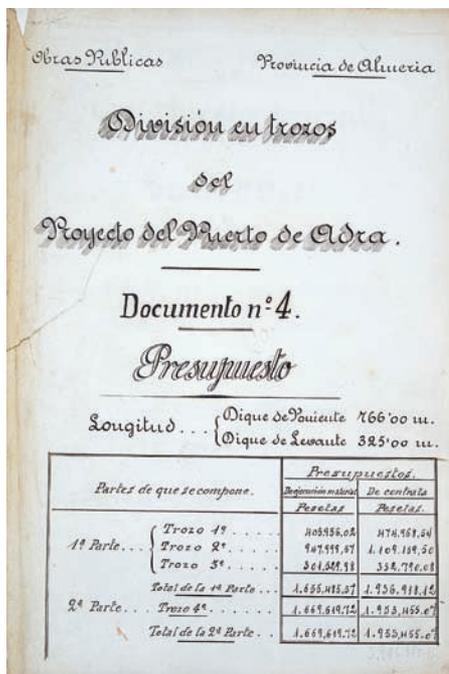
91. *Gaceta de Madrid* n° 191, 10-VII-1911, p. 135.

92. Rafael Gasset Chinchilla [Madrid, 1866-1927]: Abogado, periodista y político español. Fue ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas durante la regencia de María Cristina, cartera que, junto a la de ministro de Fomento, repetiría durante el reinado de Alfonso XIII. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra, www.wikipedia.org.

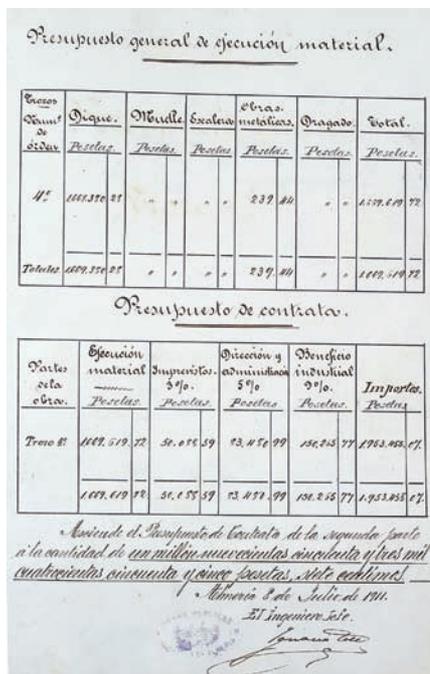
93. VARGAS LORENTE, P.: ob. cit., p. 204.

94. GONZÁLEZ BLASCO, J.: *Natalio Rivas, Benefactor de la Alpujarra. La política de favores y recomendaciones*. 772 pp. 2007. El autor recoge un total de 150.000 recomendaciones que el político de Albuñol realizó durante toda su vida a personas tan variadas como el Rey Alfonso XIII. Rivas intervino en varias ocasiones a favor de Gasset.

95. VILLANUEVA LARRAYA, G.: «Apuntes para una biografía política de Rafael Gasset, un liberal regeneracionista», *Revista Espacio, Tiempo y Forma, Serie V, Hª Contemporánea*, 1990, pp 159-171. Aun cuando la ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 había fijado el número de puertos de interés general en 28, éstos habían alcanzado la cifra de 132 en virtud de la aprobación de leyes especiales.



Presupuesto general del proyecto del puerto de Adra dividido en trozos, 1911. Archivo Histórico Provincial de Almería.



Presupuestos de ejecución material y contrata firmado por Toll. 1 de julio de 1911. Archivo Histórico Provincial de Almería.

Las gestiones se aceleran en ese mes de julio. El día 14 la Dirección General de Obras Públicas aprueba el proyecto de división en trozos del puerto.⁹⁶ El día 22 una real orden fija el 5 de septiembre como fecha para la adjudicación de las obras de la primera parte del puerto de Adra, tal y como figuraba en el estudio de Ignacio Toll.⁹⁷

Antes de su publicación oficial, Francisco Cuenca adelanta la noticia el 29 de julio, volviendo a señalar como causantes de esta rápida gestión a Natalio Rivas, y a su socio y amigo abderitano, el político liberal y empresario Francisco Antonio Soler Martínez.⁹⁸

Ese mismo día la prensa de Madrid se ha hecho eco también de la noticia, como es el caso de *El Imparcial*, que publica una misiva del alcalde liberal abderitano, Antonio Soler

96. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2114-1810. Aparece esta fecha en la Memoria del Proyecto Reformado de 6 de julio de 1914, redactada por el ingeniero Ángel Ochotorena Trujillo.

97. MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M.: ob. cit., p. 34. La licitación oficial de las obras y las condiciones para las empresas concursantes fue publicada en *La Gaceta de Madrid* n° 218, 1-VIII-1911, pp. 246-247, «Subastas. Ministerio de Fomento. Dirección General de Obras Públicas».

98. *El Popular*, 29-VII-1911, portada, «El Puerto de Adra. La subasta de sus obras».

POPULAR

DIARIO REPUBLICANO.—Director: Manuel Pérez García.

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
PAGO ANUAL 1.500
PAGO SEMESTRAL 800
PAGO TRIMESTRAL 400
PAGO MENSUAL 150
PAGO QUINCENAL 75
PAGO SEMANAL 30
PAGO DIARIO 10
PAGO DE AVANCE 500
PAGO DE AVANCE 250
PAGO DE AVANCE 125
PAGO DE AVANCE 62,50
PAGO DE AVANCE 31,25
PAGO DE AVANCE 15,625
PAGO DE AVANCE 7,8125
PAGO DE AVANCE 3,90625
PAGO DE AVANCE 1,953125
PAGO DE AVANCE 976,5625
PAGO DE AVANCE 488,28125
PAGO DE AVANCE 244,140625
PAGO DE AVANCE 122,0703125
PAGO DE AVANCE 61,03515625
PAGO DE AVANCE 30,517578125
PAGO DE AVANCE 15,2587890625
PAGO DE AVANCE 7,62939453125
PAGO DE AVANCE 3,814697265625
PAGO DE AVANCE 1,9073486328125
PAGO DE AVANCE 953,67431640625
PAGO DE AVANCE 476,837158203125
PAGO DE AVANCE 238,4185791015625
PAGO DE AVANCE 119,20928955078125
PAGO DE AVANCE 59,604644775390625
PAGO DE AVANCE 29,8023223876953125
PAGO DE AVANCE 14,90116119384765625
PAGO DE AVANCE 7,450580596923828125
PAGO DE AVANCE 3,7252902984619140625
PAGO DE AVANCE 1,86264514923095703125
PAGO DE AVANCE 931,322574615478515625
PAGO DE AVANCE 465,6612873077392578125
PAGO DE AVANCE 232,83064365386962890625
PAGO DE AVANCE 116,415321826934814453125
PAGO DE AVANCE 58,2076609134674072265625
PAGO DE AVANCE 29,10383045673370361328125
PAGO DE AVANCE 14,551915228366851805640625
PAGO DE AVANCE 7,2759576141834259028203125
PAGO DE AVANCE 3,63797880709171295141015625
PAGO DE AVANCE 1,818989403545856475705078125
PAGO DE AVANCE 909,494701752928237887640625
PAGO DE AVANCE 454,7473508764641189438203125
PAGO DE AVANCE 227,37367543823205947191015625
PAGO DE AVANCE 113,686837719116029735955078125
PAGO DE AVANCE 56,8434188595580148679775390625
PAGO DE AVANCE 28,42170942977900743398876953125
PAGO DE AVANCE 14,21085471488950371699438203125
PAGO DE AVANCE 7,105427357444751859497191015625
PAGO DE AVANCE 3,5527136787223759297485955078125
PAGO DE AVANCE 1,77635683936118796487429775390625
PAGO DE AVANCE 888,1784196782939824824398876953125
PAGO DE AVANCE 444,0892098391469912412199438203125
PAGO DE AVANCE 222,04460491957349562060997191015625
PAGO DE AVANCE 111,022302459786747810304985955078125
PAGO DE AVANCE 55,511151229893373905152494775390625
PAGO DE AVANCE 27,75557561494668695257624985955078125
PAGO DE AVANCE 13,87778780747334347628812494775390625
PAGO DE AVANCE 6,938893903736671738144412494775390625
PAGO DE AVANCE 3,4694469518683358690722062494775390625
PAGO DE AVANCE 1,73472347593416793453610312494775390625
PAGO DE AVANCE 867,36218779671738371705152494775390625
PAGO DE AVANCE 433,68109389835869185757624985955078125
PAGO DE AVANCE 216,84054694917934592878812494775390625
PAGO DE AVANCE 108,42027347459967296439412494775390625
PAGO DE AVANCE 54,2101367372998364821970624985955078125
PAGO DE AVANCE 27,10506836864991824109529985955078125
PAGO DE AVANCE 13,5525341843249591205478812494775390625
PAGO DE AVANCE 6,7762670921624795602739412494775390625
PAGO DE AVANCE 3,388133546081239780136970624985955078125
PAGO DE AVANCE 1,694066773040619890073485312494775390625
PAGO DE AVANCE 847,03338652030994503671926494775390625
PAGO DE AVANCE 423,5166932601549725183596324985955078125
PAGO DE AVANCE 211,7583466300774862591798162494775390625
PAGO DE AVANCE 105,87917331503874312958990812494775390625
PAGO DE AVANCE 52,9395866575193715647999490624985955078125
PAGO DE AVANCE 26,4697933287596857823999745312494775390625
PAGO DE AVANCE 13,234896664379842891199987265624985955078125
PAGO DE AVANCE 6,617448332189921445599993628264985955078125
PAGO DE AVANCE 3,30872416609496072279999681412985955078125
PAGO DE AVANCE 1,654362083047480361399998407064985955078125
PAGO DE AVANCE 827,18104152152374018099992035304985955078125
PAGO DE AVANCE 413,590520760761870090499960176524985955078125
PAGO DE AVANCE 206,7952603803809350452499800882624985955078125
PAGO DE AVANCE 103,397630190190467522624994004412985955078125
PAGO DE AVANCE 51,6988150950952337613124970022064985955078125
PAGO DE AVANCE 25,84940754754761688065624850110324985955078125
PAGO DE AVANCE 12,924703773773808440328124250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 6,4623518868869042201640624250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 3,23117594344345211008203124250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 1,615587971721726055041015624250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 807,78898586086127752502078124250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 403,894492930430638762510390624250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 201,9472464652153193812551953124250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 100,97362323260765969062759765624250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 50,4868116163038298453137988124250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 25,24340580815191492265689940624250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 12,621702904075957461328449703124250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 6,31085145203797873066422485351624985955078125
PAGO DE AVANCE 3,1554257260189893653321124250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 1,5777128630094946826660624250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 788,886431501947341333303124250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 394,44321575097367066660624250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 197,221607875486835333303124250551624985955078125
PAGO DE AVANCE 98,610803937743417666651624985955078125
PAGO DE AVANCE 49,3054019688717088333258124985955078125
PAGO DE AVANCE 24,65270098443585441666290624985955078125
PAGO DE AVANCE 12,3263504922179272083331453124985955078125
PAGO DE AVANCE 6,16317524610946360416667265624985955078125
PAGO DE AVANCE 3,081587623054731802083331453124985955078125
PAGO DE AVANCE 1,5407938115273659010416667265624985955078125
PAGO DE AVANCE 770,39690576076370252083331453124985955078125
PAGO DE AVANCE 385,198452880381851260416667265624985955078125
PAGO DE AVANCE 192,5992264401909256302083331453124985955078125
PAGO DE AVANCE 96,29961322009546281510416667265624985955078125
PAGO DE AVANCE 48,149806610047731407552083331453124985955078125
PAGO DE AVANCE 24,0749033050238657037762083331453124985955078125
PAGO DE AVANCE 12,03745165251193285188810416667265624985955078125
PAGO DE AVANCE 6,0187258262559664259440624985955078125
PAGO DE AVANCE 3,00936291312798321297203124985955078125
PAGO DE AVANCE 1,5046814565639916064860624985955078125
PAGO DE AVANCE 752,34072827828194580303124985955078125
PAGO DE AVANCE 376,17036413914097290151624985955078125
PAGO DE AVANCE 188,085182069570486450758124985955078125
PAGO DE AVANCE 94,0425910347852432253790624985955078125
PAGO DE AVANCE 47,02129551739262161268953124985955078125
PAGO DE AVANCE 23,510647758696310806344765624985955078125
PAGO DE AVANCE 11,7553238793481554031718810416667265624985955078125
PAGO DE AVANCE 5,877661939674077720158953124985955078125
PAGO DE AVANCE 2,9388309698370388600794765624985955078125
PAGO DE AVANCE 1,46941548491851943003973828124985955078125
PAGO DE AVANCE 734,7077074424597158019660624985955078125
PAGO DE AVANCE 367,35385372122985790098303124985955078125
PAGO DE AVANCE 183,67692686061492895049151624985955078125
PAGO DE AVANCE 91,8384634303074644752458124985955078125
PAGO DE AVANCE 45,91923171515373223762290624985955078125
PAGO DE AVANCE 22,959615857576866118811453124985955078125
PAGO DE AVANCE 11,479807928788433059407265624985955078125
PAGO DE AVANCE 5,739903964394216529703628124985955078125
PAGO DE AVANCE 2,86995198219710826485181453124985955078125
PAGO DE AVANCE 1,43497599109855413242557265624985955078125
PAGO DE AVANCE 717,48779754902957712628124985955078125
PAGO DE AVANCE 358,7438987745147885131453124985955078125
PAGO DE AVANCE 179,3719493872573942567265624985955078125
PAGO DE AVANCE 89,6859746936286971283628124985955078125
PAGO DE AVANCE 44,842987346814348564181453124985955078125
PAGO DE AVANCE 22,4214936934071742820807265624985955078125
PAGO DE AVANCE 11,210746846703587141040412985955078125
PAGO DE AVANCE 5,60537342335179357052020624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,802686711675896785260103124985955078125
PAGO DE AVANCE 1,401343355837948392630051624985955078125
PAGO DE AVANCE 700,6716776792241963150258124985955078125
PAGO DE AVANCE 350,33583883961209815764265624985955078125
PAGO DE AVANCE 175,1679194198060490788212985955078125
PAGO DE AVANCE 87,583959709903024539411453124985955078125
PAGO DE AVANCE 43,7919798549515122697057265624985955078125
PAGO DE AVANCE 21,8959899274757561348528810416667265624985955078125
PAGO DE AVANCE 10,947994963737878067426412985955078125
PAGO DE AVANCE 5,47399748186893903371320624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,736998740934469516856603124985955078125
PAGO DE AVANCE 1,3684993704672347584283015624985955078125
PAGO DE AVANCE 684,2496852336173792141651624985955078125
PAGO DE AVANCE 342,12484261680868960708265624985955078125
PAGO DE AVANCE 171,0624213084043448035412985955078125
PAGO DE AVANCE 85,531210654202172401770624985955078125
PAGO DE AVANCE 42,7656053271010862008853124985955078125
PAGO DE AVANCE 21,38280266355054310044265624985955078125
PAGO DE AVANCE 10,6914013317752715022112985955078125
PAGO DE AVANCE 5,345700665887635751105624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,6728503329438178755528124985955078125
PAGO DE AVANCE 1,336425166471908937776412985955078125
PAGO DE AVANCE 668,21258328295947918768124985955078125
PAGO DE AVANCE 334,1062916414797395938412985955078125
PAGO DE AVANCE 167,053145820739869796920624985955078125
PAGO DE AVANCE 83,5265729103699348984603124985955078125
PAGO DE AVANCE 41,76328645518496744923015624985955078125
PAGO DE AVANCE 20,8816432275924837246151624985955078125
PAGO DE AVANCE 10,4408216137962418723078124985955078125
PAGO DE AVANCE 5,22041080689812093615390624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,610205403449060468076953124985955078125
PAGO DE AVANCE 1,3051027017245302340384765624985955078125
PAGO DE AVANCE 652,55135085191211780768124985955078125
PAGO DE AVANCE 326,2756754259560589038412985955078125
PAGO DE AVANCE 163,137837712978029451920624985955078125
PAGO DE AVANCE 81,5689188564890147259603124985955078125
PAGO DE AVANCE 40,78445942824450736298015624985955078125
PAGO DE AVANCE 20,392229714122253681490078124985955078125
PAGO DE AVANCE 10,19611485706112684074503124985955078125
PAGO DE AVANCE 5,09805742853056342037251624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,549028714265281710186265624985955078125
PAGO DE AVANCE 1,2745143571326408550931328124985955078125
PAGO DE AVANCE 637,257175714265281710186265624985955078125
PAGO DE AVANCE 318,6285878571326408550931328124985955078125
PAGO DE AVANCE 159,3142939285663204275465624985955078125
PAGO DE AVANCE 79,65714696428316021377328124985955078125
PAGO DE AVANCE 39,8285734821415801068865624985955078125
PAGO DE AVANCE 19,91428674107079005344328124985955078125
PAGO DE AVANCE 9,957143370535395026721624985955078125
PAGO DE AVANCE 4,9785716852676975133610624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,48928584263384875668053124985955078125
PAGO DE AVANCE 1,244642921316924378340265624985955078125
PAGO DE AVANCE 622,3214607070911941701328124985955078125
PAGO DE AVANCE 311,160730353545597085066412985955078125
PAGO DE AVANCE 155,58036517677279854253320624985955078125
PAGO DE AVANCE 77,790182588386399271266603124985955078125
PAGO DE AVANCE 38,8950912941931996356333015624985955078125
PAGO DE AVANCE 19,4475456470965998178166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 9,7237728235482999089083328124985955078125
PAGO DE AVANCE 4,86188641177414995445416667265624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,430943205887074977227265624985955078125
PAGO DE AVANCE 1,215471602943537488613628124985955078125
PAGO DE AVANCE 607,735735801471718703651624985955078125
PAGO DE AVANCE 303,8678679007358593518258124985955078125
PAGO DE AVANCE 151,933933950367929675912985955078125
PAGO DE AVANCE 75,966966975183964837956412985955078125
PAGO DE AVANCE 37,98348348759198241897820624985955078125
PAGO DE AVANCE 18,99174174379599120949411453124985955078125
PAGO DE AVANCE 9,4958708718979956047470624985955078125
PAGO DE AVANCE 4,74793543594899780237353124985955078125
PAGO DE AVANCE 2,3739677179744989011866651624985955078125
PAGO DE AVANCE 1,1869838589872494505933328124985955078125
PAGO DE AVANCE 593,491679494238700925166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 296,745839747119350462583328124985955078125
PAGO DE AVANCE 148,37291987355967523129166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 74,186459936779837615583328124985955078125
PAGO DE AVANCE 37,09322996838991880779166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 18,54661498419495940389583328124985955078125
PAGO DE AVANCE 9,273307492097479701949766651624985955078125
PAGO DE AVANCE 4,6366537460487398509748810416667265624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,318326873024369925488412985955078125
PAGO DE AVANCE 1,1591634365121849627244265624985955078125
PAGO DE AVANCE 579,5817182510624823622112985955078125
PAGO DE AVANCE 289,790859125531241181106651624985955078125
PAGO DE AVANCE 144,895429562765620590553328124985955078125
PAGO DE AVANCE 72,4477147813828102952766651624985955078125
PAGO DE AVANCE 36,2238573906914051476383328124985955078125
PAGO DE AVANCE 18,111928695345702573819166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 9,05596434767285128869583328124985955078125
PAGO DE AVANCE 4,5279821738364256443479166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,2639910869182128221739583328124985955078125
PAGO DE AVANCE 1,13199554345910614110869583328124985955078125
PAGO DE AVANCE 565,997771729528526104079166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 282,998885864764263052039583328124985955078125
PAGO DE AVANCE 141,49944293238213152601979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 70,74972146619106576300989583328124985955078125
PAGO DE AVANCE 35,37486073309553288150499479166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 17,687430366547766440749739583328124985955078125
PAGO DE AVANCE 8,843715183273883222037489583328124985955078125
PAGO DE AVANCE 4,421857591636941611018744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,2109287958184708055093744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 1,10546439790923540275468744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 552,732198954767101401171979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 276,36609947738355070058979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 138,1830497386917753502948979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 69,09152486934588767514744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 34,545762434672943837573744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 17,2728812173364719187868744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 8,63644060866823595939343744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 4,318220304334117979696718744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 2,1591101521670589898488343744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 1,07955507608352949492442168744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 539,77753803819174749222108343744979166651624985955078125
PAGO DE AVANCE 269,88876901909587374611067187449791666

Lidueña, fechado el 28 de julio personificando en el ministro de Fomento Gasset como causante de la rapidez de la concesión del puerto.⁹⁹

El 6 de agosto, un mes antes de la celebración de la subasta, *El Popular* lleva a portada los pormenores administrativos de la misma y del pliego de condiciones, en el que se concreta el plazo de admisión de proposiciones.¹⁰⁰

También en esa fecha, los miembros del Círculo Mercantil, organismo vinculado a los sectores liberales del municipio, celebran un banquete en honor del jefe local del partido liberal, Francisco Antonio Soler Martínez, al que atribuyen la licitación de las obras portuarias y buena parte del éxito de la gestión.¹⁰¹

En su discurso, el homenajeado destaca la labor de Natalio Rivas, como el verdadero factótum de todo lo conseguido con rapidez inusitada. Además, Soler Martínez, anticipa la próxima visita del político de Albuñol, la recepción que se le organizará así como la propuesta de la corporación municipal de declararlo hijo adoptivo del municipio y rebautizar con su nombre la principal arteria de la localidad.

Las palabras de Francisco Antonio Soler son un adelanto de lo que el Ayuntamiento ya prepara para agasajar a Natalio Rivas. No en vano en ese banquete, el homenajeado comparte mesa con su hijo, Antonio Soler Lidueña, entonces alcalde abderitano y con otros de los promotores y amigos de Rivas Santiago, el concejal Antonio Cuenca Cuenca y el empresario Enrique Benet Roda.

En realidad, el homenaje a Soler Martínez se debe a su implicación como empresario participante y postor en la licitación de las obras, para evitar la posibilidad de que la subasta de las mismas pudiese quedar desierta.¹⁰²

El adelanto de Soler Martínez sobre el homenaje que se prepara a Natalio Rivas se materializa en la sesión extraordinaria del pleno del Ayuntamiento de Adra de fecha 16 de agosto, presidida Antonio Soler Lidueña. A propuesta de los concejales Antonio Cuenca, Julio Gallardo y José Medina se aprueba una moción para nombrar hijo adoptivo a Natalio Rivas Santiago e hijo predilecto, a Francisco Antonio Soler Martínez así como imponer sus respectivos nombres a la carrera de la Playa como calle de Natalio Rivas y a la plaza Puerta del Mar, como plaza de Francisco Antonio Soler. Ambos acuerdos fueron adoptados por unanimidad.¹⁰³

99. *El Imparcial*, 29-VII-1911, p. 3, «El Puerto de Adra. La gratitud de un pueblo»; *El Liberal*, 29-VII-1911, p. 2, «Júbilo de un pueblo»; *El País*, 30-VII-1911, p. 2, «El puerto de Adra».

100. *El Popular*, 6-VIII-1911, portada, «El Puerto de Adra. Subasta y pliego de condiciones».

101. *El Popular*, 10-VIII-1911, portada, «El Puerto de Adra. Carta al director. Juan Manuel Alcalde Rivas y Antonio Manrubia Espinosa».

102. El diario *LCM* publica el 14-IX-1911 en portada la lista de seis postores entre los que se encuentra Francisco Antonio Soler Martínez con una oferta por las obras de 1.781.000 ptas. «Postores. El Puerto de Adra».

103. MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M.: *Adra 1911*. «Natalio Rivas hijo adoptivo de Adra», pp. 36-37; AMA, Libro de actas nº 14 del año 1911, Sesión de 16-VIII-1911.

Los preparativos para los actos de agasajo a Natalio Rivas están ya tan adelantados, que a finales de agosto el diario almeriense *La Independencia* ya publica un avance de los mismos.¹⁰⁴

El 5 de septiembre se produce la subasta del puerto de Adra, a la que se habían presentado seis postores, entre ellos el propio Francisco Antonio Soler. La Dirección General de Obras Públicas acuerda la adjudicación de las obras a la empresa de Pelayo Montoya Aranda, por importe de 1.568.903,68 pesetas, con una bajada sensible sobre el presupuesto de licitación.¹⁰⁵ Los trabajos deberían comenzar en un plazo de dos meses y tendrían un plazo de ejecución máximo de cuatro años.¹⁰⁶

Entrevistado por Francisco Cuenca, desvela Pelayo Montoya que su empresa ha construido uno de los muelles del puerto de Barcelona y está ultimando la construcción del puerto de Ibiza cuya finalización estaba prevista para el mes de octubre.

Añade Montoya Aranda que la rebaja realizada sobre el presupuesto de licitación se debe al gran volumen de material flotante y terrestre que aporta su empresa, que quedaría disponible una vez concluidas las obras en Ibiza. Anuncia Pelayo Montoya que la escritura quedaría formalizada hacia el 25 de septiembre y prevé que el comienzo de las mismas para el mes de octubre, pudiendo concluir las en un plazo de tres años. En sus declaraciones, informa que el director de las obras del puerto de Adra sería el ingeniero Fernando de León, director de las obras portuarias de Ibiza.¹⁰⁷

La feria de Adra comenzó el 7 de septiembre y con ella los actos programados para homenajear a Natalio Rivas y a Francisco Antonio Soler en los días previos a su llegada.¹⁰⁸ En esa fecha, Natalio Rivas escribe una carta a su amigo, el periodista granadino Juan Pedro Mesa de León, que en ese momento era director del diario almeriense *La Independencia*, aclarándole el verdadero motivo de su viaje a Adra:

No voy a inaugurar las obras del puerto de Adra, porque precisamente la subasta de dichas obras se ha hecho hace tres días, voy a visitar dicho pueblo llamado por todos los buenos amigos de allí a fin de compartir con ellos durante dos ó tres días el júbilo de que están poseídos con motivo de haberse hecho la subasta de las referidas obras. Hacía mucho tiempo que yo tenía pensamiento de dar una prueba de cariño a la población de Adra, donde he pasado muy buenos ratos en mi juventud y como lo que más podía halagarles a ellos y beneficiar sus intereses era el proyecto y subasta del puerto, hasta que no lo he conseguido no he sosegado y de ahí el motivo de mi viaje...¹⁰⁹

104. *La Independencia*, 31-VIII-1911. «De Adra».

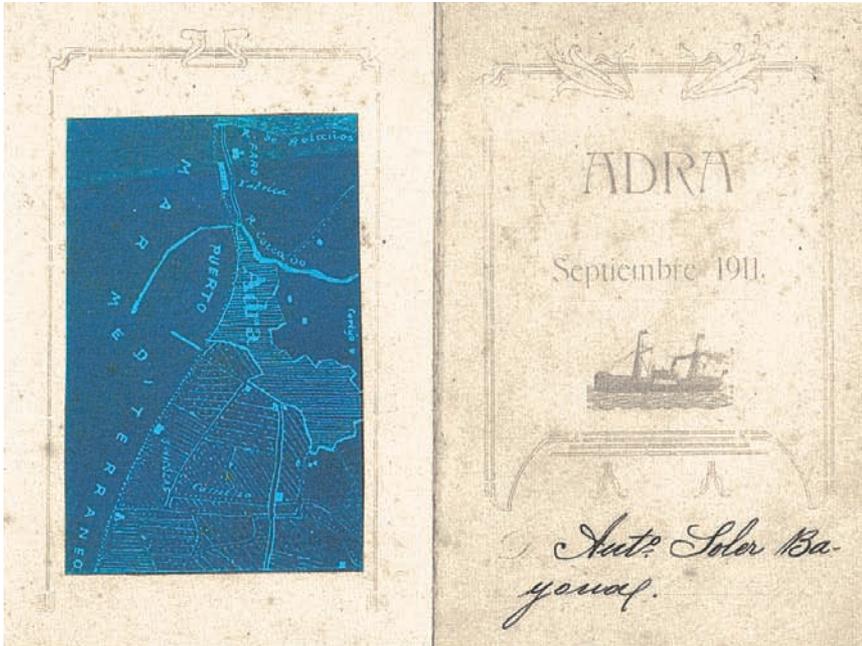
105. *La Independencia*, 7-IX-1911, portada, «El Puerto de Adra»; *LCM*, 14-IX-1911, portada, «Postores. Puerto de Adra». Aparte de Pelayo Montoya y Soler Martínez los otros cuatro ofertantes son Guillermo Berstein por valor de 1.585.621,22 ptas; José Uribasterra por valor de 1.703.713,18 ptas; Pedro Lorca Torrijos por valor de 1.777.000 ptas y José Alcaraz Jiménez por valor de 1.872.595,30 ptas.

106. *LCM*, 9-IX-1911, pp. 1-2, «Condiciones. El Puerto de Adra».

107. *El Popular*, 9-IX-1911, «El Puerto de Adra. Hablando con el señor Montoya».

108. *El Popular*, 6-IX-1911, portada, «Natalio Rivas en Adra»; *La Independencia*, 10-IX-1911, «Adra en fiestas».

109. Carta de Natalio Rivas a Pedro Mesa de León comunicándole el motivo de su viaje a Adra. Archivo del Palacio de la Vela de los Cobos. Colección particular Natalio Rivas Sabater. Úbeda. Citado en VARGAS LORENTE, P.: ob. cit., pp. 208-209.



Menú servido en septiembre de 1911 en honor de Natalio Rivas. Colección Rosa Moreno.

Natalio Rivas se sincera con el director de *La Independencia*, al que verá en Almería con motivo del citado viaje y se autoproclama el seguidor de la subasta de las obras. Está tan emocionado con el homenaje que le espera en Adra que le envía su amigo director una breve biografía de su trayectoria política y personal que el diario almeriense publicará en portada junto con su foto en la edición del día 12.¹¹⁰

El día 10, el político alpujarreño llegaba a Almería en tren, emprendiendo viaje por mar hacia Adra a primeras horas de la tarde en el remolcador Etna, propiedad de la Junta de Obras del Puerto de Almería. Le acompañaban el coronel de artillería, el abderitano José Cuenca Cuenca¹¹¹, hermano de Antonio Cuenca Cuenca y el ingeniero director de las obras del puerto de Almería, Francisco Javier Cervantes.

El golpe de efecto que pretendía Rivas Santiago llegando a Adra por mar no pudo llevarse a cabo debido a un temporal de poniente, que hizo aconsejable realizar el viaje por carretera. Natalio Rivas llegó a media tarde. Ya en Adra, fue agasajado durante tres días con todo tipo de actividades y celebraciones, a la par que su amigo Soler Martínez.¹¹²

Como colofón a esta visita, en el transcurso de una cena celebrada en el kiosco del Club Mercantil, Natalio Rivas pronuncia un discurso en el que revela varias claves sobre la consecución de las obras, su vinculación con Adra y realiza algún anuncio de futuro, según recoge la crónica periodística:

Con gran sencillez explica todos los trámites por los cuales ha pasado la construcción del puerto, las dificultades que se han tenido que vencer, la labor tan fecunda realizada por el ingeniero jefe señor Toll, hasta la consecución de la obra y su satisfacción al ver coronado por el éxito lo que llegó a constituir en él una obsesión constante. Alude a su juventud deslizada en Adra entre amigos entrañables ya desaparecidos y al evocar la memoria de don Francisco Cuenca, las lágrimas acuden a sus ojos y una profunda emoción embarga al orador. Saluda a la Alpujarra representada por sus más importantes personalidades y promete para el año próximo la subasta de la segunda parte del puerto si el partido liberal continúa en el poder.¹¹³

A la par que se producía este ambiente de euforia, las obras fueron adjudicadas de manera definitiva por real orden de 11 de septiembre. El día 23 el contratista recibe la confirmación oficial del propio gobernador civil.¹¹⁴

110. *La Independencia*, 12-IX-1911, portada, «Adra en fiestas. Rivas en Almería».

111. José Cuenca Cuenca [Adra (Almería), 1865-1924]: Militar y escritor. Estudió al igual que su hermano Antonio bachillerato en el colegio Santiago de Granada y fue compañero también de Natalio Rivas; www.adracultural.es, Antonio López Romero.

112. Para una detallada descripción de los festejos y agasajos dispensados a Natalio Rivas incluido su nombramiento como hijo adoptivo y la dedicación de la calle que lleva su nombre, ver *La Independencia*, 12-IX-1911, portada, «Adra en fiestas»; *LCM*, 12-IX-1911, portada, «Subsecretario Don Natalio Rivas»; *El Popular*, 12-IX-1911, portada, «Desde Adra».

113. *El Popular*, 13-IX-1911, portada, «Desde Adra». Se trata de Francisco Cuenca Ibáñez, con quien Natalio tuvo una grana amistad en su juventud.

114. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Carta del Gobernador Civil a Pelayo Montoya de 23 de septiembre de 1911. La carta del Gobernador da cumplimiento a otra remitida a este por el Director General de Obras Públicas de fecha 11 de septiembre.

El día 29 se formaliza la escritura y se constituye la fianza. Los primeros trabajos van a comenzar el 7 de noviembre. Llama la atención, de nuevo, la gran celeridad con que se culmina todo este proceso. Desde la petición realizada por el Ayuntamiento de Adra en julio de 1907, pasando por la fecha del 21 de diciembre de 1907, en que se publica en *La Gaceta* la declaración de puerto de interés general, hasta llegar al día de la subasta de las obras el 5 de septiembre de 1911 y el inicio de las mismas el 7 de noviembre pasaron solo cuatro años, tres meses y veintiocho días.¹¹⁵

1912-1914. De los primeros trabajos al primer proyecto reformado

El año 1912 se inicia con la buena noticia de la concesión para el municipio de Adra del título de ciudad,¹¹⁶ distinción que a buen seguro ha sido obtenida gracias al inicio de las obras portuarias, lo que ha deparado al municipio una popularidad a escala nacional. En cuanto a las obras portuarias, el 20 de abril la Dirección General de Obras Públicas autoriza el empleo de la piedra procedente de la cantera del Campillo como cantera principal y de la cantera del Hoyo de Vera, en el caso de que la calidad de la piedra procedente de la primera no fuese suficiente.¹¹⁷

El contratista decide construir una línea ferroviaria para el transporte de la piedra de escollera, mediante la instalación de una vía única sin electrificar de ancho métrico. Este tendido férreo, de unos dos kilómetros de longitud, se internaba en Adra en paralelo a la carretera de Almería y llegaba hasta la zona de descarga por el Carril de la Playa (actual Paseo de los Tristes). Esta vía, una vez que discurría en paralelo por el lugar elegido para ubicar el andén de costa, tenía un ramal de acceso que entraba directamente en las naves de los talleres de la contrata.¹¹⁸ En la cantera se construyó el depósito de las locomotoras y los talleres de reparación.¹¹⁹

Las locomotoras de vapor empleadas para arrastrar las vagonetas eran alemanas, de la empresa Orenstein und Koppel. La primera de ellas fue entregada en mayo de 1912 y la segunda en junio de 1920. Eran dos máquinas de tres ejes acoplados con una potencia de 60 cv y doce toneladas de peso cada una.¹²⁰

115. MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M.: ob. cit., p. 34. Recoge Martínez la fecha del inicio de las obras de un expediente de liquidación de obras del trozo 1º del puerto de Adra fechado en 1932, con nº de registro 2116-1816 del AHPA, «*Memoria de la liquidación de las obras del puerto de Adra*». Además, desde la aprobación del proyecto en la fase parlamentaria en abril de 1911 hasta la colocación de la primera piedra, presumiblemente el 10 de diciembre de 1911, sólo pasaron 8 meses.

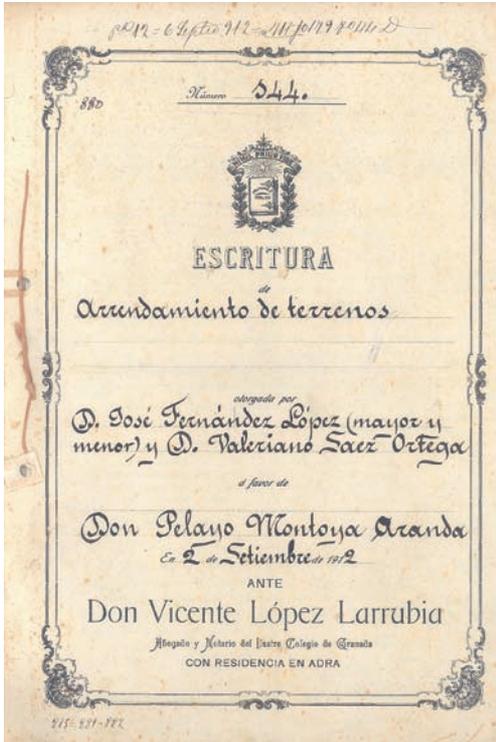
116. *El Popular*, 6-1-1912, p. 4; *Gaceta de Madrid* nº 4, 4-1-1912. RD de 2-1-1912.

117. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2115-1811, Toll Padris, I.: «Proyecto de bases para la adquisición por concurso de un puente báscula con destino a las obras del puerto de Adra», Memoria, Almería 15 de junio de 1912.

118. AHPA. El plano del proyecto reformado de 6 de abril de 1914 de Ángel Ochotorena sitúa estos talleres en una zona próxima al edificio ocupado en la actualidad por la Cofradía de Pescadores. Mapa escala 1:1.000.

119. GÓMEZ MARTÍNEZ J. A. y COVES NAVARRO J. V.: *Trenes, Cables y Minas de Almería*, pp. 137-138, IEA. 2000.

120. Ídem..



Escritura de arrendamiento de terrenos de la cantera para las obras del puerto de Adra. 1912. Archivo del Puerto de Adra.

Al hilo de lo anterior y según informaba el semanario *El Estratégico*, dirigido por Francisco Cuenca, a comienzos de julio de ese año el vapor Cortés trae a Adra 10 vagones de hierro construidos también por la casa Koppel para el transporte ferroviario diseñado. En ese momento la vía está ya terminada y se ultima el montaje de las locomotoras y grúas para que el transporte de la piedra se inicie a mediados de mes. La información resalta que los vagones pueden admitir cada uno de ellos una carga de 10 toneladas y un peso de 4.500 kilos.¹²¹

El transporte ferroviario necesitaba como equipamiento complementario las básculas necesarias para efectuar los pesados de las diferentes clases de escollera que habían de utilizarse en la construcción de los diques. Ignacio Toll recibe el encargo de redactar el proyecto de adquisición de una única báscula de 20 toneladas de potencia. Esta maquinaria sería ubicada antes de la bifurcación de los ramales de vía instalados para llegar a los diques de poniente y levante.¹²²

121. *El Estratégico*, Periódico defensor del ferrocarril de Torre del Mar a Zurgena, n.º 28, 8-VI-1912, portada, «El puerto de Adra».

122. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2115-1811, Toll Padris, I.: «Proyecto de bases para la adquisición por concurso de un puente báscula con destino a las obras del puerto de Adra», Memoria, p. 2.

Ignacio Toll concluye su informe el 15 de junio valiéndose de un modelo de báscula de la casa Arturo Pibernat Martí de Barcelona. El presupuesto de adquisición e instalación se eleva a 5.000 pesetas.

Por esa fecha, *El Estratégico* informa de la inminente inauguración oficial de las obras, estando previsto que se desplace a Adra, en nombre de SM el Rey, el ministro de Instrucción Pública, Santiago Alba Bonifaz, al que acompañarán el arzobispo de Granada, el obispo de Almería y el subsecretario de Instrucción Pública, Natalio Rivas. El viaje de inauguración oficial no llegó a producirse debido a una crisis en el seno del partido liberal a principios de julio, que fuerza a Natalio Rivas a presentar su dimisión como alto cargo del Gobierno.¹²³

La Crónica Meridional informa que el día 3 de agosto ha comenzado el transporte desde la cantera. Resalta el corresponsal que el número de trabajadores empleados es numeroso y proceden tanto de Adra como del resto de la comarca, ayudando a mitigar la crisis económica y el paro generalizado que obligaba a emigrar a muchos almerienses por aquellos años.¹²⁴

Mientras se ponen en marcha las obras, el 4 de noviembre, el semanario *El Estratégico* publica en portada el trazado rectificado del proyecto del Ferrocarril Estratégico de Torre del Mar a Zurgena, destacando que va a tener un ramal para conectar la localidad de Ugíjar con el puerto de Adra a través de Berja. La noticia confirma que el proyecto ha sido suscrito por el Estado.¹²⁵

Acaba de cumplirse un año del inicio de las obras portuarias y el ambiente en Adra parece haber mejorado notablemente. Al menos así lo afirma *El Popular* que, a través de un artículo, destaca el bienestar que Adra goza gracias a la influencia y protección de Natalio Rivas, que en ese momento es un hombre adorado por todos los sectores sociales del pueblo:

Hoy Adra entra en una vida de esplendor y prosperidad grandísimas; las sirenas de sus fábricas de azúcar anunciando a los obreros la hora de suspender el trabajo, la construcción de su nuevo y hermoso puerto, cuyas locomotoras y potentes grúas tocan las suyas para que descansen los centenares de braceros que trabajan en canteras, talleres, de bloques, espigón y otros... ¿De qué poderosísima influencia dispone este pueblo en Madrid?... ¿Qué hado es el que otorga tantos favores a Adra para que hoy sea ésta una madre mimada por el más bueno y cariñoso de los hijos? Frecuentad los casinos, cafés, centros obreros, casas particulares y tendréis la clave del enigma; pronunciad una palabra delante de un abderitano que pueda ser molesta para Don Natalio Rivas, y si es un niño de seguro os apedrea y si es un hombre, creo que os tritura, pues aquí tiene dedicado todo individuo un santuario en su corazón donde se venera la personalidad de Don Natalio rayando su fanatismo el cariño que los hijos de Adra le profesan...¹²⁶

123. VARGAS LORENTE, P.: ob. cit., pp. 227-228.

124. LCM, 6-VIII-1912, p. 2, «Desde Adra». 4-VIII-1912.

125. *El Estratégico*, Almería, 4-XI-1912, n.º 45, «La aprobación del Estratégico».

126. Diario *El Popular*, 10-XII-1912, p. 3, «Por esos pueblos. Adra y Natalio Rivas», Adra, 7-XII-1912.



Plano general de Adra, abril 1912, del ingeniero Fernando de León. Archivo Histórico Provincial de Almería.



El año 1913 se inicia con la publicación, por parte de la Jefatura de Obras Públicas de Almería, de la tarifa de arbitrios sobre las mercancías que carguen y descarguen en el puerto de Adra.¹²⁷

La primavera llega con la esperanza de que la ansiada subasta del Ferrocarril Estratégico siga el mismo camino que la del puerto de Adra. El 17 de marzo aparece en la portada del semanario *El Estratégico* el pliego de condiciones de la subasta, publicando el anuncio de *La Gaceta* de 11 de marzo. Se fijaba la fecha del 14 de julio para la subasta y la adjudicación de la concesión de esta línea, que quedaría conectada con el puerto de Adra.¹²⁸

A finales de abril estalla la primera protesta de los trabajadores del puerto. Unos 50 braceros exigen un aumento de jornal, en ausencia del contratista de las obras. La protesta concluye al día siguiente, con la intervención del ingeniero de la contrata, Fernando León.¹²⁹

En junio se produce la primera muerte de un trabajador relacionada con las obras. En la cantera del Campillo, en el transcurso de las operaciones de extracción de escollera, el trabajador virgitano Pedro Uclés resulta muerto en el acto al caerle una piedra de grandes dimensiones.¹³⁰

A mediados de julio la prensa se hace eco de la mala noticia de que la subasta de las obras del Ferrocarril Estratégico ha quedado desierta, sin que se haya presentado postor alguno.¹³¹

A partir de septiembre, las obras portuarias van a sufrir una notable revisión motivada por la aparición de importantes problemas constructivos. Apenas comenzada la ejecución de la primera alineación del dique-muelle de poniente y a medida que las obras iban avanzando, empezó a formarse al oeste de él una extensa playa, al mismo tiempo que el mar socavaba la costa al otro lado del dique y dentro del futuro puerto.

Este socavón iba creciendo a medida que se alejaba del resguardo que proporcionaba el principio de dique construido. Por su parte, el mar había avanzado en el emplazamiento del dique de levante hacia tierra unos cuarenta metros. La modificación artificial de las condiciones de la costa y el azote de los temporales del oeste sobre el punto de inicio de la construcción del citado dique hicieron dudar a los técnicos del peligro que se corría si estas obras continuaban sin la debida protección y resguardo.¹³²

Ante la situación y las recomendaciones de los ingenieros, la Dirección General de Obras Públicas ordena la paralización parcial de los trabajos. Además resuelve retrasar el

127. *LCM*, 12-I-1913, p. 2, «Gacetillas. Tarifa de arbitrios».

128. *El Estratégico*, Almería, 17-III-1913. Recoge la publicación en *La Gaceta* de 11 de marzo 1913 una Real Orden de 25 de febrero de 1913 de la Dirección General de Obras Públicas del Ministerio de Fomento sobre la adjudicación en pública subasta de la concesión del ferrocarril estratégico de Torre del Mar, a empalmar con el de Murcia a Granada.

129. *LCM*, 30-IV-1913, p. 2, «Gacetillas. Obreros en huelga».

130. *LCM*, 11-VI-1913, p. 2, «Gacetillas. Obrero muerto».

131. *El Popular*, 15-VII-1913, portada, «El Estratégico. La subasta desierta».

132. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2116-1816, Junta de Obras del Puerto de Almería, Dirección facultativa, Elorrieta y Artaza, Eusebio: «Memoria de la liquidación de las obras del puerto de Adra (trozo 1º)», p. 1, Antecedentes, Almería 3 de marzo de 1932. .

comienzo de la ejecución del dique de levante y el dragado proyectado, hasta que el dique de poniente prestase suficiente abrigo. Obras Públicas ordena que a la mayor brevedad fuese redactado un proyecto reformado con las modificaciones necesarias.¹³³

La noticia provoca una gran inquietud en la clase trabajadora. El contratista no consigue la autorización para continuar con los trabajos de prolongación y, en octubre, los obreros celebran una manifestación solicitando la reanudación de los mismos.

El alcalde, Antonio Soler, contacta con el gobernador civil para que interesara al Gobierno de esta situación y resolviese esta momentánea paralización. El gobernador telegrafía al ministro de Gobernación y el alcalde abderitano hace lo propio con el de Fomento, obteniendo el contratista la promesa para proseguir las obras.¹³⁴

Octubre es también un mes desgraciado en lo laboral. El obrero portuario José Fernández Rodríguez, de 20 años, muere aplastado por una piedra que se desprende con motivo de la explosión de un barreno, convirtiéndose en la segunda víctima en dichas obras.¹³⁵

A finales de año se desbloquea un nuevo escollo que afectaba al desarrollo de las obras. El Ministerio de Fomento desestima un recurso del empresario y jefe del partido conservador, Juan Manuel López Navia, y confirma la actuación del gobernador civil, que había decretado la necesidad de la ocupación de una finca de Navia, situada en el Campillo, para realizar parte del tendido ferroviario.¹³⁶

La oposición de López Navia podía deberse a la pérdida absoluta de protagonismo que los conservadores padecieron con respecto a la gestión de las obras portuarias ante la opinión pública, siendo él quien había influenciado en el diputado José Bellver, quien, a su vez, puso en marcha todo el proceso.

Llega el año 1914 y con él la fecha en que el contratista había confiado la ejecución anticipada de las obras con doce meses de adelanto sobre el plazo de ejecución de cuatro años. Sin embargo, éstas se van a prolongar durante un total de 19 años debido a numerosas incidencias y problemas constructivos que van a fijar como fecha de su recepción el 8 de enero de 1930.¹³⁷

En 1914 el ingeniero responsable de la inspección de las obras del puerto de Adra, Ángel Ochotorena Trujillo¹³⁸ había recibido el encargo de redactar el proyecto reformado para resolver los problemas constructivos del muelle de levante. Ochotorena se reúne el dos de marzo con el contratista de las obras, acordando el cambio de ubicación de parte

133. Ídem.

134. *LCM*, 9-X-1913, p. 2, «En Adra. Manifestación de obreros»; *LCM*, 15-XI-1913, p. 2, «Gacetillas. Puerto de Adra».

135. *La Correspondencia de España*, 15-X-1913, p. 3, «Almería. Obrero muerto».

136. *Gaceta de Madrid*, n.º 356, 22-XII-1913, pp. 855-856. Real Decreto de 19-XII-1913. Juan Manuel López de Navia era el mayor contribuyente de Adra con una cantidad de 4.502,3 ptas. al año.

137. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2116-1816, Junta de Obras del Puerto de Almería. Dirección facultativa, «Memoria de la liquidación de las obras del puerto de Adra (trozo 1º)», p. 1., Antecedentes, Almería 3 de marzo de 1932. .

138. Ángel Ochotorena Trujillo [Cádiz, 1871-Almería, 1939]: Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.



Obras en el puerto de Adra, noviembre 1912. Colección Rosa Moreno.

de la escollera colocada para formar la cortina del dique de poniente, ya que éste había detenido el flujo hacia levante de los acarrees litorales, formándose una extensión arenosa, que hacía innecesaria la mencionada cortina.¹³⁹

La medida solo consigue paliar parte del problema, y el ingeniero Ochotorena concluye un mes más tarde la redacción del proyecto reformado que permitía retomar las obras sin necesidad de subastarlas. El ingeniero juzga conveniente retrasar la construcción del dique de levante y del dragado, hasta que las obras del dique de poniente prestasen el abrigo suficiente para que esos trabajos se desarrollaran con garantías.¹⁴⁰

Además, señala el ingeniero en su trabajo, los temporales podrían ir llevándose la escollera que se arrojara para la construcción del dique de levante, con el consiguiente gasto inútil de materiales.¹⁴¹

En resumen, el informe de Ochotorena propone la siguiente reforma del proyecto:

- Ampliación en cien metros de la primera alineación del dique muelle de poniente.
- Trasladar al extremo de esta alineación, paralelamente a sí misma, la segunda alineación de dicho dique muelle de poniente, convirtiendo en dique de abrigo sus últimos cien metros.
- Trazar la tercera alineación de este dique de poniente, desde el extremo de esta segunda alineación modificada, hasta el final de la tercera, del proyecto primitivo.
- Suprimir de la contrata la ejecución del dragado y del dique de levante.

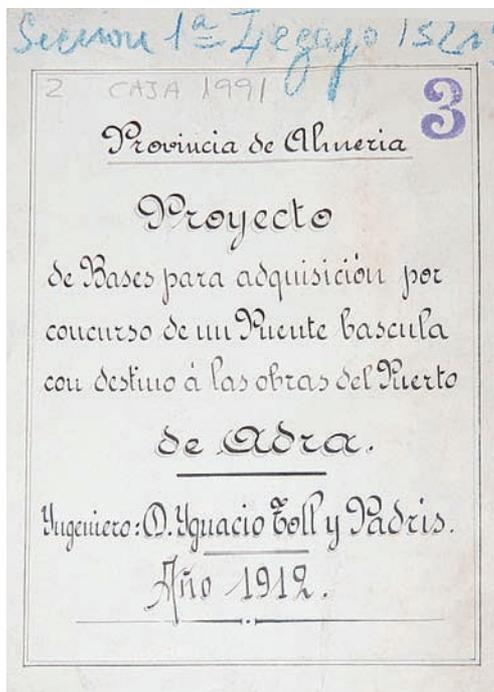
El ingeniero completa el proyecto reformado con algunos cambios sustanciales.¹⁴²

139. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas. Expediente 2114-1810, Acta de fijación de precios contradictorios firmada por Ángel Ochotorena y Pelayo Montoya, Almería 3 de marzo de 1914.

140. Ídem, Ochotorena Trujillo, A.: «Proyecto Reformado del Puerto de Adra», Almería 6 de abril de 1914. .

141. Ídem. Ochotorena señala que arrojar la escollera no formaría dique alguno, sino que la piedra se iría depositando en el fondo del mar y posteriormente habría que extraer al verificar el dragado.

142. Íbidem.

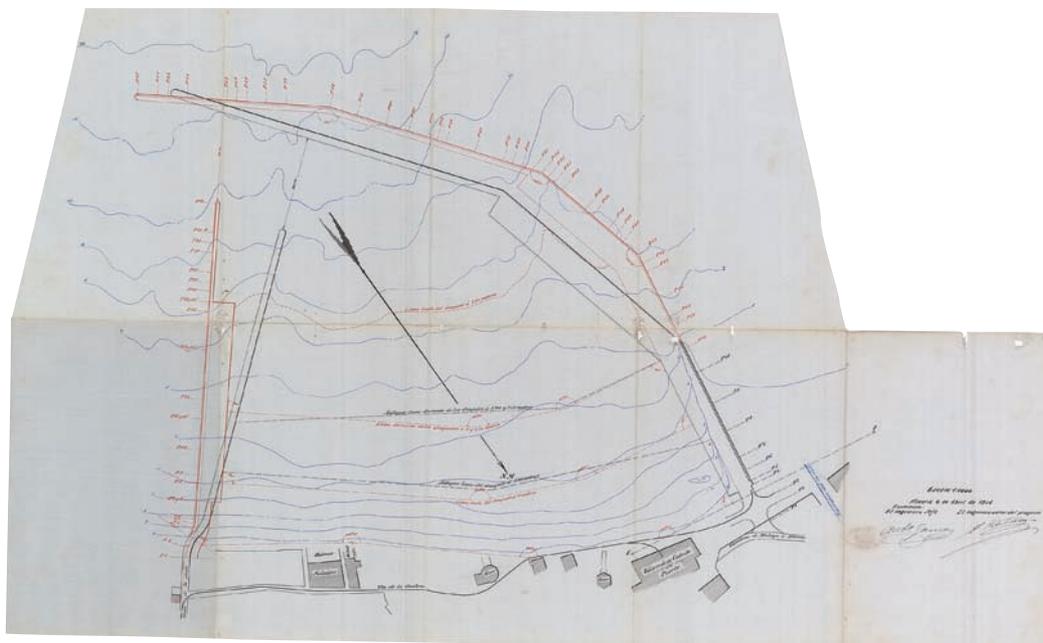


Proyecto de adquisición de un puente báscula del ingeniero Ignacio Toll. Archivo Histórico Provincial de Almería.

- Variación del trazado de los diques sin alterar ni la bocana ni la orientación de la recta que une sus morros para ampliar la capacidad del puerto.
- Modificación de los límites de la zona de dragado, adaptándola al nuevo trazado de los muelles y a las alteraciones sufridas por la topografía del fondo marino a causa de la variación del régimen de los acarrees introducida por la construcción del dique de poniente.
- Dotar de espaldón al dique de levante para su mayor protección.
- Proyectar, para cuando fuese necesario, 200 metros de muelle en el dique de levante de igual sección que la ya aprobada para el dique de poniente.

El cambio en el trazado de los diques provoca un aumento de la capacidad del puerto, sin alterar las condiciones de entrada de abrigo y anchura de la bocana. La superficie abrigada pasa de las 12,6 hectáreas del proyecto de 1911, a las 16,3 hectáreas del reformado. La modificación de las líneas límite del dragado mejora las condiciones en cuanto a calado. Según el proyecto modificado, en el nuevo espacio abrigado de calado igual o superior a 7,4 metros, cabrían un total de cinco barcos de 70 metros de eslora y 15 de manga.¹⁴³

143. *Ibidem*.



Plano del proyecto reformado del 6 de abril de 1914, de Ángel Ochotorena. Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas, [24-11358-001].

Ochotorena divide el proyecto reformado en cinco trozos para que cada una de las partes pudiera subastarse independientemente. Un primer trozo, coincidente con las obras en ejecución, desarrollaba la construcción de un muelle de 448 metros de longitud y la primera alineación del dique abrigo, de 335 metros, ambos en la zona de poniente. El segundo trozo se correspondería con la segunda y última alineación del mencionado dique de abrigo, de 406 metros. El tercer trozo a construir era el dique de abrigo de levante de 356 metros. Como cuarto trabajo se haría el dragado entre diques. Por último, se construiría el muelle de levante de 200 metros.¹⁴⁴

Concluido el estudio de Ochotorena, el 6 de abril, el ingeniero jefe de Almería, Ignacio Toll, recibe esta documentación para emitir el correspondiente informe, pero fallece inesperadamente en Granada de pulmonía, cuando se encuentra camino de Madrid para visitar el ministerio de Fomento.¹⁴⁵ En su lugar, el ingeniero jefe accidental de la jefatura de Obras Públicas de Almería eleva en mayo a su dirección general un informe favorable con las siguientes conclusiones:

144. Ochotorena juzga que el orden con que se deben de ejecutar los diversos trozos se identifica con el expresado, si bien podía invertirse la ejecución de los trozos 2º y 3º.

145. *El Defensor de Granada*, 24-IV-1914, portada, esquila Ignacio Toll y p. 2, «Necrología»; *LCM*, 24-IV-1914, p. 3. «Necrología». Hemeroteca de la Biblioteca Virtual de Andalucía. www.bibliotecavirtualdeandalucia.es

Esta jefatura se halla en un todo de acuerdo con el autor del proyecto, opinando que el nuevo trazado de los diques es el más conveniente para aumentar la capacidad de todas las zonas de diverso calado del puerto sin que suba mucho su coste; que para las necesidades inmediatas del pueblo de Adra hay bastante con la longitud de muelle que puede formarse al amparo de las dos primeras alineaciones del dique de Poniente, y que cuando ese tráfico sea mayor debe buscársele acomodo convirtiendo en muelle parte del dique de Levante, por cuyo motivo encuentro muy oportuno que se proyecte con la reserva de no construirlo hasta que sea necesario, doscientos metros de muelle de Levante... En cuanto al orden de ejecución de los trabajos que se propone en el proyecto lo creo el único posible pues no es prudente acometer la construcción del dique de Levante con la débil sección con que está proyectado sin tener defendido su emplazamiento de los violentos temporales del Oeste, ni es práctico tampoco proceder al dragado sin que esté detenido por los diques el movimiento de los acarreos. Es por otra parte urgente, para defender al pueblo de Adra, cuya destrucción ha comenzado ya, construir lo más pronto posible las tres primeras alineaciones del dique de Poniente y como hay un contratista encargado de hacer las dos primeras, el dique de Levante y el dragado, encuentro natural y conveniente para la rápida ejecución de las obras, que como se propone en el proyecto que informo, sea el mismo contratista el que construya la tercera alineación del dique de Poniente en lugar del de Levante y el dragado, toda vez que dicho contratista ha suscrito su conformidad con estas variaciones...¹⁴⁶

Mientras, el descontento por la paralización de las obras continúa. A finales de julio el Centro Comercial y Agrícola de Adra telegrafía a los representantes a Cortes de la provincia para que pusieran en conocimiento del ministro de Fomento, Francisco Javier Ugarte y Pagés¹⁴⁷, el agravamiento de la crisis obrera motivada por la paralización de los trabajos y aumentada con la numerosa repatriación de trabajadores procedentes de Argelia.¹⁴⁸

Continúan ese verano las gestiones políticas para lograr cuanto antes la autorización para la reanudación de las obras. A principios de agosto, el gobernador Marcial Carballido, vuelve a pedir a Fomento permiso para continuarlas.¹⁴⁹

Parece que esta presión va dando su fruto. El 14 de agosto de 1914 la Dirección General de Obras Públicas decide la aprobación parcial del proyecto reformado, juzgando acertadas las propuestas realizadas por el ingeniero redactor, relativas al dique y muelle de poniente. Al mismo tiempo, Obras Públicas aprobaba que se segregaran de la contrata vigente el dique de levante y los dragados y que se estudiase por la jefatura de Obras Públicas un medio económico y provisional para la defensa de la costa en el futuro emplazamiento

146. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2114-1810, «Proyecto Reformado del Puerto de Adra», Informe del Ingeniero Jefe Accidental de Obras Públicas de Almería, 7-V-1914.

147. Francisco Javier Ugarte y Pagés [Barcelona, 24 de febrero de 1852 - Madrid 27 de junio de 1919]: Abogado y político conservador español. Fue ministro de Gobernación durante la regencia de María Cristina de Habsburgo-Lorena y ministro de Gracia y Justicia y ministro de Fomento durante el reinado de Alfonso XIII; http://es.wikipedia.org/wiki/Francisco_Javier_Ugarte_Pag%C3%A9s

148. *La Correspondencia*, 21-VII-1914, p. 5, «Las obras del puerto de Adra».

149. *LCM*, 14-VIII-1914, p. 3, «Plausible gestión».

del dique de levante. Este proyecto, unido al de reforma del dique de poniente, formarían un nuevo reformado a ejecutar por la contrata actual.

Con esta decisión el Ministerio de Fomento respalda la ejecución de las obras estrictamente necesarias y resuelve que las únicas actuaciones urgentes son las correspondientes al primer trozo del proyecto reformado.¹⁵⁰

Por ello, el ministro Ugarte firma, el 18 de septiembre, un Real Decreto aprobando «el presupuesto de contrata del proyecto reformado del trozo 1º del puerto de Adra, aprobado por Real Orden de 10 de septiembre, presupuesto cuyo importe es de dos millones seiscientos ocho mil setecientos dos pesetas (2.608.702)».

Añade el texto de esta norma que «estas obras son las de más urgente necesidad, puesto que han de formar el verdadero abrigo en Adra para las embarcaciones y con la aprobación del trozo del proyecto de que se trata, se pueden reanudar las obras del puerto, consiguiéndose con ello el medio más rápido de proporcionar trabajo a la clase jornalera de la provincia de Almería».¹⁵¹

La Primera Guerra Mundial, que había estallado a finales de julio, va a suponer un importante freno a la navegación comercial en general. Cerrados los puertos del Báltico y siendo el cabotaje por el Mediterráneo muy peligroso, las salidas de uva desde la costa almeriense tienen como únicos destinos Londres y Nueva York.

En julio de 1915 la Sociedad General Azucarera, propietaria del ingenio San Nicolás plantea una serie de reclamaciones por los daños ocasionados por la erosión registrada en la costa a levante del puerto. Esta empresa señala como causa directa del avance del mar que acecha a sus instalaciones, la construcción del dique de poniente del puerto. El problema recurrente del retroceso de ese tramo de costa parece acelerarse.

Teniendo como estrategia culpar a las obras del puerto, el director general de la Sociedad General Azucarera de España dirige a finales de junio una instancia al ministro de Fomento solicitando «que el dique de Levante del puerto de Adra arranque de la fábrica San Nicolás o que hagan una escollera en el frente de la playa de San Andrés, pidiendo además la canalización del río de Adra».¹⁵²

El 18 de agosto el ingeniero Ángel Ochotorena emite un informe al respecto con el siguiente contenido:

Se halla dicho ingenio situado a más de un kilómetro a Levante del emplazamiento del dique en construcción (de Poniente) del puerto de Adra. Van hechos hasta ahora unos 300 metros de dique y se ha visto que el efecto que causan es detener los acarreo de Poniente que se deposi-

150. R.O. de 14 de agosto de 1914.

151. *Gaceta de Madrid*, n.º 261, 19-IX-1914, p. 762, Real Decreto de aprobación del presupuesto de contrata del trozo 1º del proyecto reformado del Puerto de Adra, 18-IX-1914.

152. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1915. Solicitud citada en Carta del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería al ingeniero encargado del Servicio Marítimo, de 26 de julio de 1915.

tan al Oeste de dicho dique; esto ha ocasionado que al Este del dique no reponiéndose por esta detención, los materiales que el Mar arrastra hacia Levante se produzcan socavaciones que puede decirse que no pasan del emplazamiento elegido para el dique de Levante.

No es esto negar el hecho aducido en las instancias que informo de que el Mar vaya invadiendo la costa en las inmediaciones del Ingenio de San Nicolás. Es este un hecho cierto que se viene observando hace muchos años y no solo en esta parte, sino muy a Poniente y muy a Levante de Adra, hasta el punto de que a más de 20 km de esta ciudad ha habido que desmontar el Faro del Sabinal por no ser posible defenderlo... Y en el propio proyecto del puerto de Adra, figura como anejo nº 1 de la Memoria un Plano de los Avances del Mar frente al Ingenio, por el que se ve que desde que por la desviación del río Adra empezó a llevarse el Mar el delta de este río, se han perdido frente al ingenio unos 160 metros de playa, habiéndose visto obligados sus propietarios por ese hecho, hace muchos años, a construir defensas de escollera, indicadas en el citado plano hecho en el año 1909, que todos los años hay que renovar y reforzar.

En ese plano se ve que desde 1883 a 1909 se perdieron 70 metros de playa sin haber dique ninguno en Adra, y este solo hecho y la observación antes apuntada de que lo mismo pasa en el resto del litoral próximo a Adra, a ambos lados de esta ciudad y desde mucho antes de que se pensara en construir su puerto, indica claramente que no tiene fundamento la reclamación presentada por la Sociedad General Azucarera de España.

En cuanto a la pretensión contenida en la instancia más antigua de que el dique de Levante del puerto de Adra se construya al Este del Ingenio, se advierte la inconveniencia de atenderlo con solo observar el plano adjunto en el que se ve que para ello sería preciso alargar en más de medio kilómetro al dique de Poniente.¹⁵³

El 29 de septiembre de 1915 se cumple el nuevo plazo de ejecución del primer trozo del puerto, establecido en cuatro años a contar desde el 29 de septiembre de 1911. Con anterioridad, el 22 de julio, la contrata obtiene de la Dirección General de Puertos una prórroga de tres años, con lo que se aseguraba la continuación de las obras hasta el verano de 1918.¹⁵⁴

A finales de diciembre el director general de Obras Públicas corrobora en su totalidad el informe emitido por Ochotorena negando cualquier responsabilidad del ministerio de Fomento en los problemas del ingenio San Nicolás. Con respecto a la reclamación presentada por la Sociedad General Azucarera sugiere el traslado de la fábrica a un lugar donde no peligrase por el embate de las olas.¹⁵⁵

153. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1915, Contestación del ingeniero Ángel Ochotorena al Ingeniero Jefe de Obras Públicas, Almería 18 de agosto de 1915. .

154. AAPP, Expediente del puerto de Adra, año 1925, Relación de datos correspondientes a las obras de contrata a cargo de esta jefatura formada en cumplimiento de lo prescrito en la disposición tercera de la Real Orden de 29 de diciembre de 1923, Informe del ingeniero Antonio Pérez, Minuta, Enero de 1924. Esta primera prórroga es aprobada por R.O. de 22 de julio de 1915.

155. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1915, «Real Orden de 27 de diciembre de 1915 desestimando las instancias presentadas en 26 de junio y 6 de agosto por Luis del Valle en nombre de la Sociedad General Azucarera de España». Comunicación del Director General de Obras Públicas al ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia de Almería.

El segundo proyecto reformado de 1916

La aprobación única del trozo primero del proyecto reformado dejaba en suspense el proyecto primitivo en cuanto al dique de levante y al dragado, quedando ambos fuera de la obra en construcción por la contrata. La previsión para la ejecución de las mencionadas obras se antojaba lejana. Estas obras no podrían realizarse hasta que se ejecutase el primer trozo del dique de abrigo de poniente.

Mientras tanto, el mar erosionaba el punto donde debía arrancar dicho dique, haciendo cada día más costosa esta obra, cuya defensa estaba prevista en la legislación de agosto de 1914.¹⁵⁶

En 1916 los liberales vuelven al poder y la cartera de Fomento recae en Rafael Gasset. En febrero, el Ayuntamiento presidido por Antonio Cuenca, solicita a la Dirección General de Obras Públicas la subasta de los trozos 2º, 3º, 4º y 5º del proyecto reformado de 6 de abril de 1914.¹⁵⁷

Esta petición es aceptada y en marzo Obras Públicas encarga a Ángel Ochotorena la redacción urgente de un proyecto de andén de costa para defender al pueblo de Adra contra las socavaciones del mar y su inclusión como reformado en la contrata vigente.¹⁵⁸

Ochotorena diseña un andén de costa compuesto por dos alineaciones rectas: una perpendicular a la primera alineación del dique de poniente y otra paralela a la última del mismo dique, unidas ambas por una alineación recta intermedia, que forma con los dos ángulos iguales.¹⁵⁹

Ochotorena destaca del trazado propuesto varias ventajas:

- Se regulariza la superficie del puerto.
- El andén de costa formará ángulos rectos con los diques de levante y poniente.
- Se aumenta la superficie aprovechable de la rada sin que haya que aumentar el volumen a dragar.

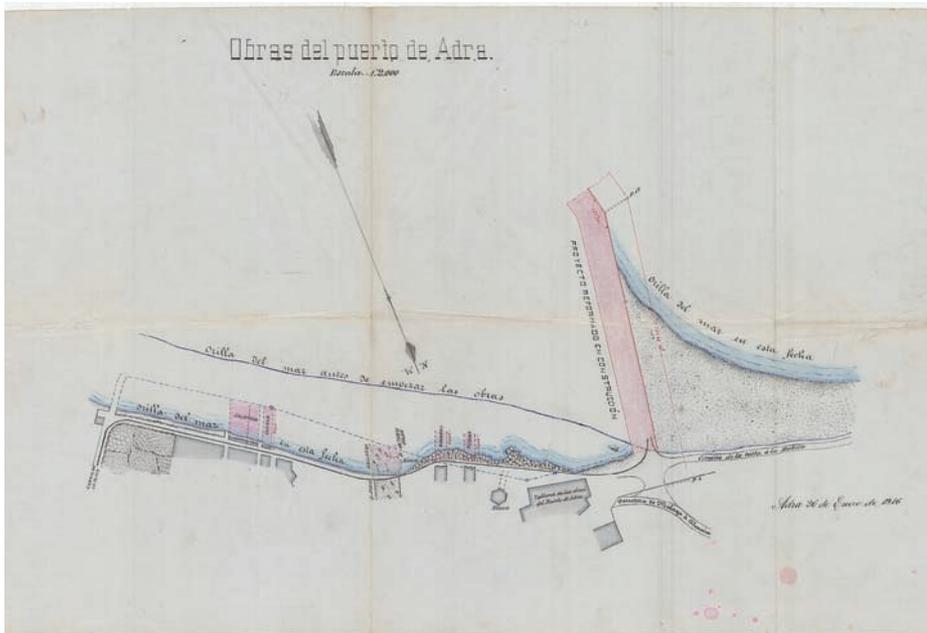
Ochotorena presenta la defensa de la costa en el emplazamiento del dique de levante como proyecto unido al de andén de costa. Para aprovechar en el futuro esta travesía terminal del andén de costa se proyecta construirla como si fuera el arranque del futuro dique de levante en prolongación del Carril de la Playa que le sirve de punto de partida, dejando al puerto una bocana de la misma orientación e igual anchura que en el proyecto de 1911.

156. En la conclusión 4ª de la Real Orden de 14-VIII-1914 se indica que «se estudiará un medio para la defensa de la costa en el futuro emplazamiento del dique de Levante y unido este proyecto al de la reforma del dique de Poniente, incluirlo como reformado en la contrata actual».

157. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2115-1814, Ochotorena Trujillo, A.: «Proyecto de andén de costa para el puerto de Adra. 1916. Memoria. Antecedentes».

158. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2116-1816, Junta de Obras del Puerto de Almería. Dirección facultativa, Memoria de la liquidación de las obras del puerto de Adra (trozo 1º), p. 1, Antecedentes, Almería 3 de marzo de 1932.

159. Ídem.



Fincas afectadas por la construcción de obras en el muelle de ribera en 1916. Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas, [24-13089-001BIS].

Además, y en previsión al aumento de tráfico, se proyecta en el andén de costa un muelle de 25 metros de anchura. El proyecto incluye una relación de obras accesorias para el servicio que ha de prestar el andén de costa, entre las que se incluyen un espacio libre de 10 metros para depósito de mercancías, un camino enlazado por la travesía terminal con el Carril de la Playa y los bolardos indispensables para el amarre de las embarcaciones.

En cuanto al modelo propuesto de división en trozos de la obra, el proyecto se divide en dos trozos con una longitud total de 576 metros. En el primero se incluyen las dos primeras alineaciones del andén de costa más próximas al muelle de poniente con una longitud conjunta de 230 metros. En el segundo, de 346 metros, la última alineación de dicho andén y la travesía terminal. El plazo de ejecución para cada uno de los trozos es de dos años.¹⁶⁰

La Dirección General de Obras Públicas examina el trabajo de Ochotorena y decide encargarle otro más básico que incluyese solo las obras de defensa necesarias, que se concretan en 50 metros lineales de andén de costa en el nacimiento del dique de levante y una

160. Ochotorena realiza esta propuesta fraccionando la obra para facilitar la concurrencia cuando se verificara la subasta. No era partidario el ingeniero redactor del proyecto de incluirlo como obra adicional a la contrata de Pelayo Montoya.

travesía anexa al mismo con la finalidad de su aprovechamiento posterior. La aprobación de este proyecto quedará en suspenso varios meses.

Ese año también son noticia las acciones legales que un grupo de vecinos y propietarios afectados por las obras del puerto en el tramo coincidente con el futuro andén de costa, emprenden ante el Ministerio de Fomento. A comienzos de abril el ingeniero encargado de las obras de Adra, tras analizar el contenido de la instancia elevada por los propietarios, afirma:

Todo cuanto dicen en su instancia los exponentes es rigurosamente exacto pues no puede negarse que la construcción del dique de Poniente del puerto de Adra, oponiéndose al paso de las arenas arrastradas de Oeste a Este por los temporales de Poniente, han producido la socavación de la costa a Levante de dicho dique y la formación de la extensa playa que hoy se ve al Oeste del mismo.¹⁶¹

Tras la remisión del escrito al Servicio Central de Puertos y Faros, Fomento contesta solicitando a la jefatura de Almería que ampliase el informe, expresando detalladamente las vicisitudes por las que las obras y el régimen de la costa hubieran pasado, hasta llegar a la situación que había dado lugar a la reclamación formulada y las medidas que se hubieran adoptado en relación con las disposiciones legales.¹⁶²

El ingeniero encargado completa el informe a instancias de la superioridad, añadiendo los cambios ocurridos tras el desvío del curso bajo del río y la pérdida progresiva del antiguo delta:

Antes de desviarse el río de Adra, alejándolo de la población, el delta de dicho río detenía los acarreo de Poniente y se formó delante del pueblo una playa de gran latitud. Cuando se desvió el río, el mar destruyó el antiguo delta, arrastrando luego, como consecuencia de ello, una gran parte de la playa antedicha que fue disminuyendo de anchura poco a poco hasta llegar a tener una invariable frente al pueblo, algunos años antes de empezarse las obras del puerto...¹⁶³

A partir de este punto, enlaza Ochotorena con el argumentario expuesto en su informe anterior, señalando a las obras del puerto como responsables de la interrupción del flujo de arenas, con la consiguiente socavación de la costa a levante del dique de poniente, afirmando «que esta socavación ha destruido los predios que en la instancia se mencionan...».¹⁶⁴

161. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1916, Carta del ingeniero encargado al ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, 1 de abril de 1916, Negociado de Puertos, n.º 29. El ingeniero encargado, Ochotorena, confirma que el plano que los solicitantes adjuntan en su instancia demuestra la diferencia existente entre las orillas del mar antes de empezar las obras y la recesión experimentada por esa costa transcurridos más de cuatro años desde que comenzaron los trabajos.

162. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1916, Carta del Ingeniero Jefe del Servicio Central de Puertos y Faros al ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Madrid, 13 de abril de 1916.

163. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1916, Informe del ingeniero encargado del Puerto de Adra al ingeniero Jefe de la provincia, Almería, 23 de mayo de 1916, Negociado de Puertos, n.º 45.

164. Ídem.

Añade Ochotorena que por falta de material y tiempo no se había concluido la redacción del proyecto de defensa del futuro emplazamiento del dique de levante y recuerda en su misiva que

... en cuanto se quejaron los perjudicados de los daños que sufrían a consecuencia de las obras del puerto, propuse el medio más eficaz en mi opinión para impedir que continuara, que es la construcción del Andén de Costa, cuyo proyecto se está redactando en la actualidad juntamente con el de defensa de la costa en el emplazamiento del dique de Levante, de conformidad con lo dispuesto en la Orden superior de 2 de marzo último.¹⁶⁵

Mientras el expediente de reclamación de los propietarios afectados sigue su curso, a comienzos de noviembre, el subdirector de la Sociedad General Azucarera de España arremete de nuevo contra las obras del puerto con los mismos argumentos expuestos en similares instancias el año anterior. En respuesta a los mismos, Ochotorena, como ingeniero encargado del puerto de Adra, contesta con rotundidad con los argumentos ya conocidos: «No es imputable a las obras del puerto de Adra el avance del mar frente a la fábrica San Nicolás, que ya se inició antes de comenzar dichas obras, avance que tiene carácter general en esta parte de la costa».¹⁶⁶

Llega el año 1917 y los efectos de la Primera Guerra Mundial se dejan sentir en el puerto abderitano. A pesar de la neutralidad de España, son frecuentes las acciones de hostigamiento de los submarinos alemanes en las aguas de jurisdicción española y a lo largo de la costa almeriense. A comienzos de año se produce un violento temporal con graves daños en viviendas y en la vega de Adra, tanto debido al desbordamiento del río Adra como al oleaje. El alcalde se dirige al gobernador suplicando interesara al ministro de Fomento para la aprobación de los proyectos de defensa del río y andén de costa, pues la demora en emprender estas obras supone la completa desolación y ruina para el municipio. El gobernador se compromete a visitar Adra para conocer los daños causados.¹⁶⁷ La visita se produce a comienzos de febrero, siendo acompañado por el presidente de la Diputación, el abderitano Antonio Soler Bayona y el ingeniero jefe de Obras Públicas.¹⁶⁸

Al mes siguiente las inundaciones se repiten. El río Adra vuelve a arrasarse la vega tras derribar las defensas. El alcalde convoca sesión extraordinaria y el primer edil y los concejales en pleno deciden dimitir de sus cargos por considerar ineficaz su gestión con el Gobierno para resolver el problema de las avenidas del río, que se suma a la paralización del proyecto de andén de costa del puerto, redactado hace ya casi cuatro meses.¹⁶⁹

165. *Ibidem*.

166. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1916, Carta del ingeniero Ochotorena al ingeniero jefe de Obras Públicas, en contestación a la instancia del 4 de noviembre presentada por D. Luis del Valle, como Subdirector de la Sociedad General Azucarera de España, Almería, 8 de noviembre de 1916.

167. *Diario de Almería*, 29-I-1917, portada, «Buque en peligro»; *Diario de Almería*, 30-I-1917, portada, «En Adra. El mar destruye los edificios». Hemeroteca digital de la Diputación de Almería.

168. *Diario de Almería*, 5-II-1917, portada, «Expedición a Adra».

169. *Diario de Almería*, 9-III-1917, portada, «Catástrofes en la provincia. Hundimientos, ruina, desolación». El alcalde Antonio Cuenca comunica al gobernador civil la decisión municipal de dimisión en pleno por telegrama remitido a los medios informativos. Hemeroteca digital de la Diputación de Almería.

La dimisión en masa no llega a producirse, ya que al día siguiente el gobernador da a conocer un telegrama remitido por el ministro de Fomento, Rafael Gasset, que le informa de los progresos del proyecto de andén de costa:

Acabo de firmar expediente aprobando proyecto reformado puerto de Adra y defensas del río por un importe total de 2.801.394 pesetas, que producen un adicional sobre el antiguo de 192.000 y que someteré a la aprobación del Consejo de Ministros.¹⁷⁰

El Gobierno decide enviar a Adra una comisión de ingenieros con el fin de evaluar los daños e informar de las obras de corrección necesarias. La comisión inicia su inspección el día 15 de marzo.¹⁷¹

A comienzos de junio, el Consejo de Ministros aprueba el proyecto de reforma del puerto. Tres días más tarde, por Real Orden de 4 de junio se aprueba definitivamente el 2º Proyecto Reformado del Puerto de Adra, suscrito el 15 de noviembre de 1916, con un presupuesto de 2.801.394 pesetas.¹⁷²

Natalio Rivas visita la marcha de las obras en 1918

En 1918, las obras portuarias cobran nuevo impulso. A comienzos de febrero Natalio Rivas visita la provincia de Granada y, en especial, el distrito de Albuñol para presentar la candidatura del político liberal Santiago Alba Bonifaz.¹⁷³ Aprovechando la visita a la barriada costera de La Rábita, Natalio Rivas embarca en un bote de remos acompañado, entre otros, por el expresidente de la Diputación almeriense, su amigo Antonio Soler Bayona. Desembarca en el puerto abderitano en construcción, donde el Ayuntamiento le tiene preparado un multitudinario recibimiento, tal y como recoge la crónica del diario *El Defensor de Granada*:

Al visitante ilustre, al hijo adoptivo y predilecto de Adra, le saludan los barcos que se empavesan, las grúas del puerto que tocan con furia los silbatos; la locomotora que arrastra millares de bloques, cohetes y palmas reales y un grito de victoria, un aplauso y un viva que resuena estruendoso, ensordecedor cuando don Natalio pone su planta en las obras del puerto.¹⁷⁴

Desde una tribuna, Rivas Santiago y sus acompañantes comprueban las evoluciones de una grúa que levanta un bloque de 20 toneladas y lo arroja al mar. Luego se trasladan a

170. *Diario de Almería*, 10-III-1917, portada, «Telegramas del ministro de Fomento».

171. *Diario de Almería*, 15-III-1917, Portada, «Comisión de ingenieros».

172. *El Siglo*, 2-VII-1917, portada, «Consejo de Ministros de ayer»; *Gaceta de Madrid*, nº 188, 7-VII-1917, p. 75; www.boe.es.

173. Santiago Alba Bonifaz [Zamora, 1872-San Sebastián, 1949]: Abogado, político liberal y periodista en RULL SABA-TER, A.: *Diccionario sucinto de Ministros de Hacienda (s.XIX-XX)*, 1991, Madrid. Instituto de Estudios Fiscales. Documento, 16. 168 pp; www.congreso.es.

174. *El Defensor de Granada*, 10-II-1918, «Natalio Rivas en la Alpujarra. Crónica del día». Natalio Rivas pudo por fin hacer este golpe de efecto llegando a Adra en barco, como cuando la visitó en septiembre de 1911 tras haberse producido la subasta de las obras y con ocasión de su declaración como hijo adoptivo de la ciudad, pero en esa ocasión un temporal le obligó a viajar por carretera. Hemeroteca de la Biblioteca Virtual de Andalucía.



Dos instantes de la visita de Natalio Rivas a las obras portuarias en febrero de 1918. Colección Centro Virginitano de Estudios Históricos.

la cantera del Campillo, donde trabajaban más de un centenar de obreros. El redactor de *El Defensor* describe las operaciones:

Llega la locomotora a un círculo de unos cien metros de diámetro. En su frente, roca viva, unos obreros que por milagros del equilibrio están en pie y arrojan sin cesar bloques y bloques. Ellos harán el puerto. Dos grúas idénticas a la maravilla mecánica que hemos visto en el puerto cargan de piedras los vagones.¹⁷⁵

Tras el almuerzo ofrecido en casa de Francisco Antonio Soler, el reportero mantiene una charla con Antonio Soler Bayona para que éste le haga un resumen de las obras del puerto de Adra:

Este puerto, efectuada la ampliación que le ha sido concedida a las obras que hoy se ejecutan, será uno de los mejores del Mediterráneo. Y todo esto se le debe a D. Natalio Rivas, y lo que constituye su más grande mérito es que lo alcanzó sin solicitarlo nosotros, sin pedírselo, un buen día, recibimos con un telegrama de Natalio la sorpresa de que iban a salir a subasta las obras del puerto de Adra. El entusiasmo, la alegría, la locura más grande se apoderó de nosotros, porque eso es nuestra riqueza y nuestra vida. Le hicimos entonces un homenaje que difícilmente se habrá hecho a algún hombre público. Y en este homenaje hubo nota encantadora, simpática. Todas las mujeres de Adra, desde la más encumbrada hasta la más pobre, dirigieron a Natalio un telegrama de gratitud y simpatía, que él seguramente conservará entre sus recuerdos más gratos.¹⁷⁶

Concluye Soler Bayona su charla aclarando que en ese momento hay construidos 470 metros de espigón; que ya tienen refugio completo los vapores y que al amparo del puerto, pueden efectuar toda clase de operaciones; que la cantera proporciona material suficiente para las obras aunque se extraigan diariamente 400 toneladas de bloques.

Junto a la crónica de *El Defensor*, la revista madrileña *Mundo Gráfico* dedica una página completa a esta visita con dos fotografías: de la primera aclara el pie de foto que se trata de Natalio Rivas al desembarcar en el muelle de poniente del puerto en construcción, acompañado del alcalde y de personalidades del partido liberal. El pie de la segunda foto, describe la escena con el visitante, acompañado nuevamente por el alcalde y otros políticos liberales, viendo como una grúa eleva una piedra de catorce toneladas en las obras del muelle de poniente.¹⁷⁷

El 22 de julio cumplía el plazo de la prórroga de tres años concedida por la Dirección General de Obras Públicas. Este organismo decide conceder una nueva prórroga de otros tres años, con fecha 18 de junio.¹⁷⁸

A comienzos de septiembre, la prensa almeriense anuncia un nuevo intento de establecer una conexión ferroviaria entre La Alpujarra interior y el puerto de Adra. En

175. Ídem.

176. Íbidem.

177. Revista *Mundo Gráfico*, 20-II-1918, p. 19, «Las obras del puerto de Adra».

178. AAPP, Expediente del puerto de Adra, Año 1924, Informe del ingeniero Antonio Pérez, Minuta. La aprobación definitiva de esta prórroga se resuelve por Real Orden de 10 de junio de 1918. .



Sentados de izquierda a derecha: Amalia Moreno Soler (nieta de Francisco Antonio Soler Martínez), Natalio Rivas, Francisco Antonio Soler Martínez, contratista de las obras, su hija Rosa Soler Lidueña, y a continuación Antonio Soler Bayona, presidente de la Diputación de Almería. De pie detrás de Natalio Rivas está Antonio Cuenca Cuenca, concejal del Ayuntamiento de Adra y Antonio Soler Lidueña, alcalde, entre otras personalidades. Colección Victoria Cuenca Gnecco.

esta ocasión se trata de una solicitud de la Sociedad Hispano Alemana de Estudios para obtener la concesión de un ferrocarril minero desde la localidad almeriense de Laujar para el embarque del mineral de hierro hasta el puerto de Adra.¹⁷⁹

Al acabar la Gran Guerra, España vive el fin de un periodo de aumento de las exportaciones y el comercio y un cierto desarrollo de las rentas de los agricultores. Sin embargo, los trabajadores asalariados habían perdido poder adquisitivo al producirse una importante alza de precios. Además, la posguerra europea produce muchos obstáculos y trabas para la adquisición de materiales básicos para la obra pública como el carbón, cales y cementos, equipos y maquinaria así como para reclutar obreros especializados, principalmente mecánicos. Es este un tiempo bastante proclive a los conflictos sociales y al inicio de las primeras huelgas de importancia. El encarecimiento general de materias primas y de la contratación de obreros provocará la necesidad de la obtención de fondos

179. *LCM*, 10-IX-1918, p. 5, «Gacetillas. Ferrocarril minero».



Locomotora y vagones de transporte de bloques para construcción del puerto. Año 1918. Colección Centro Virgitano de Estudios Históricos.

suplementarios para continuar las obras portuarias mediante la tramitación de múltiples expedientes de revisión de precios.

En esta línea, el 17 de marzo de 1919 se aprueba el expediente de revisión de precios para el primer trimestre de ese año por valor de 314.007,33 pesetas, debido, entre otras causas, a la implantación de la jornada laboral de ocho horas.¹⁸⁰

En este contexto, a mediados de julio una comisión de labradores y obreros abderitanos visita al gobernador para solicitarle la creación de una junta de subsistencias, reformas sociales, sanidad e instrucción pública. La comisión se queja al gobernador de los abusos que realiza el contratista de las obras del puerto para no abonar los aumentos de jornal, apelando a infinidad de pretextos.¹⁸¹

Los trabajadores portuarios están ya agrupados en una sociedad obrera llamada El Progreso. Esta organización que operó por los años 1919 y 1920, promovida por el sindicalismo católico, aspiraba, entre otras reivindicaciones, a una justa remuneración y consideración a todos los obreros en la jornada de trabajo.¹⁸²

Como muestras de su actividad reivindicativa se produce la denuncia del mecánico del taller de las obras del puerto, por la que varios individuos de la citada sociedad amenazaron al resto de los obreros portuarios si no abandonaban el trabajo. La Guardia Civil efectuó cuatro detenciones.¹⁸³

En agosto de ese año fallece el contratista, Pelayo Montoya Aranda, hecho que causará una suspensión temporal de los trabajos hasta la aceptación de uno de sus herederos en febrero del siguiente año.¹⁸⁴

El conflicto laboral pendiente no se soluciona. A primeros de septiembre, los obreros del puerto de Adra convocan una huelga por el incumplimiento de la jornada laboral. El gobernador llama a una comisión para que concreten sus peticiones. Los obreros del puerto exigen el cumplimiento de la jornada laboral de ocho horas que había entrado en vigor por Real Decreto de 15 de marzo de ese mismo año, pero la contrata presiona al gobernador para que mantenga la jornada de doce horas. Pasan cuatro días y la huelga de los obreros portuarios continúa. El contratista, ante los perjuicios que se le irrogan ha amenazado con rescindir la contrata. El gobernador hace de mediador en el conflicto e implanta la nueva jornada laboral a partir de primeros de octubre.¹⁸⁵

180. AAPP, Expediente del puerto de Adra, Año 1925. Se trata del primero de los 21 expedientes de revisión de precios de las obras ejecutadas que van a tramitarse en los próximos años con cargo al R.D. de 26 de agosto de 1918.

181. *El Sol*, 19-VII-1919, p. 5, «Una comisión de Adra visita al Gobernador».

182. RUIZ SÁNCHEZ, J.L.: «Asociaciones, partidos y sindicatos en Adra». *Farua. Historia de Adra*, n.º extraordinario 2006, pp. 131-132.

183. *LCM*, 22-VII-1919, p. 5, «Coaccionando. Intentaban una huelga».

184. AAPP, Jefatura de Obras Públicas de la Provincia de Almería, Folio 222, n.º 219, Expediente del Puerto de Adra, Año 1926, Informe del ingeniero encargado, Rafael Martín Torres, anexo al Expediente de valoración de los daños causados por el avance del mar a consecuencia de las obras del puerto de Adra, Almería, 14 de agosto de 1926. En dicho informe se da cuenta del fallecimiento de Pelayo Montoya en agosto de 1919 y de la suspensión temporal de las obras.

185. *La Vanguardia de Barcelona*, 5-IX-1919, p. 12 y 9-IX-1919, p. 9. Artículos «De Provincias. Almería». Hemeroteca digital de La Vanguardia, www.lavanguardia.com/hemeroteca/

Por su parte y en cuanto a los avances para conseguir una conexión ferroviaria, la Sociedad Hispano Alemana de Estudios obtiene el permiso para la construcción del ferrocarril minero Laujar-Adra.¹⁸⁶ En paralelo, una comisión de ingenieros de la citada Sociedad se interesa por el proyecto de ferrocarril Estratégico de Torre del Mar (Málaga) a Zurgena (Almería) y visitan Adra como uno de los puntos de conexión de dicho proyecto. En esta población se entrevistan con Francisco Antonio Soler y con Antonio Soler Bayona, con quienes intercambian datos sobre el avance de las obras portuarias.¹⁸⁷

En febrero de 1920, los herederos del primer contratista de las obras asumen la continuación de los trabajos, pero por un tiempo muy breve. Al mes siguiente, el abderitano Francisco Antonio Soler Martínez va a hacerse cargo de las obras. Soler Martínez ya había participado en la subasta de septiembre de 1911.¹⁸⁸

Nada más reanudarse los trabajos con esta nueva empresa, se suceden varios temporales que causan numerosos destrozos a las obras portuarias. En los días 7 y 8 de ese mes, la fuerza de las olas se lleva once metros de escollera del dique de levante. El día 15 las olas destruyen otros siete metros en el mismo dique. El temporal afecta también, ese mismo día, a las obras en el dique de poniente en su segunda y tercera alineación, destrozando completamente las vías del ferrocarril. El ingeniero encargado, José López Rodríguez, ordena al sobrestante del puerto la prohibición del empleo de la escollera de 3ª clase vistos los malos resultados que su uso ha proporcionado.¹⁸⁹

De manera paralela, Antonio Soler Lidueña, ex alcalde y ahora apoderado del nuevo contratista, comunica al ingeniero encargado de las obras la relación de daños producidos y solicita realizar una serie de trabajos de refuerzo afirmando que

... por efecto del furioso temporal del día 15 esta contrata ha sufrido grandes perjuicios, pues las olas han arrastrado gran cantidad de material, destrozando las vías del tren y de la grúa en el dique de Poniente en una gran extensión, y como para seguir trabajando en las obras se hace indispensable la recomposición de esas vías, siendo imprescindible el empleo de piedras de tercera y menudos para el enrase y asiento de toda la longitud destrozada de vías, ruego a V. tenga la bondad de autorizarnos el empleo de esta clase de materiales a dicho objeto. Al mismo tiempo, como el cierre desde la cabeza del muro de bloques, parte Sur, hasta el dique, ha recalado por efectos del temporal de tal forma que ha dejado sin abrigo los menudos por haberse destrozado este cierre en algunas partes, se puede dar lugar a que estos menudos sean

186. LCM, 19-XI-1919, p. 5. «Una comisión. Un ferrocarril de Láujar a Adra».

187. LCM, 29-XII-1919, portada. «Para el Estratégico. Comisión de Ingenieros».

188. AAPP, Jefatura de Obras Públicas de la Provincia de Almería, Folio 222, n.º 219, p. 5, Expediente del Puerto de Adra, Año 1926, Informe del ingeniero encargado, Rafael Martín Torres, anexo al Expediente de valoración de los daños causados por el avance del mar a consecuencia de las obras del puerto de Adra, Almería, 14 de agosto de 1926. En dicho informe se cita la participación de la contrata de Soler Martínez desde marzo de 1920.

189. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Carta del ingeniero encargado de las obras del Puerto de Adra, José López Rodríguez, al ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Almería, 20 de marzo de 1920.

arrastrados por el mar con cualquier pequeño oleaje, y lo comunico a V. por si cree conveniente que se vuelvan a verter materiales en dicho sitio hasta que quede como estaba antes del temporal.¹⁹⁰

Pero el ingeniero López Rodríguez recomienda no acceder a la petición del contratista hasta visitar las obras y comprobar con más detalle los daños. Insinuaba el ingeniero que el problema era debido más a la falta de calidad de los materiales empleados que a la acción de los temporales.

La contrata discrepa de esta desconfianza y recurre a instancias más altas. La dirección general de Obras Públicas no da la razón a ninguna de las dos partes y ordena «la instrucción del oportuno expediente para depuración de las causas y responsabilidades en las averías y a la vez se formule por esa jefatura el correspondiente proyecto reformado, si como parece, al suprimir el empleo de escollera de 3ª categoría, se cambia la estructura del espigón».¹⁹¹

Al hilo de lo anterior, a comienzos de julio, el apoderado de la contrata y el nuevo ingeniero jefe encargado de las obras, Antonio Pérez Nuñez, acuerdan por escrito el empleo de escollera de 3ª clase.¹⁹² Pérez sustituye a Ochotorena, que ha sido nombrado director del puerto de Castellón.

Mientras, se va completando la maquinaria para la construcción de la infraestructura portuaria. La segunda locomotora para el transporte de piedra desde la cantera se expide en la factoría Orenstein und Koppel en junio de 1920 con destino Adra, adonde llegará meses después.¹⁹³

En diciembre se produce un nuevo conflicto debido a la situación de los trabajadores de las obras portuarias. En esta ocasión y como consecuencia de la prohibición de trabajar los domingos, los obreros del puerto de Adra se dirigen por escrito al ingeniero encargado, solicitando su autorización para poder trabajar estos días, debido a la pérdida de jornales que tal decisión provoca y a la consiguiente reducción del salario mensual. En ese tiempo los obreros solo cobraban si trabajaban, cosa que no ocurría en los días laborables en los que las obras se interrumpían por el mal tiempo. La contrata de las obras se suma a esta petición.¹⁹⁴

190. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Oficio del ingeniero encargado de las obras del Puerto de Adra al Ingeniero Jefe de Obras Públicas, Almería, 25 de marzo de 1920.

191. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1920, Comunicación de la Dirección General de Obras Públicas, Sección Puertos, al Ingeniero Jefe de Obras Públicas, Almería, 17 de abril de 1920.

192. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1920, Acta de Descomposición de los Precios Unitarios del Presupuesto que ha servido de base al Contrato y de Fijación de los Elementales que se Compone, Almería, 5 de julio de 1920.

193. GÓMEZ MARTÍNEZ J. A y COVES NAVARRO J. V.: ob. cit., pp. 137-138.

194. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1920, Carta de la Comisión de Trabajadores del Puerto de Adra al Ingeniero encargado de las obras, Adra, 10 de diciembre de 1920.

El proyecto del dique muelle de levante de 1921 y el tercer reformado de 1922

El año 1921 llega con una importante novedad legislativa que va a proteger desde ese momento la jubilación de los trabajadores, lo que va a suponer un sobrecoste para el empresario. El Retiro Obrero entra en vigor el 21 de enero, convirtiéndose en el primer seguro social obligatorio de la historia de España. Esta mejora social cubre el riesgo de cese del trabajador en su empleo por causa de vejez. Debían acogerse a él todos los trabajadores con edades comprendidas entre 16 y 65 años e ingresos anuales menores de 4.000 pesetas, excepto los funcionarios. El Retiro Obrero se financiaba con la aportación tripartita Estado-empresa-trabajador.¹⁹⁵ A partir de ese momento el contratista deberá añadir esta cotización por sus trabajadores a la documentación a aportar para las correspondientes certificaciones de obras.

En ese año, el ingeniero Antonio Pérez Núñez recibe el encargo de la redacción del proyecto del dique muelle de levante, obra complementaria a las que se habían aprobado.¹⁹⁶

Este proyecto supone completar el abrigo del puerto con la cuarta alineación del dique de poniente, paralela a la línea de costa, y con un dique de levante perpendicular a ella. Para ello se proyecta su emplazamiento en el mismo punto del proyecto primitivo como prolongación de la calle Carril de la Playa.¹⁹⁷

La longitud de dicho dique de levante será de 227,5 metros, debido a la travesía ya construida. La bocana ve ampliada su anchura, que pasa de 96 metros a un total de 140.¹⁹⁸

Su sección transversal se diseña con características similares a los muelles de poniente, con una anchura de 25 metros y una altura de 2 metros sobre el nivel del mar. En el caso del muelle de levante, debido a que tiene que enlazar con el andén de costa, de metro y medio de altura, el ingeniero propone ganar el medio metro restante mediante una rampa. Como obras accesorias, se propone un adoquinado de 6,3 metros de anchura, un camino de acceso de 6 metros de anchura y una acera. Además, dos escaleras metálicas móviles para el acceso al mar, otra de conexión con el morro y diez bolardos para el amarre de embarcaciones.

Antonio Pérez concluye la redacción el 30 de abril, estableciendo un presupuesto de 1.546.148,75 pesetas. El informe del ingeniero jefe de Obras Públicas de Almería, Antonio Gómez, respalda el proyecto y destaca la importancia de esta obra para evitar los ingentes depósitos acumulados dentro de la zona del puerto, tanto por los acarreoos como por los

195. *Gaceta de Madrid*, 23-I-1921, «Reglamento General para el Régimen Obligatorio del Retiro Obrero. 21-I-1921». El Retiro Obrero había sido creado por Real Decreto Ley de 11 de marzo de 1919, pero no entra en vigor hasta la fecha de esta publicación.

196. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2115-1813, Pérez Núñez, A.: «Proyecto de Dique Muelle de Levante para el Puerto de Adra», Almería, 30 de abril de 1921.

197. *Ídem*.

198. *Ibidem*. Se estima que la anchura de 96 metros para la bocana era insuficiente y peligrosa para el paso de embarcaciones de vela.

temporales de levante. Estos acarreos habían formado una gran playa junto al dique de poniente, habiendo invadido una pequeña parte de la primera alineación del muelle.¹⁹⁹ Pero la dirección general de Obras Públicas no aprueba el proyecto y el dique muelle de levante sigue a la espera.

En junio se produce un nuevo accidente mortal en las obras. El obrero José Medina Sánchez es aplastado por un vagón cargado de sacos de cemento para la construcción de bloques.²⁰⁰

El día 18 de ese mes se cumplía el plazo de la prórroga aprobada de tres años para la continuación de las obras. Obras Públicas volverá a conceder una tercera prórroga de otros tres años de duración, con fecha 3 de octubre.²⁰¹ Además, el presupuesto de las obras en marcha se incrementa de nuevo con la correspondiente revisión de precios debido sobre todo al incremento de los jornales, en un total de 259.319,75 pesetas.²⁰²

Durante este año continúa el litigio administrativo entre los propietarios afectados por la pérdida de fincas colindantes por la construcción del puerto. En los primeros días de octubre vuelven a reclamar al Ministerio de Fomento una compensación económica por el terreno perdido, al tiempo que exigen la ejecución de obras que contengan la erosión de la zona del andén de costa. En este asunto, Antonio Pérez suscribe todo lo indicado por su antecesor y recuerda además los daños ocasionados en esos terrenos por varios temporales ocurridos en los años 1919 y 1920. Aclara este ingeniero que «en la actualidad y estando en construcción la traviesa de Levante, a la cual va unida un pequeño tramo de andén de costa, se han reducido mucho las probabilidades de nuevos daños, pero no del todo, debido a que el dique de Poniente no concluido todavía, deja un trozo de playa sin abrigo de los temporales del Sur».²⁰³

En 1922, Antonio Pérez recibe el encargo de redactar el tercer proyecto reformado del trozo 1º,²⁰⁴ como respuesta a la solicitud presentada por el contratista, para la modificación del perfil transversal del dique de abrigo de poniente. La contrata pretendía sustituir el revestimiento de bloques de mampostería hidráulica por escollera de primera clase, por ser más resistente y económica.²⁰⁵ Este tipo de escollera se había empleado previamente en las obras de las dos alineaciones del dique y muelle de poniente, mostrando gran resistencia a los temporales.

199. *Ibidem*, Gómez, A.: Informe sobre el «Proyecto de construcción de dique muelle de Levante», 20-VI-1921.

200. *LCM*, 12-VI-1921, p. 2. «Una desgracia. En el puerto de Adra».

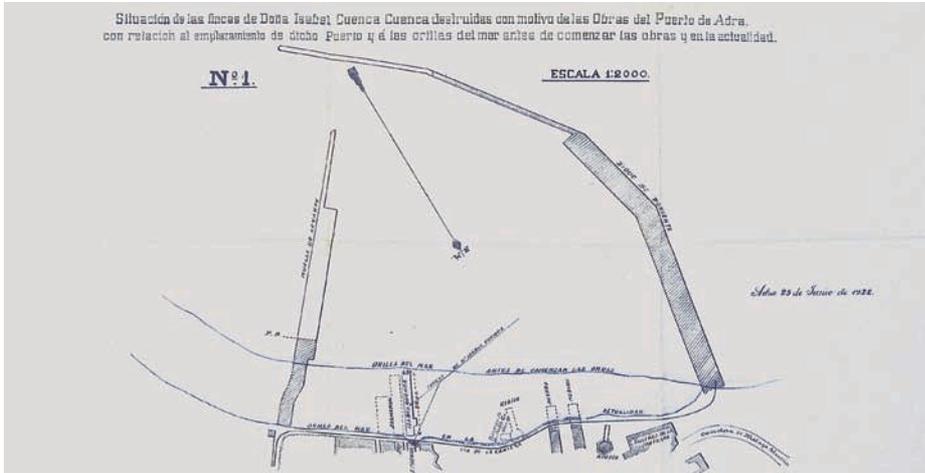
201. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1925, Minuta del ingeniero Antonio Pérez, Enero de 1924. Esta aprobación se aprueba por Real Orden de 24 de septiembre de 1921.

202. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1925, Cantidades abonadas por revisión de precios. Se aprueba el 10 de enero de 1921 un expediente de revisión de precios de 80.979,05 pesetas. De nuevo el 10 de marzo una cantidad de 38.650,57 pesetas y el 21 de diciembre otra cantidad adicional de 139.690,13 pesetas.

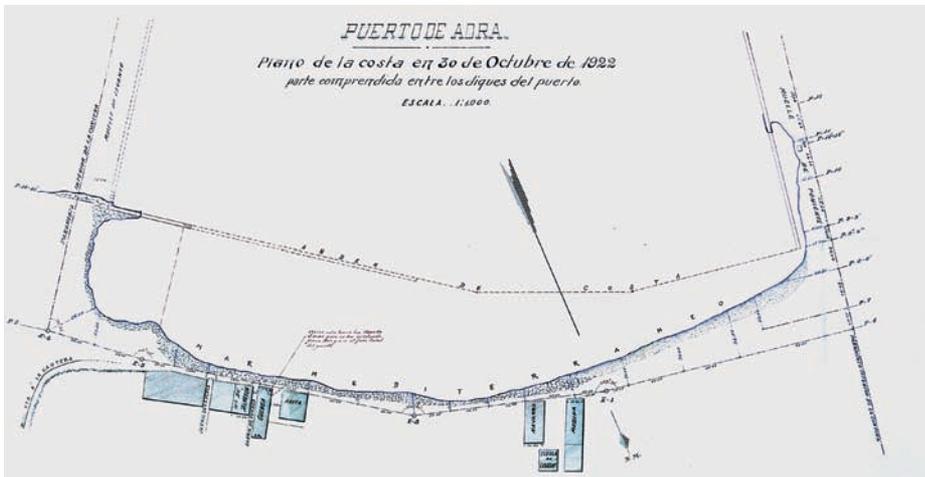
203. AAPP, Negociado de Puertos, n.º 121, Expediente del Puerto de Adra, Año 1921, Oficio del ingeniero encargado de las obras del puerto de Adra, Antonio Pérez, al Ingeniero Jefe provincial de Obras Públicas, Almería, 25 de octubre de 1921.

204. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Provincia de Almería, Sección 1ª, Legajo 330, n.º 2, Pérez Núñez, A.: «Tercer proyecto reformado del Trozo Primero del Puerto de Adra». 2-XI-1922. Memoria.

205. *Ídem*.



Fincas destruidas en el proceso de construcción del puerto, junio de 1922. Archivo Histórico Provincial de Almería.



Plano del puerto a 30 de octubre de 1922. Archivo Histórico Provincial de Almería.

Repasando las obras del primer trozo, había concluido el avance del dique de poniente y el muro de bloques artificiales del trozo de andén de costa. También estaba terminada la travesía del futuro dique de levante. Sin embargo, el puerto de Adra quedaba aún indefenso de los temporales del sur, proponiéndose dos alternativas:

- Construcción de la segunda alineación del dique de abrigo de poniente, con lo cual quedaría cerrado el puerto a los temporales del sur.

– Prolongación del trozo de andén de costa para defender la población de los temporales de ese cuadrante.

Esta segunda opción no solo era más económica sino que además ofrecía un amplio muelle para el servicio de cabotaje. La propuesta elegida consistió en la ampliación del andén de costa de una longitud inicial de 50 metros en el anterior proyecto reformado hasta una longitud de 224 metros y suponía la modificación del proyecto aprobado el 4 de junio de 1917, como segundo proyecto reformado del puerto de Adra.²⁰⁶

También se admitía, entre otras modificaciones, la sustitución de los bloques de mampostería hidráulica por los de escollera de primera clase. Estos cambios suponían, además, un ahorro de 250.263,97 pesetas con respecto al coste presupuestado con anterioridad, la solución al problema de la adquisición de grandes bloques de piedra natural, difíciles de conseguir salvo que se utilizase otra cantera, con costes muy superiores en recorridos y medios de transporte.

Continuaba pendiente de resolver el problema de la arena arrastrada por los temporales y las corrientes del litoral, que quedaba depositada a ambos lados del dique de poniente. Esta dificultad solo quedaría subsanada con la construcción del dique de levante. Recuerda en la memoria el ingeniero Pérez que se había formado una gran playa a la derecha de ese dique, que había seguido hasta la mitad de la primera alineación, situación ésta que beneficiaba momentáneamente a los trabajos. Pero los acarreo depositados a la izquierda habían invadido la zona de dragado.

Se incluyen en este tercer proyecto reformado otras obras menores para mejorar el atraque de los buques mercantes así como los gastos derivados de iluminación en el avance de las obras del dique de poniente, que estaban siendo costeados por el anterior contratista desde septiembre de 1913.²⁰⁷

El proyecto de Pérez Núñez establece un presupuesto de 3.306.985 pesetas. El jefe provincial de Obras Públicas confirma, en enero de 1923, la necesidad de realizar la modificación de la sección transversal del dique de poniente. También refrenda el ingeniero jefe la ampliación del andén de costa para la defensa del puerto y del litoral abderitano de los temporales del sur, así como incluir en el presupuesto los costes referidos al alumbrado.²⁰⁸

En cambio, la Dirección General de Obras Públicas aprueba el proyecto reformado en lo que se refiere únicamente a la modificación de la sección del dique de poniente y a la aprobación de la partida destinada al servicio de alumbrado de las obras. Pero aparca la realización del resto de las obras de este tercer reformado, tanto la ampliación a 224 metros de andén de costa como las operaciones de dragado, debido al informe negativo emitido por el Consejo de Obras Públicas.

206. *Ibidem*.

207. *Ibidem*. Se proponía como novedad un aumento de hasta 13 bolardos de amarre, 1.411,2 m³ de adoquinado y 461,25 metros lineales de afirmado.

208. AAPP, Informe del Ingeniero Jefe de Obras Públicas sobre el Tercer Proyecto Reformado del Trozo Primero del Puerto de Adra, Almería 5 de enero de 1923.

Este órgano consultivo da absoluta prioridad a la construcción del dique de poniente, incluido en el Plan del Estado, antes que a la construcción del andén de costa. Añade este informe la preferencia que tienen las obras de abrigo sobre otras como el muelle de costa, a pesar de la defensa que éste suponía para las viviendas y propiedades amenazadas por la modificación de la línea costera.²⁰⁹

A tenor de lo anterior, el ingeniero redactó un nuevo proyecto en el que se suprimía el aumento del andén de costa y se incluían los dragados con arreglo a lo ya efectuado, resultando de todo ello un presupuesto de 2.781.746 pesetas con una importante rebaja. Esta aprobación se realiza por Real Orden de 16 de agosto de 1923, con el siguiente texto:

Visto el proyecto reformado del trozo 1º del puerto de Adra (Almería) y lo dictaminado por el Consejo de Obras Públicas; S.M. el Rey (q.D.g.) de conformidad con el citado dictamen y con lo propuesto por esta Dirección General ha resuelto: 1º Aprobar el proyecto de referencia, únicamente en lo que se refiere a la modificación de la sección del dique de Poniente aprobada en principio por Orden de esta Dirección General de 22 de abril de 1921, y aprobar, así mismo, la partida de diez y nueve mil novecientas cincuenta pesetas (19.950) pesetas, destinado al servicio de alumbrado de las obras. 2º No aprobar las demás obras que comprende el proyecto reformado, por las razones expuestas por el Consejo de Obras Públicas en su informe. Madrid 16 de agosto de 1923.²¹⁰

En relación a estas restricciones presupuestarias impuestas a nivel nacional, el titular de Fomento, Rafael Gasset, que ha favorecido en muchas ocasiones el desarrollo de las obras, dimite el 3 de septiembre junto con varios ministros. Estos miembros del Gobierno son contrarios a los gastos de las operaciones militares en Marruecos, que impedían la realización de urgentes inversiones en infraestructuras.²¹¹

Al igual que en años anteriores, el proceso de demandas de afectados por las obras del puerto prosigue con la incoación del expediente de reclamación, ya que, aunque en menor escala, sus propiedades continuaban sufriendo daños. Dicho expediente se había comenzado a instruir por el Gobierno Civil de Almería a partir del 27 de septiembre de 1922. Dentro de la documentación, la Jefatura de Obras Públicas adjunta un plano del puerto de Adra con la línea de costa en 1909 y la existente en 1923, marcando en dicho plano las fincas que habían hecho desaparecer los temporales.²¹²

Este asunto había recibido un nuevo impulso a comienzos de 1923, coincidiendo con el regreso de Ángel Ochotorena como ingeniero jefe de Obras Públicas de Almería.

209. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1923, Copia de parte del informe del Consejo de Obras Públicas, en el Proyecto Reformado del Trozo Primero del puerto de Adra, Madrid, agosto de 1923.

210. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1923, Carta de la Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Madrid, 16 de agosto de 1923.

211. *Gaceta de Madrid*, nº 247 de 4-IX-1923, p. 970.

212. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1923, Nota. Examen del Expediente incoado a consecuencia de la instancia suscrita por varios propietarios de la villa de Adra, que reclaman que el Estado les indemnice de los perjuicios que el avance del mar, motivado por las obras del puerto de Adra, ha causado en fincas de su propiedad. El ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia de Almería, Ángel Ochotorena, Almería, 8 de marzo de 1923.

El 8 de marzo, este ingeniero jefe informa al Gobierno Civil, tras examinar el expediente citado, que para evaluar los daños de cada propietario era conveniente seguir un procedimiento análogo al prescrito para las expropiaciones forzosas. Recomienda que tanto los reclamantes como el Estado debían designar los respectivos peritos que representaran a ambas partes en la tasación de los daños y comunica unas conclusiones:

1º. Nombrar perito que representa a la Administración al ayudante de Obras Públicas D. Juan García Ferrer, encargado de la inspección de las obras del puerto de Adra. 2º. Oficiar a los propietarios interesados para que en el término de ocho días designen perito que represente a cada uno de ellos...²¹³

Otro de los asuntos sin resolver es el de la iluminación del puerto. A mediados de ese año se comienzan a observar una serie de deficiencias en el correcto funcionamiento de las señales que indican su entrada. Tras una inspección realizada en julio, la intensidad de la luz era insuficiente y los barcos no la divisaban con facilidad entre el resplandor de las luces de la población, que la ocultaban, cosa que no se advertía cuando se miraba desde tierra. Al funcionar con petróleo, a poco de ser encendida se empañaban los cristales. Al estar su emplazamiento en un lugar de difícil acceso, el guardián del puerto, que debía atender también la vigilancia de las embarcaciones, talleres y efectos del contratista de las obras, repartidos en una zona de unos 900 metros, desempañaba los cristales en muy contadas ocasiones.²¹⁴

En agosto se recogen las denuncias de varios patrones de embarcaciones mercantes. Baste como ejemplo el relato del capitán del pailebot Joselito, de Sevilla. Entrado en la madrugada del dos al tres de ese mes manifiesta que se halló en peligro de estrellarse sobre la escollera del dique de poniente a causa de no ver la luz de puerto, que suponía apagada. Añade que después de entrar en el fondeadero del puerto notó que estaba encendida, pero su intensidad era tan escasa que no pudo distinguirla hasta no hallarse encima de ellas. La luz era tan escasa, a juicio de este experto marino, que se distinguían las piedras de la escollera antes que la luz, situación que había venido notando desde hacía unos dos años que hacía esta ruta.²¹⁵

El puerto en la dictadura de Primo de Rivera: suspensión de las obras

En septiembre de 1923, Manuel García Prieto preside un Gobierno de Concentración Liberal que tiene que hacer frente a graves problemas sociales. El día 13, el capitán general de Cataluña, Miguel Primo de Rivera, instaura, mediante un golpe militar, la Dictadura

213. Ídem.

214. SANZ CRUZ, M.: ob. cit., p. 32.

215. Ídem, pp. 32-33. Los dos patrones aseguraron que el buque Antonio Torres se perdió el año anterior por falta de la luz de puerto, que la constituía un farol blanco en vez de rojo y se extrañaron que estos casos desgraciados no ocurriesen con más frecuencia.

que acaba por la fuerza con cerca de 50 años de régimen parlamentario vigente desde la Restauración. Natalio Rivas, en desacuerdo con la actitud de los militares, se retira de la actividad política, con lo que Adra se queda sin su principal protector en Madrid.

La llegada del Directorio Militar tras el golpe de estado, supone un importante cambio en las reglas del juego de la normativa de contratación de obra pública y una paralización casi completa de las obras del puerto de Adra, salvo algunas operaciones de mantenimiento.

El alza de precios provocada por la Primera Guerra Mundial había llevado al Gobierno a dictar una serie de disposiciones que suavizasen las condiciones de la contratación de obra pública, al objeto de salvar a muchos contratistas de la ruina, evitar la paralización forzosa de las obras contratadas y el perjuicio consiguiente para los trabajadores.

Tras la progresiva estabilización de los precios, un Real Decreto de 7 de noviembre de 1923 sentaba las bases para la rescisión de contratos con derecho a revisión de precios a menos que los contratistas renunciasen expresamente a ese derecho en el plazo de un mes.²¹⁶ Con la entrada en vigor de esta normativa, que afectaba seriamente los intereses de los contratistas, las obras quedan suspendidas *sine die*.²¹⁷

A partir de esta paralización, la contrata se encarga de tareas menores, como el mantenimiento del alumbrado de la punta del dique de poniente, durante casi un año. A partir de octubre de 1924 será la jefatura de Obras Públicas de Almería quien asuma este servicio, al objeto de evitar mayores perjuicios al contratista.²¹⁸

En esta situación, la Dirección General de Obras Públicas se plantea rescindir su relación con la contrata y encarga al ingeniero Antonio Pérez un informe para dictaminar la viabilidad de la operación. Éste va a elaborar un completo informe sobre la situación de las obras del puerto y las consecuencias de dicha paralización, abogando por la continuidad de la empresa contratista.

El informe del ingeniero chequea la situación del puerto abderitano, haciendo, en primer lugar, un resumen pormenorizado de las grandes cifras del proyecto, del plazo inicial de las obras fijado en cuatro años, de las tres prórrogas concedidas que suman un total de diez y de la nueva fecha de terminación de las obras, fijada para el 29 de septiembre de 1925.²¹⁹

En cuanto a las cifras de las obras, Antonio Pérez recuerda que el presupuesto vigente aprobado en sucesivas modificaciones asciende en ese momento a 2.801.394 pesetas,

216. *Gaceta de Madrid*, nº 312, 8-XI-1923, Real Decreto, 7-XI-1923, pp. 571-572. Este Real Decreto está firmado por el propio Primo de Rivera.

217. A pesar de que el Decreto de 7 de noviembre exceptuaba a estas obras de la citada rescisión, las mismas quedan paralizadas al ser necesario convenir, como trámites previos a su reanudación, nuevos precios, ya establecidos contradictoriamente y pendientes de aprobación superior.

218. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2116-1816, Elorrieta y Artaza, E.: «Liquidación de las obras del trozo 1º del puerto de Adra», Memoria, Almería, 3 de marzo de 1932.

219. AAPP, Expediente del puerto de Adra, 1925, Pérez Núñez, A.: Minuta. Relación de datos correspondientes a las obras de contrata a cargo de esta jefatura formada en cumplimiento de lo prescrito en la disposición tercera de la Real Orden de 29 de diciembre de 1923».

que incluye dos presupuestos adicionales aprobados en septiembre de 1914 y en junio de 1917.

La obra ejecutada hasta la fecha de la paralización de los trabajos, ascendía a 1.771.663 pesetas, con una cantidad adicional dividida en diez revisiones de precios aprobadas entre julio de 1911 y enero de 1923, que hace un total de 694.797 pesetas.

En su informe, el ingeniero afirma que la contrata no ha realizado incumplimiento alguno en sus obligaciones en cuanto a los plazos parciales o totales de ejecución, y que dicho plazo, tras sucesivas prórrogas aprobadas, está en vigor hasta el 29 de septiembre de 1925, no encontrándose motivo alguno para la rescisión del contrato.

Antonio Pérez considera que la Jefatura Provincial de Obras Públicas carece de medios para encargarse directamente de las obras y señala además que dado lo avanzado de éstas, su adquisición sería antieconómica. Toda la maquinaria que se emplea en la construcción del puerto es propiedad del contratista: el material de explotación de cantera, vías, vagones y locomotoras, dos grúas para la colocación de bloques, grúa flotante, una barcaza y una lancha.

El ingeniero concluye su informe en enero de 1924, desaconsejando la modificación de las condiciones contractuales y afirmando:

... no conviene rescindir la contrata de las obras del puerto de Adra, dado el estado de adelanto de las obras, su importancia y las dificultades que habría que resolver para la continuación de las mismas. En el caso de la rescisión si se acordaba la continuación por administración, debería tenerse muy en cuenta la adquisición del material auxiliar necesario.²²⁰

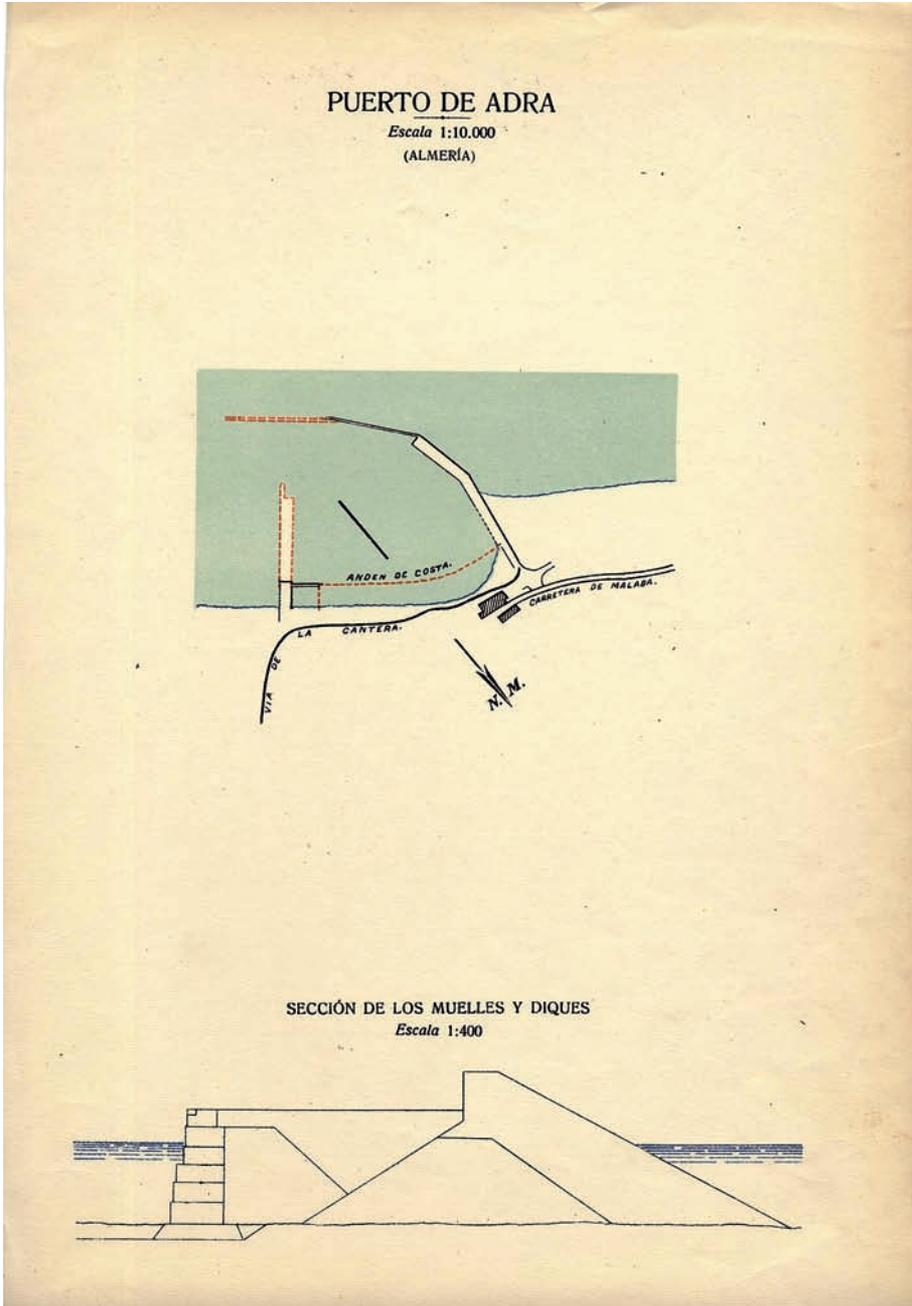
A primeros de abril, la Dirección General de Obras Públicas corrobora los argumentos del autor del informe y emite su dictamen en los siguientes términos:

... si la contrata se rescindiera, sería preciso para terminarlas por el procedimiento de administración, adquirir material auxiliar de importancia, cuyo coste total influiría de importante manera en la ejecución de esa cuarta parte de la obra, la que resultaría por ello a precio excesivamente elevado y lo mismo ocurriría si se anunciara nueva subasta a precios reformados, que habrían de resultar superiores a los que hoy se abonan, para tener en cuenta la amortización del coste de los medios auxiliares necesarios.²²¹

También en ese mes el Consejo de Obras Públicas dictamina sobre el proyecto de modificación del tercer proyecto reformado del trozo 1º, redactado por Pérez en enero, poniendo en duda el celo profesional del ingeniero, tachando además de poco eficaz al

220. Ídem.

221. *Gaceta de Madrid*, nº 99, 9-IV-1925, «Real Decreto de 8 de abril de 1925 que exceptúa la contrata del puerto de Adra, trozo primero, de lo preceptuado en el artículo 3º del Real Decreto de 7 de noviembre de 1923. Exposición de motivos», pp. 188-189.



Plano del puerto de 15 de enero de 1925 del ingeniero Antonio Pérez. Centro Virgitano de Estudios Históricos.

contratista de las obras por haber empleado en los últimos años maquinaria poco apropiada para el dragado, y para la cimentación de los muros del muelle de poniente.²²²

A lo largo del verano Antonio Pérez recompone los informes y perfecciona la redacción de este reformado. A finales de agosto el Consejo de Obras Públicas vuelve a examinar toda la documentación aportada y cuestiona el exceso de dragado que supone una cantidad de más de cuatro veces y media la inicialmente calculada.

Aunque el dictamen sigue siendo desfavorable, hay algunos puntos de coincidencia con el redactor, como el caso de la manera de evitar los aterramientos mediante la aceleración de las obras de los diques de abrigo. Al objeto de no paralizarlas el Consejo dictamina su aprobación.²²³

También en ese verano entra en liza en la economía almeriense la Cámara Oficial Uvera, un organismo que durante los años de la Dictadura va a tener una gran importancia en un intento de organizar la comercialización de la uva de mesa, el producto que por esa época protagoniza la parte más importante de las exportaciones agrícolas de la provincia.²²⁴

En una de sus primeras reuniones para planificar las exportaciones, la Cámara solicita que los embarques de uva fuesen autorizados por las administraciones de aduanas de los puertos de Adra y Garrucha, en un intento de descongestionar los embarques por el puerto de Almería como único punto de salida de esta exportación.²²⁵

La solicitud de la Cámara Uvera es atendida. A mediados de octubre se envía a través del puerto de Adra un cargamento de 10.000 barriles de uva a bordo del vapor Rapallo con destino al puerto alemán de Hamburgo.²²⁶

A finales de octubre se cierra la campaña de exportaciones uveras, registrando el puerto de Adra la salida de 28.534 barriles a través de tres envíos con destino a Londres, Hamburgo y Liverpool, lo que supone una cierta recuperación de la actividad comercial en una instalación portuaria con un desarrollo aún escaso.²²⁷

Como balance de las obras, en enero de 1925 Antonio Pérez elabora un resumen del estado económico. Desde su comienzo hasta la fecha estimada de terminación, en

222. AAPPA, Expediente del Puerto de Adra, Año 1924, Informe del Consejo de Obras Pública sobre el «Proyecto de Modificación del Tercer Proyecto Reformado del Trozo 1º del Puerto de Adra, Comunicación del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería», Madrid, 7 de abril de 1924.

223. AAPPA, Expediente del Puerto de Adra, Año 1924, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Carta del Director General de Obras Públicas al ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia de Almería, anunciando la aprobación provisional del Tercer Proyecto Reformado y la Real Orden correspondiente de fecha 29 de agosto de 1924, con el dictamen favorable del Consejo de Obras Públicas.

224. La Cámara Oficial Uvera, creada por Decreto del Directorio Militar de Primo de Rivera el 19 de junio de 1924 era un organismo corporativo de afiliación obligatoria que tenía como misión a ordenar el caos de oferta, calidades y disposición de los embarques de uva. Este organismo estaba autorizado a restringir la exportación para controlar el precio, vigilar la uniformidad del peso de la uva en todos los barriles y regularizar los embarques en fecha, destino y cantidad. www.adra-cultural.es, Antonio López Romero, .

225. LCM, 9-VIII-1924, p. 4, «Varios acuerdos. La Cámara Uvera».

226. LCM, 15-X-1924, p. 3, «Telegrama dirigido por la Cámara Uvera a los corredores de frutas de Hamburgo».

227. LCM, 18-I-1925, p. 6, «Exportación por el puerto de Adra. Barriles de uva embarcados durante la campaña de 1924».

septiembre, los gastos realizados superan ligeramente los tres millones de pesetas, siendo el presupuesto aprobado de 3,6 millones.

En febrero vuelve a la actualidad el expediente de daños en las fincas de particulares que lindan con las instalaciones portuarias. El día 23, el gobernador civil remite el expediente completo a la Dirección General de Obras Públicas,²²⁸ expediente que había sido aceptado por todos los propietarios y entidades afectados, algunos de ellos vinculados al contratista de las obras. En total, cinco vecinos y una sociedad que solicitaban indemnizaciones por la pérdida de siete fincas que sumaban cerca de 12.000 m². Entre ellos, el alcalde Julio Gallardo Medina y Antonio Soler Bayona, en nombre del Círculo Mercantil de Adra. Las reclamaciones sumaban más de 154.700 pesetas.

En cuanto a los daños causados por el mar en su avance, el más significativo era el de la pérdida total del kiosco de verano del Círculo Mercantil, lugar habitual de celebraciones y reuniones liberales, en pro de la construcción del puerto y donde se había agasajado en septiembre de 1911 a Natalio Rivas durante su visita.²²⁹

Coincidiendo con este periodo de paralización de las obras, durante los días 13 y 14 de marzo de 1925 el muelle del puerto sufre importantes desperfectos por un temporal de poniente. El informe de daños elaborado por la contrata dice lo siguiente:

... un furioso temporal del Sur habiéndose perdido por completo varias embarcaciones de pesca y un falucho que estaba anclado en la bahía. La contrata ha sufrido grandes perjuicios pues la vía férrea en todo el trayecto frente al mar ha quedado destrozada, la cabria flotante se ha ido a pique, como así mismo se ha perdido un gánguil y han sufrido desperfectos de consideración una gabarra y el vapor remolcador...²³⁰

El día 24, un nuevo un temporal del sur azota la costa abderitana. La vía férrea frente al mar es destrozada. Según el relato del contratista:

... las olas han llegado al interior de las casas que existen al lado de la vía, depositando en ellas grandes cantidades de arenas y peñascos, encontrándose estos edificios en inminente peligro de desaparecer si no se acude urgentemente a su defensa, bien continuando la construcción del andén de costa o bien la del dique de Levante...²³¹

El día 9 de abril, la *Gaceta de Madrid* publica la autorización para que el contratista pueda continuar las obras, mediante un Real Decreto, que incluye el siguiente texto: «se exceptúa la contrata de las obras del puerto de Adra, trozo 1º, de lo preceptuado en el artí-

228. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1925, Minuta, Escrito del Gobernador Civil de Almería elevando al Director General de Obras Públicas el expediente formado a consecuencia de la Orden de 27 de septiembre de 1921, referente a los perjuicios que han sufrido varios propietarios de Adra con la construcción de las obras de aquel puerto, Almería, 23 de febrero de 1925.

229. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1925, Obras Públicas, Provincia de Almería, Puerto de Adra, Término Municipal de Adra, Partido Judicial de Berja, Valoración de los daños causados por el avance del Mar, a consecuencia de las obras del Puerto de Adra, a varios propietarios de la mencionada población.

230. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1925, Carta de la Contrata de las obras del puerto de Adra dirigida al ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia, Adra, 17 de marzo de 1925.

231. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1925, Carta de la Contrata de las Obras del Puerto de Adra al ingeniero Jefe de la Provincia de Almería, Adra 25 de marzo de 1925.

culo 3º del Real Decreto de 7 de noviembre de 1923 en lo referente al plazo durante el cual fue posible decretar excepciones de rescisión». ²³² Esta decisión se incluye dentro de un paquete de medidas para la reactivación de las obras públicas aprobado por el Directorio Militar con el fin de crear empleo. ²³³

El Real Decreto ordena efectuar con la mayor urgencia la tramitación necesaria para declarar a la contrata de Soler Martínez exceptuada de la rescisión general, pero sin aceptar nuevas revisiones de precios que no estuvieran aprobadas previamente antes de la paralización de los trabajos.

Avanzando en la recuperación de la actividad, la Dirección General de Obras Públicas comunica a su Jefatura en Almería que el contratista debería manifestar su conformidad con continuar las obras y reanudar éstas a la mayor brevedad posible. ²³⁴

Con respecto a las averías ocasionadas por los últimos temporales, el comunicado oficial insta a la Jefatura a presentar la oportuna propuesta de reparación de las mismas.

Días más tarde el contratista confirma su deseo de continuar con las obras en los nuevos términos aprobados y solicita una nueva prórroga para su terminación sobre la fecha del 29 de septiembre prevista inicialmente:

... habiendo estado suspendidas las obras desde la publicación del Real Decreto de 7 de noviembre de 1923, será imposible terminarlas para el 29 de septiembre de 1925, fecha en que vence el plazo de ejecución, el cual deberá ser ampliado por todo el tiempo que las obras han estado paralizadas por orden superior. ²³⁵

Aún con estos vientos favorables, las obras no se van a reanudar hasta el primer trimestre de 1927.

Durante el verano de 1925 se da un nuevo paso para la activación del proyecto portuario. Una Real Orden de 22 de julio aprueba el tercer proyecto reformado del trozo 1º, con un presupuesto de 2.781.746 pesetas. En éste se incluían otros trabajos complementarios como las operaciones de relleno de las zanjas de cimentación. ²³⁶

A finales de julio, Rafael Martínez Torres sustituye a Antonio Pérez como nuevo ingeniero encargado de las obras del puerto de Adra. Uno de sus primeros cometidos es la redacción del presupuesto de conservación de las instalaciones portuarias para el ejercicio económico 1925-1926.

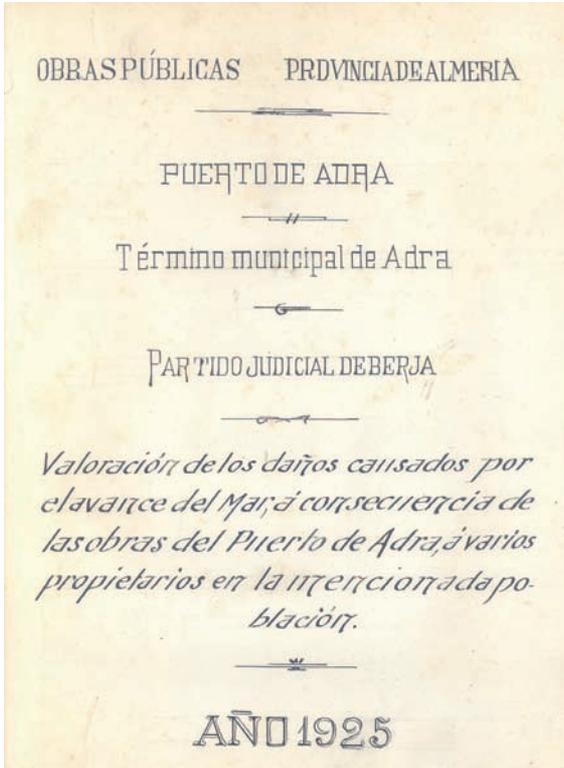
232. *Gaceta de Madrid*, nº 99, 9-IV-1925, pp. 188-189. Real Decreto de 8 de abril de 1925. Artículo 1º. Firmado por Antonio Magaz, Presidente interino del Directorio Militar.

233. *La Vanguardia de Barcelona*, 9-IV-1925, p. 16. El diario incluye la noticia de la reanudación de las obras del puerto de Adra con el titular «El Directorio activará las obras públicas». Hemeroteca digital de La Vanguardia.

234. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1925, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Comunicación del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Madrid, 13 de abril de 1925.

235. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1925, «Carta de la Contrata de las Obras del Puerto de Adra al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia de Almería», Adra 24 de abril de 1925.

236. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1925, Carta del ingeniero Jefe de obras Públicas de Almería al ingeniero encargado de las obras del puerto de Adra, 5 de agosto de 1925.



Valoración de daños causados por el avance del mar en el puerto de Adra, 1925. Archivo del Puerto de Adra.

La actividad portuaria en lo comercial, sigue su curso ante el inicio de la campaña de exportaciones de uva. El 5 de septiembre, el *Boletín de la Cámara Uvera* publica una amplia información sobre los acuerdos de la comisión ejecutiva de dicho organismo relacionados con los embarques por el puerto abderitano:

En resolución a una instancia de D. Juan Espinosa Salmerón y numerosos productores de Berja solicitando embarcar, la Comisión Ejecutiva ha acordado lo siguiente:

Quedan autorizados los embarques por el puerto de Adra, siempre que se sujeten al turno general establecido por la Cámara, para lo cual se establecerá en dicho puerto la oficina correspondiente, la cual comunicará directamente por telégrafo, las entradas de cada día... Los embarques de estos lotes de Adra se autorizarán cuando sus días de entrada correspondan a los autorizados para embarcar en este puerto de Almería.²³⁷

El pulso entre los productores de Berja y el núcleo duro de los comerciantes almerienses que controlaban la institución uvera no había hecho más que empezar. A pesar

237. LCM, 6-IX-1925, p. 5, «Campaña frutera».

de la aparente victoria de los agricultores virgitanos, la Cámara administraba con mano de hierro esa concesión y limitaba la autonomía y ventajas comparativas que el puerto de Adra, aún con unas instalaciones muy limitadas, comenzaba a ofrecer como puerto de la Alpujarra.

Llegaba el 29 de septiembre de 1925 y se cumple la tercera prórroga de cuatro años para la conclusión de las obras. Tras casi dos años de paralización de los trabajos, la conclusión de estas obras está aún lejos.

Más importante para el propio puerto era su protagonismo ante el inicio de una nueva campaña uvera. Por esos días, el vapor alemán Tarragona cargaba 3.368 barriles con destino Hamburgo, gracias a la actividad desplegada por Antonio Cuenca Cuenca, en ese momento consignatario de buques. Con motivo de este primer embarque llegó a Adra una comisión de parraleros de los vecinos municipios de Dalías y Berja para interesarse y comprobar *in situ* la eficiencia de las operaciones de carga en las flamantes instalaciones portuarias.²³⁸

A finales de noviembre se disponen a salir los últimos vapores mercantes con destino a los puertos europeos. Los productores y comerciantes virgitanos le dan una nota muy alta tanto a la logística como a las ventajas que ofrece el puerto de Adra, cifrando el ahorro experimentado en varios miles de duros con respecto a los costes del acceso al puerto de Almería. Además, la habilitación de almacenes cubiertos como improvisados tinglados y la rapidez de los embarques habían propiciado que el producto emprendiese la ruta marítima en perfectas condiciones de calidad. Incluso los productores y exportadores, ante el previsible aumento de los envíos en próximas campañas, hablaban de costear la construcción de un tinglado para ampliar la actual capacidad de almacenaje.²³⁹

El incremento de la actividad exportadora es la causa de que la campaña uvera de 1925 contabilice 57.200 barriles embarcados, a bordo de nueve vapores, por el puerto de Adra entre el 27 de septiembre y el 12 de diciembre con destino a Liverpool, Londres, Hamburgo y Copenhague.²⁴⁰

El año 1926 se inicia con la noticia de la muerte del contratista de las obras, Francisco Antonio Soler Martínez, que fallece el 28 de enero a los 77 años con el dilema de la continuación de los trabajos por parte de sus herederos o de la rescisión del contrato, con

238. LCM, 1-X-1925, p. 4. «Desde Adra. Campaña uvera». J. Villalobos. 28-IX-1925. El corresponsal recoge en su crónica las explicaciones de Antonio Cuenca sobre el modo más eficaz de empleo de las barcazas para llevar los barriles de uva hasta el vapor alemán, con el mismo procedimiento que el que se venía desarrollando en el puerto de Almería desde el siglo XIX.

239. LCM, 21-XI-1925, «Desde Adra. Campaña uvera». J. Villalobos. Noviembre. Este mismo corresponsal destaca la animación que había en Adra durante los aproximadamente dos meses de campaña uvera en la que los productores se desplazaban a Adra con sus familias y amistades, provocando un revulsivo en los comercios de la maltrecha economía abderitana; LCM, 18-XI-1925, p. 4. «Desde Adra. Campaña uvera».

240. LCM, 28-I-1926, p. 6. «Exportación por el puerto de Adra. Barriles de uvas embarcados durante la campaña de 1925».

las consecuencias que ello tenía para el futuro del proyecto.²⁴¹ La muerte ha sorprendido a Soler Martínez cuando negociaba la revisión de precios para continuar las obras, por lo que seguían paralizadas a pesar de que el Gobierno había autorizado su reanudación en abril del año anterior.²⁴²

A comienzos de marzo, el Consejo de Obras Públicas analiza los ocho expedientes de revisión de precios de las obras ejecutadas por la contrata, correspondientes a los cuatro trimestres de 1922, los tres primeros de 1923 y los meses de octubre y noviembre de ese mismo año. El Consejo aprueba la citada revisión, pero ello no se materializa en el abono de las cantidades adeudadas al contratista. Este órgano decide devolver a la Jefatura de Obras Públicas de Almería el expediente de revisión de precios correspondientes al primer trimestre de 1922 para analizar una serie de cuestiones que afectan a las operaciones de dragado y al retiro obrero. Pero decide autorizar la aprobación de los siete expedientes restantes.²⁴³

Tras el desbloqueo parcial de la deuda contraída con la contrata, Antonio y Rosa Soler Lidueña, hijos del contratista fallecido, apuestan por la continuidad de las obras. Habían presentado en febrero una instancia solicitando la subrogación del contratista en todos los derechos y obligaciones contraídos. Por Real Orden de 23 de marzo, la Dirección General de Obras Públicas resuelve acceder a la solicitud aceptando el ofrecimiento de los hermanos Soler Lidueña para sustituir a su padre en la contrata. En la decisión de Obras Públicas pesa la situación de las dilatadas obras del trozo 1º, aún por terminar y paralizadas: «Considerando que es conveniente a los intereses de la Administración el que los solicitantes prosigan la ejecución de dichas obras subrogando al expresado contratista, por cuanto con ello se evita la rescisión de la contrata y trámites dilatorios en perjuicio de las mismas».²⁴⁴

A finales de abril las obras seguían paradas. En la tarde del día 30 se inicia un fuerte temporal del sur, de poca duración pero de gran intensidad, que produce un gran socavón en la zona donde irá ubicado el futuro andén de costa. El hundimiento corta la vía de trabajo y llega a destruir la fachada de una vivienda situada a 150 metros del piquete que señala el perfil del dique de levante. El agujero provocado por el temporal tenía doce

241. AAPP, Expediente del puerto de Adra, Año 1926. Carta del sobrestante del puerto de Adra, Salvador Rubio, de fecha 28 de enero de 1926 al ingeniero encargado del puerto de Adra. Francisco Soler falleció a las 9,30 horas de ese día. Ver *LCM*, 2-II-1926, portada y p. 5, Esquela Francisco Antonio Soler Martínez. El diario publica una crónica del corresponsal Villalobos sobre el ambiente del sepelio, destacando la corona de flores enviada por Natalio Rivas y el cargo que ostentaba el finado como consejero de la Sociedad Cooperativa Azucarera de Adra.

242. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1925, Telegrama del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, 20 de marzo de 1925.

243. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1926, Oficio del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Madrid, 4 de marzo de 1926. Las cantidades aprobadas inicialmente por el Consejo de Obras Públicas ascienden a un total de 215.379,38 pesetas, que son los líquidos abonables al contratista, por lo que respecta a estas revisiones.

244. AAPP, Expediente del puerto de Adra, 1926, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Oficio del Director General de Obras Públicas de Almería al ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería. Madrid, 23 de marzo de 1926.

metros de largo, ocho de ancho y dos y medio de profundidad máxima. Tras producirse el socavón, el oleaje llega hasta la casa frontera de Daniel Villalobos, destruyendo su fachada, situada a 150 metros del perfil o de la traviesa construida del dique de levante y paralela a la traza del andén de costa.

El sobrestante, que informa del suceso, solicita el permiso para la reparación inmediata y el relleno del socavón, para contener el avance del mar. De igual forma se expresa el nuevo contratista informando de los graves desperfectos en la vía del puerto con pérdida de traviesas y raíles, al objeto de reclamar en su día los graves perjuicios derivados de la paralización de las obras.²⁴⁵ El ingeniero jefe de Obras Públicas ordena el relleno del socavón, con cargo al presupuesto de conservación.

A finales de mayo se producen buenas noticias para la contrata y para la marcha de las obras. El día 21, la Dirección General de Obras Públicas aprueba por Real Orden el expediente de revisión de precios de las obras ejecutadas correspondientes al segundo, tercer y cuarto trimestre de 1922, primer y segundo trimestre de 1923 y de octubre y noviembre de 1923.²⁴⁶ Como consecuencia de lo anterior, el día 24, el ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Ángel Ochotorena Trujillo y el contratista Antonio Soler Lidueña llegan a un acuerdo para la continuación de las obras del trozo primero del puerto.²⁴⁷

También en ese mes, los productores de uva de Berja y Dalías presentan un escrito ante la Cámara Uvera solicitando un nuevo reglamento de orden interior de dicha entidad para declarar el derecho a que por el puerto de Adra se siga un turno propio e independiente del de Almería para la exportación del fruto, tanto en la entrada como en la salida de barriles de uva.²⁴⁸

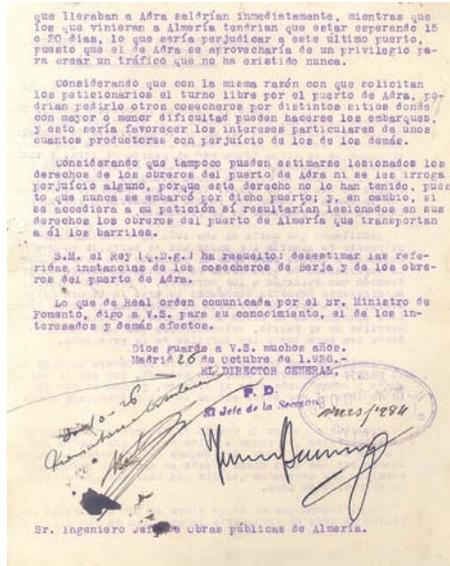
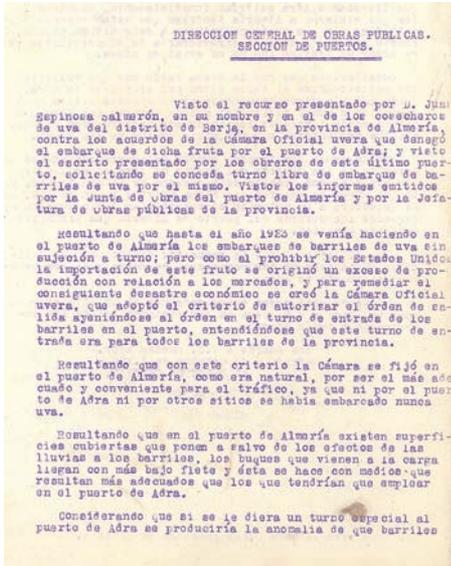
El escrito estaba respaldado por unos 500 agricultores de Berja y Dalías y se apoyaba en una serie de ventajas comparativas que la opción del puerto de Adra presentaba, como la economía del transporte, que suponía un significativo ahorro por expedición, una distancia mucho menor con una mejor carretera que beneficiaba a este frágil producto. Además, resaltaba el documento las mejores condiciones de almacenamiento que las ins-

245. AAPP, Expediente del puerto de Adra, 1926, Carta de Salvador Rubio, sobrestante del puerto de Adra al ingeniero encargado de las obras», Adra 1 de mayo de 1926; Carta del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Ángel Ochotorena, al ingeniero encargado de las obras del puerto de Adra, 4 de mayo de 1926; Carta de Antonio Soler Lidueña, contratista de la empresa Herederos de Francisco Antonio Soler, al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia de Almería, Adra 1 de mayo de 1926.

246. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1926, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Real Orden de 21 de mayo de aprobación de ocho expedientes de revisión de precios de las obras ejecutadas por la contrata del puerto de Adra, Oficio del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia de Almería, Madrid, 21 de mayo de 1926.

247. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1926, Acta de fijación de precios contradictorios para la continuación de las obras del trozo primero del puerto de Adra, Almería 23 de mayo de 1926.

248. *La Independencia*, Almería 21-V-1926, portada, «El problema uvero. Una propuesta que requiere gran serenidad y reflexión».



Resolución de la Dirección General de Obras Públicas prohibiendo el embarque de uva por el puerto de Adra, octubre de 1926. Archivo del Puerto de Adra.

talaciones próximas al puerto de Adra tenían y que evitaban que el producto estuviese a la intemperie y fermentase la uva.²⁴⁹

La medida suponía un auténtico desafío al orden y al control establecido por la Cámara Uvera y tenía pocas esperanzas de prosperar en pleno ecuador del Directorio Militar. Sin duda el ahorro económico que suponía el embarque por el puerto de Adra y los buenos resultados de la campaña anterior motivaron a los empresarios alpujarreños a exigir una autonomía razonable, pero la reivindicación llegaba en un mal momento.

A finales de ese mes se reúne el pleno de la Cámara Oficial Uvera, produciéndose importantes diferencias en el seno de esta organización, pues en el orden día estaba incluida la solicitud del permiso para embarcar los barriles por el puerto de Adra, con libertad e independencia del régimen establecido para la producción total. Pero el Comité de la Cámara impugna esta demanda por entender que rompía el principio de unidad de la ordenación de la campaña. Requiere a los parraleros de Berja un nuevo escrito de solicitud para que fuese tratado en una próxima reunión.²⁵⁰

El resultado del pleno es un intento por parte de los productores de Almería por cortar la reivindicación que se intentaba hacer por parte de los virgitanos, que veían en

249. *Diario El Sol*, Madrid. 21-V-1926, p. 3, «La uva y el puerto de Adra». Juzgaba el diario madrileño como muy atinadas las propuestas de los parraleros alpujarreños debido al que el sistema que proponían era más rentable en términos empresariales y estaba totalmente justificado.

250. *LCM*, 2-VI-1926, p. 5, «Reuniones del Pleno. Cámara Oficial Uvera».

el puerto de Adra una alternativa real y económica. El puerto de Almería estaba situado a 50 y 40 kilómetros de las localidades de Berja y Dalías. El de Adra solo distaba unos 18 kilómetros de estas poblaciones. Si un productor virgitano pagaba en gastos de transporte 2 pesetas por barril puesto en el puerto de Almería, hasta Adra sólo pagaba 0,72 pesetas. Por estas y otras ventajas comparativas, el puerto de Adra se veía como una amenaza ya que incluso desde él los envíos hacia los principales mercados (Nueva York, Londres, Hamburgo) se podrían hacer de manera más ágil.

La negativa de los productores de Almería y levante que controlaban los resortes de la Cámara Uvera provoca un movimiento disidente dentro de la propia institución. No solo los parraleros del distrito de Berja están a favor del embarque por Adra por los motivos ya conocidos. El empresario y vocal de la Cámara Uvera, Fernando García Espín aboga por potenciar el puerto de Adra desde el que podría salir cada campaña unos 400.000 barriles de uva de los municipios alpujarreños más próximos. De idéntica opinión era el político, abogado y empresario Plácido Langle.²⁵¹

El 20 de julio volvió a reunirse el pleno de la Cámara, dándose lectura a un escrito de Juan Espinosa Salmerón en representación de los productores de Berja solicitando el embarque de barriles por el puerto de Adra con libertad de mercado. El texto iba acompañado por una comunicación de obreros abderitanos para que se aprobase esa medida con lo que aumentaría el trabajo durante las faenas de embarque en el puerto. El escrito leído por Espinosa fue rechazado y a cambio la Cámara Uvera autorizó los embarques por el puerto de Adra siempre con la intervención del de Almería, de manera que después de cargar cada vapor los barriles de uva en el puerto almeriense hiciese escala en Adra para cargar barriles ya previamente preparados.²⁵²

A pesar de que la medida adoptada por el pleno permitiendo el embarque por Adra pudiera resultar una respuesta positiva a los parraleros de Berja, en la práctica era un serio impedimento. A los consignatarios no les convenía la escala de Adra, porque podría entenderse como de obligación contractual la aplicación al entrar en Adra, de un doble flete que encarecía de manera considerable esta operación y suponía un gasto mucho mayor. Prueba de ello es que en la campaña de embarques de septiembre a noviembre de ese año solo entraron en Adra dos mercantes que cargaron 5.820 barriles de uva, cantidad inapreciable que suponía la práctica desaparición de los envíos.²⁵³

Con la negativa de la Cámara Uvera, el puerto de Adra perdió una gran oportunidad para consolidarse como enclave de exportación. Pero lo que se pierde en comercio de uva, se gana en desembarque de remolacha. La Sociedad Cooperativa Azucarera de Adra, con el paso de los años se ha convertido en una gran empresa de un importante grupo finan-

251. *LCM*, 27-VI-1926, pp. 2-3, «El problema uvero». Juan Villalobos Arqueros. Adra. Junio 1926.

252. *LCM*, 21-VII-1926, p. 4, «En la Cámara. Reunión del pleno». *LCM*, 28-VII-1926, pp. 4-5, «La Cámara Oficial Uvera y los embarques por el puerto de Adra». Juan Villalobos. Ver *LCM*, 5-X-1926, p. 4, «Campaña frutera» y 14-X-1926, p. 4, «Desde Adra. Campaña uvera». J. Villalobos.

253. *LCM*, 5-X-1926, p. 4, «Campaña frutera» y 14-X-1926, p. 4, «Desde Adra, Campaña uvera». J. Villalobos.

ciero de Madrid ampliando su capital social y cotizando en bolsa. Además, desde 1923 no solo muele caña de azúcar, sino que produce azúcar de remolacha, hortaliza que llega en barco procedente de los puertos levantinos.²⁵⁴

Las negociaciones de la nueva contrata de las obras con la Administración a los efectos del cobro de los trabajos realizados a través de la aprobación de expedientes de revisión de precios van completando los últimos pagos. A finales de julio, la deuda con los herederos del contratista queda saldada, con lo que ambas partes se ponían al día, a falta de algunos flecos menores en cuanto al pago de certificaciones de obra y se despejaba el camino para reanudar los trabajos.²⁵⁵

En agosto vuelve a la actualidad la resolución del expediente de valoración de los daños causados por las obras del puerto en varias fincas limítrofes con la antigua línea de costa. El ingeniero Rafael Martín ha cumplimentado el informe requerido por el Ministerio de Fomento acerca de la responsabilidad de las obras portuarias. En respuesta a la pregunta del ministerio, sobre si los daños han sido debidos a los temporales del mar, a mareas extraordinarias, a otros accidentes o lo han sido a las obras del puerto, señala: «El personal encargado de la inspección de estas obras ha manifestado en varias épocas y circunstancias, que la causa primordial o de origen de aquellos daños ha sido la construcción de las obras del dique de Poniente».²⁵⁶

Con respecto a la evolución de la línea costera, ahora socavada, que se mantuvo invariable entre los años 1883 y 1909, concluye Rafael Martín que

... la oblicuidad relativa entre la orilla en 1909 y la de 1923 y la concavidad de esta última, denotan el origen local del avance, por causa del inmediato saliente de las obras del dique de Poniente, más bien que el de amplios movimientos de una costa lisa como aquella, producidos por corrientes, mareas extraordinarias u otros fenómenos naturales menos frecuentes y de los cuales no hemos hallado, tampoco, ninguna noticia ni referencia en nuestro detenido estudio.²⁵⁷

En cuanto al reconocimiento de los daños por parte de la Administración y su obligación de indemnizarlos, resuelve Martín Torres:

254. LCM, 27-VI-1926, p. 11, «Del Puerto». En 1922 la Sociedad Cooperativa Azucarera de Adra amplía su capital hasta la cifra de 1,75 millones de pesetas, desembolsado en un total de 4.300 acciones (3.300 en acciones de 500 pesetas y 1.000 acciones a 100 ptas cada una) e inicia los pasos para convertirse en Sociedad Anónima. www.adracultural.es, Antonio López Romero.

255. AAPP, Expediente del Puerto de Adra. Año 1926, Oficio del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería al Director General de Obras Públicas, Almería, 10 de agosto de 1926.

256. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1926, Informe del ingeniero encargado del puerto de Adra en contestación al cuestionario de siete puntos consultados por la Asesoría Jurídica del Ministerio de Fomento sobre el expediente de valoración de los daños causados por el avance del mar a consecuencia de las obras del puerto de Adra, Almería, 14 de agosto de 1926.

257. Ídem.

No ha encontrado el que suscribe en el curso de este estudio ningún acuerdo superior en tal sentido, aunque el reconocimiento de los daños haya sido hecho por esta Jefatura como trámite en este expediente que, aunque valoramos, se haya todavía sin aprobación de la Superioridad.²⁵⁸

Cumplimentado el estudio y concluido el expediente de valoración de daños, el gobernador de Almería remite un oficio con toda esta documentación cumplimentada con destino al director general de Obras Públicas, señalando en la misiva hallarse completamente de acuerdo con el contenido de los informes.²⁵⁹

A comienzos de diciembre, Herederos de Francisco Soler dirige una solicitud al director general de Obras Públicas para que les fuese concedida una nueva prórroga de tres años y medio para la ejecución y terminación de las obras. El día 9, el ingeniero Rafael Martínez emite un informe apoyando esta solicitud. Argumenta que cuando se produjo la suspensión de las obras restaban al contratista 23 meses de trabajo que, en porcentaje, suponía el 22% del valor de la obra. La paralización de las obras durante tres años, había rebasado con creces ese tiempo. Por ello propone le sea concedida a la contrata una prórroga de tres años y medio, con una nueva fecha de finalización.²⁶⁰

Reanudación de las obras en marzo de 1927 y el proyecto reformado de 1928

El año 1927 comienza con vientos favorables. El 8 de enero una Real Orden aprueba acceder a la solicitud de los contratistas de las obras y conceder la nueva prórroga de tres años y medio.²⁶¹ Aprovechando la coyuntura, el contratista presenta una nueva solicitud para que le fuese concedida la continuación del dique de poniente y la construcción de su último trozo.

A finales de febrero se producen novedades en cuanto al expediente de reclamación de los daños ocasionados en las fincas limítrofes con las obras portuarias. Fomento decide

258. *Ibidem*.

259. AAPP, Negociado de Puertos, n.º 715, Expediente del Puerto de Adra, Año 1926, Minuta, Oficio del Gobernador Civil de Almería al Director General de Obras Públicas, Almería 19 de agosto de 1926, Folio 439. El Gobernador remite este oficio contestando a otro de 15 de julio de 1925 relativo a varios daños causados por el mar a varias fincas a consecuencia de la construcción de las obras del puerto de Adra.

260. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1926, Negociado de Puertos, n.º 277, Informe del ingeniero encargado solicitando una prórroga de conclusión de las obras del puerto de Adra para el actual contratista de tres años y medio, 9 de diciembre de 1926, Oficio dirigido al Ingeniero Jefe de Obras Públicas.

261. AAPP, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, 1927, Real Orden de 8 de enero de 1927 concediendo una prórroga de tres años y medio para la finalización de las obras del trozo 1º de las obras del puerto de Adra, Oficio del Director General de Obras Públicas remitido al ingeniero jefe de la Provincia de Almería.

dar carpetazo a esta demanda que venía planteándose en los últimos años y decide desestimar todas las peticiones de indemnización.²⁶²

El 11 de marzo, la contrata Herederos de Francisco Antonio Soler pone en marcha las obras portuarias.²⁶³ A efectos de representación será Antonio Soler quien lleve tanto la dirección de los trabajos como las relaciones con la Jefatura de Obras Públicas y, en ausencia de éste, como apoderado, Francisco Moreno Soler, su sobrino.²⁶⁴

Por su parte, el ingeniero jefe Ochotorena confirma el 18 de marzo por conducto reglamentario al alcalde de Adra, Julio Gallardo Medina, la identidad de la contrata que ha reanudado las obras una semana antes. El alcalde, molesto por no haber sido informado directamente por los contratistas, se había dirigido a Ochotorena para solicitar esta información ante eventuales responsabilidades, tal y como recoge en su escrito: «al reanudarse los trabajos y dejarse incumplidas las disposiciones vigentes que se refieren al paso de trenes por el interior de las poblaciones, interesa a esta alcaldía conocer el nombre del contratista a los efectos precedentes».²⁶⁵

Julio Gallardo era uno de los integrantes de la reclamación colectiva contra Fomento por la pérdida de las propiedades y acababa de recibir la notificación que desestimaba su petición. El enfado era lógico.

A comienzos de abril la empresa contratista presenta una solicitud para la aprobación de un presupuesto adicional para los trabajos de extracción y nueva colocación de los bloques movidos por los temporales, durante el tiempo de suspensión de las obras. A mediados de ese mes, un nuevo temporal del sur que durará varios días afecta seriamente a la infraestructura portuaria y a la vía de acceso desde la cantera. Junto a los destrozos que ocasiona en tierra, se produce el hundimiento de un total de ocho barcos dedicados a pesca, cabotaje y salvamento.²⁶⁶

En este naufragio colectivo destaca la pérdida del remolcador de salvamento Camelle, matrícula de Coruña, que tenía base en el puerto de Adra desde mediados de 1925 participando en el rescate de la carga del vapor Luisiana, naufragado en la zona de «Culo de Perro» en Guardias Viejas, próxima a este puerto. El Camelle se hundió dentro del puerto de Adra al golpearse contra el cantil en reiteradas ocasiones debido a la fuerza de las olas y a la falta de abrigo de la infraestructura.

262. AAPP, Negociado de Puertos, n.º 71, Expediente del Puerto de Adra, 1927, Real Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 24 de febrero de 1927, Oficio del Ingeniero Jefe de Obras Públicas alcalde de Adra notificando el contenido de la Real Orden desestimando las peticiones de indemnización, Almería 4 de marzo de 1927.

263. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1927, Carta del sobrestante, Salvador Rubio, al ingeniero encargado del puerto de Adra, 11 de marzo de 1927. En la misiva el sobrestante confirma que con esta fecha se reanudan las obras por parte de la empresa Herederos de Francisco A. Soler.

264. AAPP, Negociado de Puertos, n.º 655, Folio 297, Expediente del Puerto de Adra. 1927. Oficio del ingeniero jefe de Obras Públicas de Almería al Director General de Obras Públicas confirmando la reanudación de los trabajos en la fecha indicada, Almería, 14 de marzo de 1927.

265. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1927, n.º 134, Oficio de la Alcaldía Constitucional de Adra dirigido al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia de Almería, 16 de marzo de 1927.

266. AAPP, Expediente del puerto de Adra, 1927, Carta del sobrestante Salvador Rubio al ingeniero encargado del puerto de Adra, Adra 13 de abril de 1927.

La crónica del corresponsal es lo suficientemente elocuente:

Horroriza ver el puerto. El cantil de Poniente grieteado por varios sitios, las explanadas del muelle inmediatas a la población, llenas de cascos de embarcaciones que después de estrellarse sobre los bloques, han sido lanzadas a tierra, el cargamento de varias embarcaciones disperso por las aguas, sobre las playas el que no ha podido ir al fondo, la vía completamente destrozada en una extensión de un kilómetro, cinco edificios destruidos por el doble poder de las olas y del viento, todo da una sensación altamente desconsoladora. De diez embarcaciones surtas en el puerto, solo tres han quedado a salvo, un vapor remolcador y dos veleros, las siete restantes han quedado hechas añicos. La mayoría entraron de arribada y tuvieron tiempo de doblar sus amarres. ¡Cual no habrá sido el temporal y cual no será el claro de la parte Sur de las obras del puerto! Y el expediente para hacer ese trozo en Madrid, esperando un día y otro que se apruebe y luego que se encaste... y ya van tres temporales en tres años de esta naturaleza...²⁶⁷

El apoderado de la contrata alerta, el 15 de abril, de los destrozos que el temporal ha causado en el material de las obras, particularmente en la vía férrea, que había sido arrancada y lanzada a gran distancia de su emplazamiento con pérdida de traviesas y rotura de carriles.

La contrata cifra las pérdidas en 60.000 pesetas, solicitando la indemnización correspondiente.²⁶⁸ Advierte el contratista que los destrozos causados pueden influir en el tiempo fijado para la ejecución de las obras, calculando que en la reparación de esos defectos podrían emplear un plazo de cierta importancia.

Fomento va a desestimar la solicitud al no estar incluida la causa alegada en las condiciones generales vigentes de contratación.²⁶⁹ A cambio, la Dirección General de Obras Públicas salda una deuda con el contratista en referencia a operaciones de dragado ejecutadas en el trozo 1º del puerto de Adra, entre octubre y diciembre de 1921.²⁷⁰

A pesar de esta mala racha de temporales, la economía abderitana sigue mejorando. A la actividad de las fábricas azucareras se une la nueva fábrica de conservas vegetales Santa Isabel, propiedad de Fernando García Espín. Este empresario se instala en Adra hacia 1924 y, en el año 1926²⁷¹, comienza a fabricar las primeras conservas en

267. Diario *La Independencia*, 14-IV-1927, p. 2, El Corresponsal.

268. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1927, Escrito del contratista dirigido al ingeniero Jefe de Obras Públicas relatando los daños causados por el temporal de los días 12 y 13 de abril, Adra, 15 de abril de 1927; Instancia dirigida por el apoderado de la Contrata, Juan Moreno Soler, al Gobernador Civil solicitando la reclamación de 60.000 pesetas por los daños ocasionados por el temporal, Adra, 15 de abril de 1927.

269. AAPP, Comunicación del Gobernador Civil, Adolfo Pérez, al contratista de las obras del Puerto de Adra, Almería, 2 de agosto de 1927.

270. AAPP, Dirección General de Puertos, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, Año 1927, Aprobación del expediente parcial complementario de revisión de precios de las unidades de dragado en roca dura ejecutadas en el trozo 1º del puerto de Adra durante los meses de octubre, noviembre y diciembre de 1921, Madrid, 12 de abril de 1927; Oficio del Director General de Obras Públicas dirigido al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería; Diario *La Independencia* 18-XII-1927, p. 4, Exportación por Adra en 1927.

271. *Boletín de la Cámara Oficial Uvera de Almería*, 15 de noviembre de 1926, p. 4, Anuncio Santa Isabel, Fábrica de conservas vegetales en Adra.

lata, que distribuye en parte a través del puerto de Adra. Estas industrias, unidas a los jornales de las obras del puerto, van a proporcionar muchos empleos.

Unos días más tarde del temporal, el alcalde convoca en el Ayuntamiento una asamblea en la que participan los miembros del pleno y de los sectores empresariales de la ciudad, al objeto de dirigir una serie de peticiones al Gobierno y de conseguir la recuperación de la economía local, después de los graves daños ocasionados tanto en la pesca como en la agricultura y en las infraestructuras existentes.

El segundo punto aprobado en esta reunión trata de la conclusión de las principales obras de defensa pendientes de adjudicar y ejecutar en el puerto:

La aprobación e inmediata subasta del resto de las obras del proyecto general de este puerto, o sea, del último trozo del muelle de Poniente, dique de Levante y andén de costa, único medio de salvar a esta población de ser arrasada por el mar.²⁷²

El alcalde dirige sendas instancias de fecha 20 y 21 de abril respectivamente al presidente del Consejo de Ministros y al ministro de Fomento en las que solicita que se ejecute en su totalidad el proyecto portuario, al que le restan por aprobar el último trozo del dique de poniente en una extensión de 194 metros, todo el dique de levante y parte del andén de costa. Razona el alcalde la urgencia del dique de poniente porque esta obra impediría en lo sucesivo la repetición de catástrofes similares y evitaría que el mar se adentrara en la población y destruyese muchas viviendas. La construcción del dique de levante también la considera urgente por ser igualmente la línea de defensa al avance del mar en los temporales, a la vez que evitaría los aterramientos de la bahía. Además, con la construcción del resto del andén de costa, se conseguiría poner en situación de defensa a la línea de casas que enfrentan con el mar, las cuales han sido destruidas en su mayor parte por anteriores temporales.²⁷³

La gestión del Ayuntamiento ante el Gobierno trataba de aprovechar la presencia del general Miguel Primo de Rivera en la ciudad de Almería con ocasión de una visita.²⁷⁴

En julio, Rafael Martínez Torres es reemplazado por un nuevo ingeniero encargado de las obras, Francisco de Paula Abellán Gómez. Una de sus primeras actuaciones consiste en informar sobre la instancia que varios vecinos presentan ante el alcalde de Adra, solicitándose pongan los medios de defensa para las casas próximas al mar por la parte que comprende el puerto.²⁷⁵

272. LCM, 22-IV-1927, p. 2, «Del pasado temporal. Magna asamblea en Adra». J. Villalobos. Adra, 19-IV-1927.

273. AAPP, Copia de la parte que afecta a la Sección de Puertos por lo que se refiere a las instancias que con fecha 20 y 21 de abril de 1927 dirige al Sr. Presidente del Consejo de Ministros y al Ministro de Fomento, el alcalde de Adra (Almería).

274. LCM, 23-IV-1927, portada, «El General Primo de Rivera en Almería».

275. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1927, Oficio de la Alcaldía Constitucional de Adra dirigido al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, n.º 369, Adra, 1 de agosto de 1927.

Francisco Abellán desaconseja que se haga inversión alguna en obras de defensa por su inoperancia y porque su coste no se corresponde con el valor de las fincas a defender:

Hoy todas esas edificaciones que son dignas de mucho respeto consisten en casas y corrales de poquísimo valor intrínseco siendo este casi axiomáticamente muy inferior al coste de una defensa eficaz de aquel paraje aunque esta se hiciese provisional, pues por esta razón lo que se hiciera sería obra de pura pérdida que habría que modificar y destruir cuando se haga el muro de muelle y la explanada del puerto.

Por esto, entiende el ingeniero que suscribe que no es aconsejable proceder a defensas provisionales de edificaciones cercanas a la playa, que siempre han estado expuestas a los embates del mar y en peligro de ser devastadas, aunque este peligro se haya acentuado algo por la situación actual de las obras del puerto de Adra y del cual se han de resarcir muy crecidamente sus propietarios por el valor que tendrán sus solares el día que el puerto se termine...²⁷⁶

La instancia de los vecinos será finalmente desestimada por la Dirección General de Obras Públicas que hace suyos todos los argumentos del nuevo ingeniero.

En septiembre se activa la petición que el contratista había hecho en enero de aprobación de un presupuesto adicional para sufragar los gastos por la extracción y nueva colocación de los bloques desviados de su sitio y lanzados al fondo del mar por los temporales acaecidos durante la paralización de los trabajos. El ingeniero considera fundada la reclamación y aunque minimiza los daños, la respalda ante la Dirección General de Obras Públicas.²⁷⁷

En paralelo, la contrata pretende añadir a su contrato la ejecución de la última alineación del dique de poniente. Esta solicitud es respaldada por el ingeniero jefe Ochotorena, quien se dirige al director general de Obras Públicas recomendando activar la ejecución de la tercera alineación del muelle de abrigo de poniente, cuyo último proyecto reformado estaba pendiente de aprobación, así como el de la alineación del muelle de levante.²⁷⁸

276. AAPP, Negociado de Puertos, n.º 114, Expediente del Puerto de Adra, 1927, Oficio del ingeniero encargado del Puerto de Adra al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería de contestación a la instancia formulada por varios vecinos a la Alcaldía de Adra, Almería, 4 de agosto de 1927.

277. AAPP, Negociado de Puertos, Folio 356, n.º 1991, Expediente del Puerto de Adra, 1927, Informe del ingeniero encargado Francisco Abellán sobre el proyecto adicional solicitado por el contratista de las obras como consecuencia de los gastos que se ocasionen por la extracción y nueva colocación de los bloques desviados de su sitio y lanzadas al fondo del mar por los temporales desde la paralización impuesta por R.D. de 7 de Noviembre de 1923, Almería, 12 de septiembre de 1927; Oficio del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería al Director General de Obras Públicas elevando la petición del contratista y trasladar el informe redactado por el ingeniero encargado, Almería 21 de septiembre de 1927.

278. AAPP, Negociado de Puertos, n.º 135, Expediente del Puerto de Adra, 1927, Oficio del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería al Director General de Obras Públicas, 21 de septiembre de 1927, Folio 356, Negociado de Puertos, n.º 1990, Informe del ingeniero encargado Francisco Abellán sobre la solicitud del contratista de las obras del puerto de Adra, Almería, 20 de septiembre de 1927.

En noviembre, Obras Públicas desestima esa petición anunciando que después de aprobado el proyecto, se celebraría la correspondiente subasta pública.²⁷⁹

Repasando la marcha de las obras, a finales de 1927 están terminadas las tres primeras alineaciones del dique de poniente. A pesar de ello, persisten los daños provocados por los frecuentes temporales a causa de la falta del dique de levante y de la última alineación del dique de poniente, ambos sin proyecto aprobado.

A comienzos de diciembre la Dirección General de Obras Públicas encarga al ingeniero Abellán una nueva redacción de ambos proyectos. Se refiere Francisco Abellán en la memoria de estos a las innumerables quejas expresadas por diferentes alcaldes de Adra y por los propietarios de las viviendas próximas a la playa. A partir de 1917, el mar venía causando importantes destrozos, arrastrando muchas edificaciones y calles, constatando su avance hacia el interior del pueblo unos 130 metros por la parte del andén de costa. Uno de los últimos episodios se había producido el 19 de noviembre con la inutilidad, una vez más, de la vía férrea de la cantera.

Recuerda el ingeniero redactor las observaciones de Molero Levenfeld de 1909 cuando advertía en el primer proyecto las variaciones que la costa sufría merced a los arrastres de arenas provocados por los temporales que hacían que su configuración cambiase constantemente. Al tiempo, y recogiendo las indicaciones de José Molero, señala:

Las obras del puerto de Adra han establecido en el litoral un obstáculo para la marcha de las corrientes litorales y han roto por tanto la fisonomía de equilibrio del cordón litoral en aquellos parajes, habiendo dado lugar a trastornos que se manifiestan por depósitos en la parte de Poniente del puerto y socavaciones y arrastres hacia Levante de la parte de playa a levante del dique de Poniente. Estos fenómenos siguen y seguirán verificándose con más o menos intensidad dentro del puerto mientras la corriente litoral no se encauce por la ejecución de los diques de Levante y Poniente y adquiera después fisonomía de equilibrio restablecida, salvando los obstáculos que la colocación de ambos diques supone en el aparato litoral, que allí se encuentra en una fase de su ciclo de mucha actividad y muy lejos de su muerte. La intensidad de las socavaciones en la parte de costa que queda dentro del puerto es grande hoy en las condiciones en que se encuentran las obras del puerto de Adra; van creciendo cada día y destruyendo las casas y el asiento de la vía de la cantera...²⁸⁰

Aunque el puerto presta desde hace tiempo servicios a la navegación en el muelle construido, los vientos de levante o del suroeste ponían en serio peligro para los navíos que pretendían entrar: «... en las condiciones actuales el puerto de Adra es una ratonera

279. AAPP, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, 1927. Oficio del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería. Madrid, 11 de noviembre de 1927.

280. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2116-1817, Sección 1ª, legajo 451 n.º 3, Abellán Gómez Francisco de P.: «Proyecto de Terminación del dique de Poniente y del dique muelle de Levante para el puerto de Adra», 20-III-1928, Memoria.

donde los barcos que entran están expuestos a perderse dentro de él siempre que el viento las cambie». ²⁸¹

El proyecto de Francisco Abellán trataba por tanto de solucionar dos asuntos de suma urgencia:

- Proteger las casas del pueblo que estaban más expuestas a los embates del mar.
- Realizar las obras necesarias para lograr que el puerto prestase el servicio a la navegación sin peligro para las embarcaciones.

Para la solución de los inconvenientes mencionados, el ingeniero propone la ejecución de la última alineación del dique de poniente (trozo 2º), el dique de abrigo de levante (trozo 3º) y como parte complementaria, el muelle de levante (trozo 4º), haciéndose por separado cada una de esas partes. Rescata Francisco Abellán para estas obras los sucesivos proyectos realizados por Molero Levenfeld en 1909, Ignacio Toll en 1911 y Ángel Ochotorena en 1914, incluso a lo que se refiere al orden de los trozos que hay que seguir para ejecutarlos, comenzando por el trozo 2º y continuando con el 3º como obras más urgentes de defensa. ²⁸²

Aplazaba Francisco Abellán las operaciones de dragado, todavía pendientes, considerando el ingeniero que eran innecesarias con las condiciones del tráfico marítimo en ese momento.

El plazo de ejecución de estas obras quedaba fijado en tres años para el denominado trozo 2º, año y medio para el trozo 3º y otro año y medio para el trozo 4º, en el caso de que se subastasen por separado. Este plazo se prolongaba un año más si las obras fuesen subastadas de manera conjunta. El presupuesto general de todos los trozos juntos hacían un total de 3.446.407,62 pesetas.

El ingeniero considera conveniente continuar con el sistema de contrata, para evitar que la Administración tuviera que hacerse con los cuantiosos medios técnicos necesarios para la ejecución de las obras. Además propone cambiar la cantera actual del Campillo y el transporte ferroviario por la cercana del Hoyo de Vera y el transporte marítimo de los bloques.

Francisco Abellán entrega su trabajo el 20 de marzo de 1928 al nuevo ingeniero jefe de Obras Públicas, Eusebio Elorrieta, que suscribe las recomendaciones del redactor del proyecto. ²⁸³

281. Ídem. Se refiere Abellán a las catástrofes ocurridas en 1922, las averías de varias embarcaciones en 1926 y la del vapor Sac 3º, además de las ocho embarcaciones perdidas en abril de 1927, encontrándose además todos a pique dentro del puerto.

282. Ibídem. Recordaba el ingeniero las condiciones impuestas en la RO de 14 de agosto de 1914 en cuanto a defender provisionalmente de manera eficaz y con el máximo ahorro al pueblo de Adra, juzgando Abellán que la defensa más eficaz era la de ejecutar los muelles de abrigo pues optar con una defensa provisional de escollera, al tiempo de ser idea contraria a lo ordenado por la Dirección General de Obras Públicas en 11 de noviembre de 1927, era una solución absurda.

283. AAPP, Informe del ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería al proyecto del ingeniero encargado del puerto de Adra, Francisco de Paula Abellán, 3 de abril de 1928.

Durante los primeros meses de 1928, mientras el ingeniero Abellán redactaba estos proyectos, se suceden varios acontecimientos relacionados con el devenir de la obra portuaria. A mediados de febrero, fallece de forma inesperada Antonio Soler Bayona, amigo personal de Natalio Rivas y uno de los hombres clave en la gestión y desarrollo de las obras, a la edad de 52 años.²⁸⁴ A esta desaparición se unirá, a mediados de mayo, el fallecimiento del abogado y consignatario de buques Antonio Cuenca Cuenca, otro personaje clave.²⁸⁵

A mediados de marzo, el contratista vuelve a dirigirse al ingeniero jefe de Obras Públicas para interesarse por el escrito presentado hace meses solicitando un presupuesto adicional que sufragase los gastos de reparación de las obras afectadas por los temporales durante el periodo de paralización.²⁸⁶

La insistencia de los hermanos Soler Lidueña provoca que en abril el Consejo de Obras Públicas acceda a la aprobación de dicho presupuesto adicional, con las siguientes conclusiones:

1º. Procede declarar exento de responsabilidad al contratista de las Obras del Puerto de Adra (Almería) con motivo de las averías producidas por los temporales en el andén de costa los días 13 y 14 de marzo de 1925. 2º. Procede así mismo la inmediata reparación de la parte afectada por los daños y como trámite previo para ello, debe redactarse el acta de fijación de precios contradictorios que comprende las dos unidades mencionadas en el informe del ingeniero encargado, pudiendo comenzarse la reparación una vez aprobada dicha acta. 3º. El importe de contrata del presupuesto de reparación que redacte la Jefatura, una vez aprobada por la Superioridad, se considera como adicional al vigente que ha servido de base para la subasta...²⁸⁷

Durante el verano, el Ministerio de Fomento modifica la normativa e introduce novedades en la gestión de los puertos pesqueros. Entre otras decisiones, *La Gaceta*²⁸⁸ anuncia que el puerto de Adra pasa a ser gestionado por la Junta de Obras del Puerto de Almería (en adelante JOPA) y deja de depender de la Jefatura de Obras Públicas tanto para la contratación de las obras como para labores de mantenimiento. Para financiar ambas actividades se crea un gravamen de un céntimo y medio por cada kilo

284. *LCM*, 22-II-1928, p. 5, «Desde Adra» y *LCM*, 26-II-1928, p. 2, Esquela de Antonio Soler Bayona. Se destaca en la misma su condición de abogado, junto a su distinción como Caballero de la Gran Cruz del Mérito Agrícola, Asesor Oficial del Cuerpo Jurídico de Marina, ex presidente de la Diputación Provincial de Almería y ex consejero de la Sociedad Cooperativa Azucarera de Adra.

285. *LCM*, 15-V-1928, p. 2, Necrología. Antonio Cuenca Cuenca falleció el 13 de mayo de 1928 a la edad de 62 años. El obituario de *La Crónica* recuerda que Antonio Cuenca era antiguo consignatario de la Compañía Naviera Ibarra y Cía.

286. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1928, Escrito presentado por el apoderado de Herederos de Francisco A. Soler dirigido al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Adra, 13 de marzo de 1928.

287. AAPP, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, 1928, Informe del Consejo de Obras Públicas sobre la instancia suscrita por el Contratista de las obras del puerto de Adra (Almería) en solicitud de que le sean abonados los trabajos que tenga que ejecutar para reparar los daños ocasionados en aquellas por los temporales durante el tiempo que estuvieron suspendidas. Real Orden de 4 de abril de 1928. Oficio del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de la Provincia de Almería. Madrid, 4 de abril de 1928.

288. *Gaceta de Madrid*, n.º 206, 24 VII-1928, pp. 454-456, «Real Decreto nº 1.316 de 22 de julio, disponiendo que los puertos de interés general que se mencionan queden afectos a las Juntas de Obras de los Puertos».

de pescado desembarcado, equivalente al 1,5% del valor de la pesca. A este ingreso habrá que agregar el producido por los derechos de puertos a establecer por un máximo del 25% del impuesto de transporte. Además, la normativa señala que, en el plazo de cuatro meses, los ingenieros de las Juntas de Obras deberían proponer las actuaciones necesarias para el tráfico de cada puerto, delimitándose las zonas marítima y terrestre. A partir de 1929 los presupuestos para el desarrollo del puerto de Adra estarán incluidos en los de la JOPA, tanto en lo referente a obras en ejecución, como redacción de proyectos, nuevas adjudicaciones y trabajos de dragado.²⁸⁹

Por su parte, la contrata tiene muy avanzadas las obras en marcha pero el proceso constructivo se topa con nuevos inconvenientes. A principios de julio el contratista advierte que los barcos hundidos en el interior de la dársena son un serio obstáculo para la ejecución de las obras y ponen en peligro los movimientos de la grúa flotante.²⁹⁰

A finales de septiembre, el comandante militar de Marina de Almería, publica un edicto concediendo un plazo de treinta días para que los propietarios de las embarcaciones hundidas en la noche del 12 al 13 de abril de 1927 extrajesen los restos sumergidos. Transcurrido dicho plazo sin recuperar los restos se entenderían abandonados y se efectuaría la extracción por la JOPA.²⁹¹

En relación a este asunto se produce un hecho que retrasa las obras generales. El armador coruñés, Antonio Casal Cordal, obtiene del ministro de Fomento una prórroga para la extracción de los restos del vapor remolcador *Camelle*, hundido durante el temporal de abril de 1927.

A raíz de esta situación, el contratista solicita en diciembre una nueva prórroga de un año para la terminación de las obras, cuando el plazo autorizado concluía el 31 de marzo de 1929. El informe del ingeniero encargado concluye que las razones aducidas por la contrata son en parte ciertas en lo concerniente a que los barcos hundidos siguen siendo un serio obstáculo para terminar parte de las obras en marcha.²⁹²

A finales de mes se celebra una reunión para realizar el traspaso de las obras del puerto de Adra desde la Jefatura Provincial de Obras Públicas a la JOPA, en cumplimiento de la normativa aprobada en julio. A la reunión asisten, por una parte, el ingeniero jefe de Obras Públicas de la provincia de Almería, Ángel Ochotorena Trujillo, acompañado por el ingeniero encargado de las obras del trozo 1º del puerto de Adra,

289. LCM, 25-VII-1928, p 3, «Disposiciones sobre los puertos pesqueros».

290. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1928, Carta del sobrestante al ingeniero jefe de Obras Públicas de Almería, 5 de julio de 1928.

291. AAPP, Expediente del puerto de Adra, 1928, Oficio del contratista de las obras del trozo 1º del puerto de Adra al ingeniero encargado, Almería 20 de septiembre de 1928; Edicto del Comandante Militar de Marina de la Provincia Marítima de Almería, de 24 de septiembre de 1928 publicado en el *Boletín Oficial de la Provincia de Almería*, n.º 229 de 27 de septiembre de 1928, p. 2.

292. AAPP, Negociado de Puertos, n.º 262, Expediente del puerto de Adra, 1928, Oficio del ingeniero encargado de las obras del Puerto de Adra al ingeniero Jefe de Obras Públicas recomendando le sea concedida al contratista de las obras del puerto de Adra una prórroga de seis meses, Almería, 15 de diciembre de 1928; Negociado de Puertos, n.º 5.581, Oficio del Ingeniero Jefe del Puerto de Almería al Director General de Obras Públicas solicitando una prórroga al contratista para concluir las obras del trozo 1º del puerto de Adra de un año de duración, Almería, 20 de diciembre de 1928.

Francisco de Paula Abellán Gómez. Y por parte de la JOPA, el presidente, José Sánchez Entrena, acompañado de Eusebio Elorrieta Artaza como ingeniero y director facultativo de dicha institución. Tras efectuar el correspondiente reconocimiento de las obras, ambas partes acuerdan que desde el 1º de enero de 1929 las obras e instalaciones de Adra pasen a depender de la JOPA.²⁹³

En el acta se hace constar la entrega de una caseta con un puente-báscula para pesar vagones, otra caseta portátil de madera, un bote de nombre «Adra» de cinco metros de eslora, las instalaciones de la luz de avance del dique de poniente, todo ello propiedad de la Administración así como diversos proyectos y documentos.

En 1929, una Real Orden de 19 de febrero concede al contratista una nueva prórroga de un año para la terminación de las obras en marcha. De no acabarlas dentro de este nuevo plazo se le impondría una multa de 5.000 pesetas.²⁹⁴

En marzo de ese año, las obras de reparación del dique de levante y andén de costa no consiguen avanzar, debido a la acción de los temporales y a no tener el puerto ningún abrigo por levante y sur. Estos vientos deshacían rápidamente la obra que se ejecutaba. Francisco Moreno Soler, en representación de la contrata, solicita al director general de Obras Públicas posponer estos trabajos mientras que esa parte de la zona portuaria no estuviese protegida por los diques correspondientes.²⁹⁵

Tras el traspaso de competencias de la jefatura provincial de Obras Públicas de Almería a la JOPA, el ingeniero Eusebio Elorrieta,²⁹⁶ es el nuevo responsable de las de Adra y recibe como primer encargo la redacción de un nuevo proyecto de terminación de los diques de abrigo.²⁹⁷

Este ingeniero señala en su informe que el proyecto debe ser distribuido en dos, comprendiendo uno la terminación de los diques de abrigo de poniente y levante y el otro el del muelle adosado al dique de levante y los dragados de la dársena. Recomienda la redacción, a la mayor brevedad posible, del proyecto de terminación de los diques de abrigo, dejando para más adelante el muelle adosado y los dragados.

Elorrieta diseña para los diques un trazado similar al indicado en proyectos anteriormente aprobados, variando la sección de los mismos y modificando la colocación de bloques por hiladas horizontales, por su facilidad para volcarse hacia el exterior por causa de la resaca. Ahora adopta otro sistema constructivo mediante la ejecución de

293. AHPA, Acta de entrega de las obras del trozo 1º del puerto de Adra. 29 de diciembre de 1928.

294. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1929, Real Orden de 19 de febrero de 1929 concediendo una prórroga de un año para la terminación del trozo 1º del puerto de Adra; Dirección General de Obras Públicas, Oficio del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de la Provincia de Almería.

295. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1929, Carta de Francisco Moreno Soler al Director General de Obras Públicas, Adra, 20 de marzo de 1929.

296. ELORRIETA ARTAZA, E.: [Bermeo (Vizcaya) 1887- Madrid 1982]. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

297. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Junta de Obras del Puerto de Almería, Dirección Facultativa, Expediente 2119-1828, «Proyecto de terminación de los diques de abrigo del puerto de Adra», Eusebio Elorrieta Artaza, 27 de mayo de 1929.

un talud tendido en la faja combatida por el oleaje. También diseña un perfil distinto para los diques de abrigo de poniente y levante debido a la diferente situación de uno y otro. El de poniente necesita una mayor profundidad que el de levante por el mayor abrigo que éste último tiene.

El autor concluye el proyecto a finales de mayo y señala que las obras deben dar respuesta por igual a los intereses de la navegación y a los urbanos representados por las viviendas de la playa de Adra que pueden verse amenazadas de ruina. El presupuesto de estos trabajos asciende en total a 3.295.603,4 pesetas, dividiéndose en tres partidas distintas.

El día 8 de octubre se reúnen en Adra, entre otros, el ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, Ángel Ochotorena, el Ingeniero Subdirector de las Obras del Puerto de Almería en representación de la JOPA, José Peral Loaisa y Francisco Moreno Soler en su condición de apoderado y representante del contratista de las obras del trozo 1º del puerto. Tras el examen de las obras realizadas, se comprueba que para la completa terminación de los trabajos de la contrata faltan una serie de remates y actuaciones menores. Los reunidos acuerdan dar al contratista un plazo de dos meses para subsanar todos los defectos apreciados.²⁹⁸

Finalización de las obras del trozo 1.º y continuación de los trabajos en precario (1930-1939)

El 8 de enero de 1930 se produce la recepción provisional de las obras del trozo 1º del puerto de Adra, aunque la recepción definitiva de las mismas no llegará hasta el año siguiente.²⁹⁹ El acta de recepción recoge este párrafo:

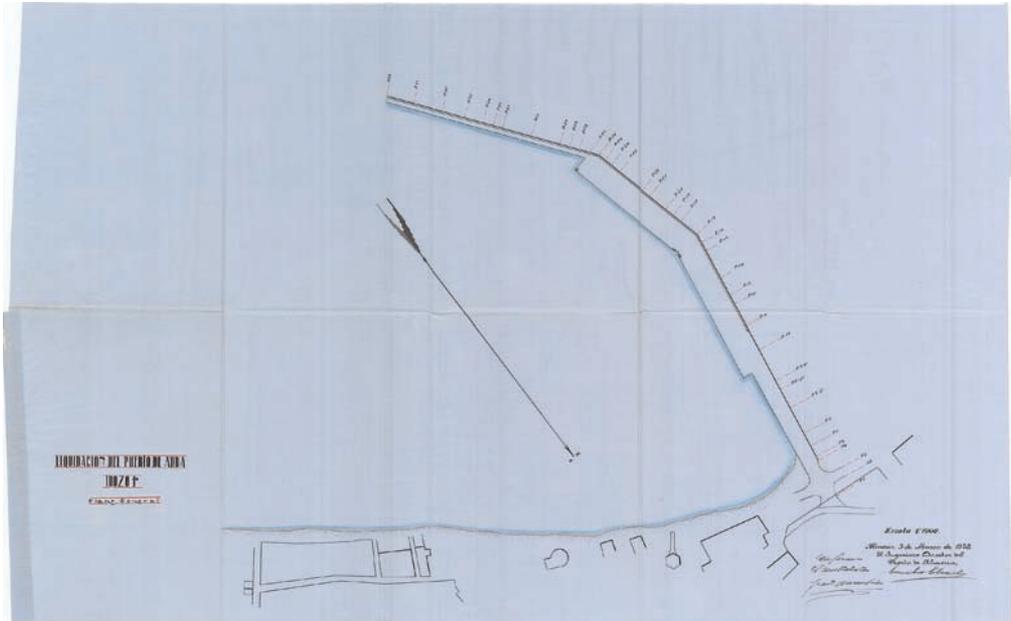
... se procedió al examen de las obras construidas encontrando que se han terminado con arreglo al proyecto aprobado para ellas las tres primeras alineaciones del dique de Poniente y que se encuentran sin terminar, por estar pendiente de reparación, el arranque del dique de Levante y trozo de andén de costa que también forma parte de la contrata.³⁰⁰

1930 es un año de transición de Dictadura a República. También es tiempo de cambio para el puerto de Adra, ya que las obras contratadas han concluido y la paralización de la actividad es total, sin que, por el momento, se pongan en marcha nuevos

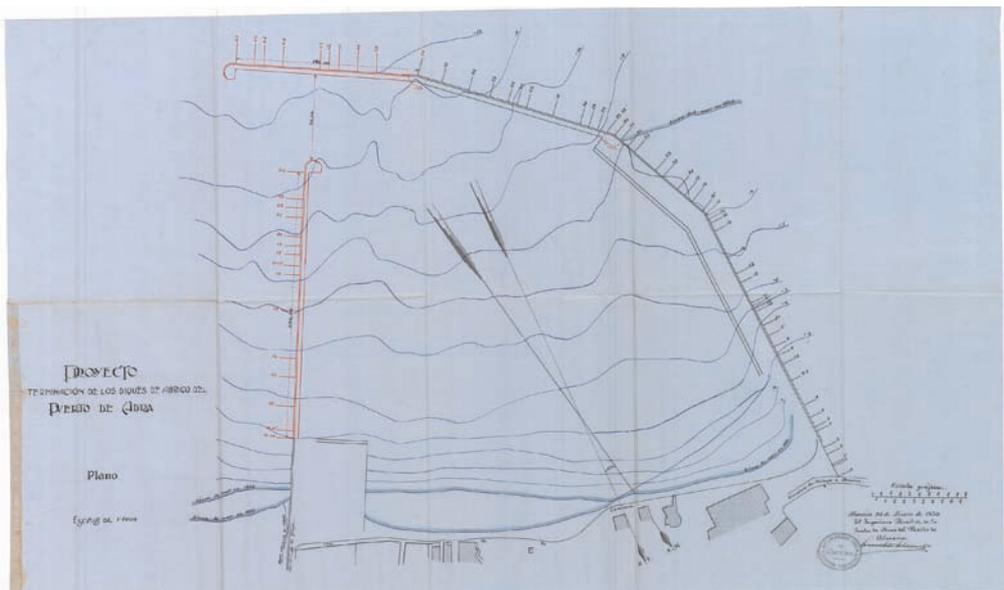
298. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, Año 1929, Acta de la reunión celebrada en el puerto de Adra por Ángel Ochotorena Trujillo, en representación de la Jefatura de Obras Públicas de Almería, José Peral Loaisa, en representación de la JOPA, Isidoro Lora Castellero, en representación del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública y Francisco Moreno Soler en representación del contratista, Adra, 8 de octubre de 1929.

299. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1930, Acta de recepción provisional de las obras del trozo 1º del Puerto de Adra, Adra, 8 de enero de 1930.

300. AAPP, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, 1930, Informe del Consejo de Obras Públicas sobre el Proyecto de Terminación de los diques de abrigo del puerto de Adra, Madrid, 15 de enero de 1930; Oficio del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería.



Proyecto de terminación de los diques de abrigo. 26 de marzo de 1930. Ingeniero Eusebio Elorrieta. Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas, [24-12346-001BIS].



Plano de liquidación de las obras del puerto, trozo 1°. 3 de marzo de 1932. Ingeniero Eusebio Elorrieta. Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas, [24-11856-001].

proyectos. Un ejemplo de lo anterior es el proyecto de construcción de un tinglado cerrado, cuya redacción concluye Eusebio Elorrieta el 20 de noviembre.³⁰¹

En enero de 1931 Elorrieta pasa el informe a Ángel Ochotorena, que suscribe el proyecto en su integridad destacando los siguientes atributos:

El tráfico que se realiza por este puerto, en creciente desarrollo, conforme se van completando las obras de abrigo, hace ya necesaria la construcción del tinglado de que se trata, que evidentemente debe ser cerrado para que sirva para toda clase de mercancías... El emplazamiento del tinglado lo encuentro bien elegido y sus dimensiones adecuadas al tráfico actual...³⁰²

Pero la Dirección General de Obras Públicas devuelve el proyecto en abril, dudando de la rentabilidad del mismo en función de la economía de ese momento y considerando que no están claras las necesidades comerciales para construirlo. También solicita de nuevo al ingeniero redactor cálculos más detallados de los distintos elementos constructivos.³⁰³

Elorrieta realiza un nuevo informe económico y constructivo, que concluye el 27 de mayo, para demostrar la rentabilidad del proyecto gracias a los ingresos comerciales que ha de tener su utilización. Propone un modelo de tinglado cerrado, recogiendo las preferencias de las principales empresas que utilizaban las instalaciones portuarias. Junto a las fábricas azucareras y conserveras, la sociedad anónima Cros, dedicada al comercio de abonos, estudiaba utilizar el puerto de Adra como centro distribuidor para toda la comarca, lo que hacía imprescindible contar con un almacén de esas características. Además, productos como el azúcar, o la uva, necesitaban ser almacenados varios días en las mejores condiciones que garantizasen su calidad y conservación. También se necesitaba un lugar para el acopio de carbón, imprescindible para el funcionamiento de dichas industrias y de la maquinaria de las obras portuarias.

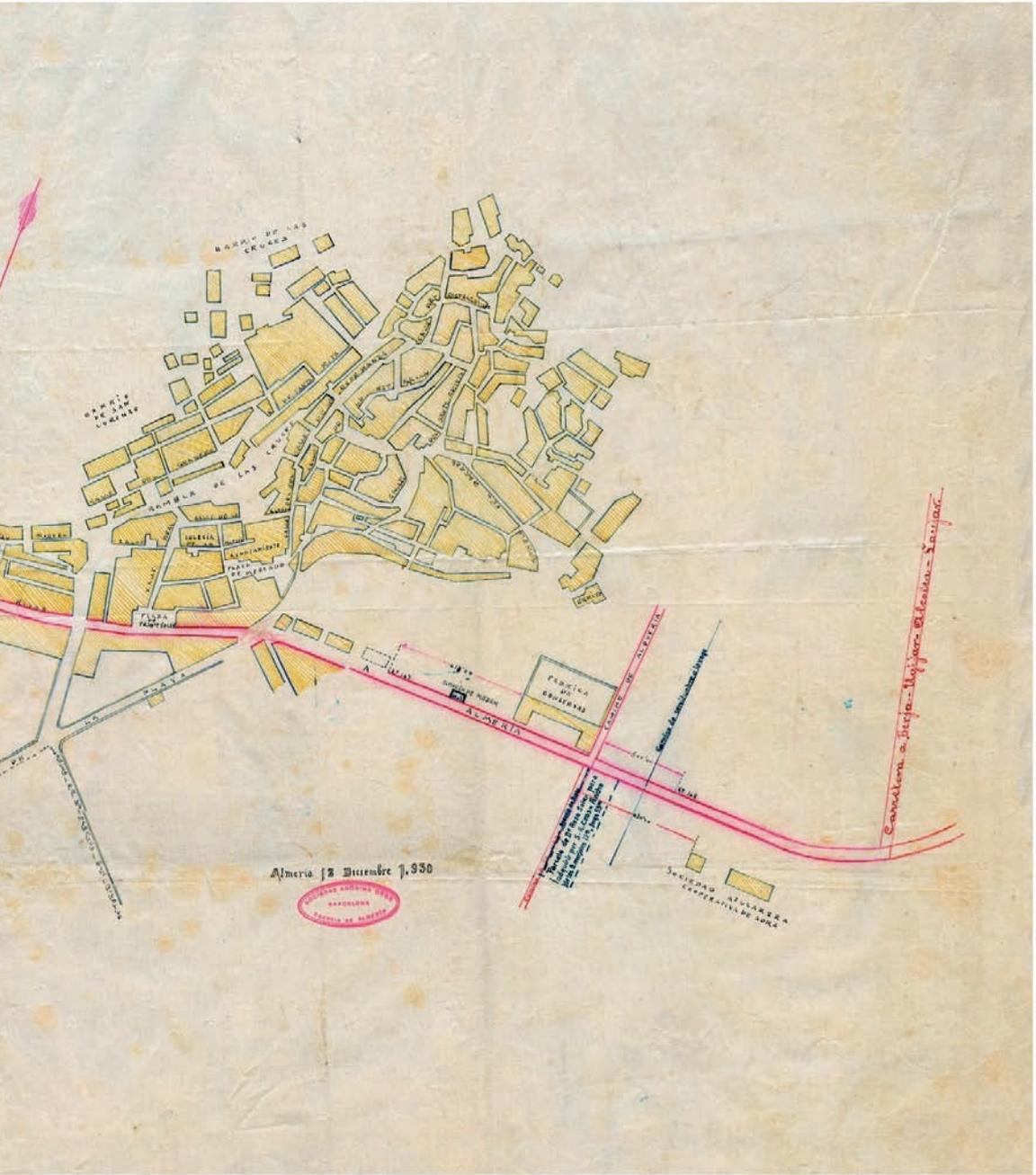
Argumenta Elorrieta que el movimiento de mercancías aumentaría en las próximas anualidades, recuperando el puerto los embarques de uva ya que la República había decretado la suspensión y disolución de la Cámara Uvera, organismo que se oponía a dicho tráfico comercial desde Adra.

Inicialmente, el gobierno republicano ordena, por Decreto de 13 de mayo, la suspensión de la Junta Directiva de la Cámara Oficial Uvera con la intención de eliminar este

301. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Comisión Administrativa de Puertos a Cargo Directo del Estado, Junta de Obras y Servicios del Puerto de Almería, Sección 1ª, Legajo 534, Expediente 2118-1822, Elorrieta Artaza, E.: «Proyecto reformado de tinglado cerrado», Año 1931, Memoria. Al proyecto originario de Elorrieta de 20 de noviembre de 1930 este ingeniero director adjuntará una memoria adicional de 27 de mayo de 1931.

302. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1931, Informe del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia de Almería sobre el proyecto de Tinglado cerrado para el puerto de Adra, redactado por el ingeniero encargado de las obras del puerto de Adra, Eusebio Elorrieta, Almería, 31 de enero de 1931. El presupuesto de contrata del proyecto ascendía a 120.705,20 pesetas.

303. AAPP, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, Año 1931, Informe del Consejo de Obras Públicas sobre el proyecto de tinglado para el puerto de Adra, Madrid, 27 de abril de 1931; Oficio del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería.



organismo,³⁰⁴ pero los rectores de la Cámara, apoyados por grandes propietarios, van a conseguir un año después, el mantenimiento de esta institución.³⁰⁵

A pesar de este contratiempo, la justificación económica de la construcción del tinglado quedaba garantizada con los ingresos anuales que el nuevo almacén cubierto generaría por los derechos de almacenaje a los distintos consignatarios. Estimaba Elorrieta que con unos ingresos brutos de 12.176 pesetas, la ejecución de las obras tendría un plazo de amortización de 25 años.

Los materiales de construcción propuestos por Elorrieta en el proyecto de noviembre de 1930 sufren modificaciones. Así, se adoptan armaduras simétricas en todas las piezas pero, para economizar el empleo del hierro como uno de los materiales básicos, se eleva la altura de la sección de hormigón. Se introduce el uso de uralita en lugar de la pizarra artificial y se hacen rectificaciones en las dimensiones de la piedra para el hormigón.

Con este importante ahorro de materiales ajusta Elorrieta un nuevo presupuesto de ejecución de 104.587 pesetas, que incluye tanto la obra de fábrica como los juegos de puertas de corredera de los frentes y laterales. El desarrollo de éste y de otros proyectos queda a expensas de un nuevo concepto de Estado que afecta a todas sus instituciones, con nuevas prioridades sociales y políticas.

La construcción del puerto durante la República: la prioridad es el empleo

Desde el advenimiento de la República, a partir del 14 de abril, el nuevo Gobierno va a modificar la nomenclatura ministerial, abandonando la denominación de Ministerio de Fomento por la nueva de Ministerio de Obras Públicas. A pesar de ello y como en la etapa política anterior, el puerto de Adra continúa siendo competencia de la JOPA.

Para los nuevos dirigentes políticos, la obra pública va a tener como uno de sus fines principales la generación de empleo. La nueva Constitución republicana, aprobada el 9 de agosto, declara en su artículo 46 que el trabajo es una obligación social y será protegido por ley, que regulará los casos de seguro de enfermedad, accidente, paro forzoso, vejez, invalidez y muerte.

El desarrollo de este artículo trae como consecuencia la creación de la Caja Nacional del Seguro contra el Paro Forzoso, en 1931, por el Ministerio de Trabajo, y más tarde, de la Junta Central contra el Paro en junio de 1934, dedicada a promover obras públicas que ocupasen a los desempleados. Estas instituciones permitirán destinar pequeños créditos a

304. *Gaceta de Madrid*, n.º 134, 14-V-1931, pp. 719-720.

305. *Gaceta de Madrid*, n.º 163, 11-VI-1932, O.M. de 10 de junio de 1932, p. 1.846. Las esperanzas de la recuperación de un mercado estable de uva de embarque se alejan definitivamente.

las obras del puerto de Adra, que tendrán un efecto mayor en la ocupación de los jornaleros, dejando en un segundo plano la eficiencia de las obras.³⁰⁶

1931 es también el primer año en el que se hace balance de los ingresos obtenidos previstos por el Decreto de julio de 1929. Además, en las primeras semanas del periodo republicano, se va a producir el relevo de Ángel Ochotorena Trujillo como ingeniero jefe de Obras Públicas y será nombrado en su lugar, durante unos meses, el ingeniero Antonio González Méndez.

También en ese año, el Consejo de Obras Públicas emite el informe en referencia a las modificaciones solicitadas para la aprobación definitiva del proyecto de terminación de los diques de abrigo, asunto pendiente desde el año anterior. El Consejo acuerda la aprobación definitiva del citado proyecto, redactado en marzo de 1930 por Eusebio Elorrieta con un presupuesto de 2.961.684 pesetas.³⁰⁷

La Dirección General de Obras Públicas aprueba ese presupuesto el 17 de abril, con la siguiente división:

- 1.231.362 pesetas se destinan a las obras del dique de levante y del morro, de una longitud de 280 metros.
- 1.724.471 pesetas irán con cargo al dique de poniente y el morro, de una longitud de 194 metros.

Por su parte, el 9 de mayo se produce la recepción definitiva de las obras del trozo 1º del puerto, que llevaban varios meses finalizadas. En esa fecha visitan el puerto, entre otras personalidades, José López Rodríguez, en representación del nuevo ingeniero jefe de Obras Públicas, Antonio González Méndez, junto a Eusebio Elorrieta, ingeniero director de la JOPA, como responsable del organismo encargado de la inspección de las obras. Les recibe el apoderado que representa a la contrata de Herederos de Francisco Antonio Soler, Francisco Moreno Soler.

El acta de recepción definitiva recoge que «se procedió al detenido examen de las obras construidas y recibidas provisionalmente el ocho de enero de mil novecientos treinta, encontrándose en satisfactorio estado de conservación en todas sus partes, conforme a las condiciones del proyecto para su ejecución...»³⁰⁸

La recepción definitiva de estas obras supone el fin de la relación de la empresa Herederos de Francisco Antonio Soler con la construcción del puerto, después de casi 20

306. Ambos organismos carecían de recursos para socorrer a los parados, ya que sólo recibían el 0,5 por ciento de los presupuestos estatales. La creación de la Junta Central contra el Paro, apenas palió el problema, ya que su asignación equivalía al dos por ciento del gasto público. www.artehistoria.jcyl.es Julio Gil Pecharromán, *La población española en la Segunda República*.

307. AAPP, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, 1931, Informe del Consejo de Obras Públicas sobre el proyecto de terminación de los diques de abrigo del puerto de Adra remitido por el ingeniero encargado de las obras, Eusebio Elorrieta, el 26 de marzo de 1930, Madrid 17 de abril de 1931; Oficio del Director General de Obras Públicas.

308. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1931, Acta de recepción definitiva de las obras del Trozo Primero del Puerto de Adra. 9 de mayo de 1931.

años de actividad y la desaparición de los contratistas abderitanos al frente de la ejecución de los futuros proyectos de ampliación.

Es momento de hacer balance. Desde el 29 de septiembre de 1911 fecha de la firma del contrato de las obras, hasta la recepción definitiva el 9 de mayo de 1931 han pasado 19 años, 7 meses y 11 días, para una obra con un plazo inicial de ejecución de 4 años, con la promesa del primer contratista de hacerla en tres. En este tiempo las obras habían costado cerca del doble de lo presupuestado, habiéndose realizado una inversión valorada en 2.600.897 pesetas.³⁰⁹

La puesta en valor de la primera fase de las obras portuarias y la aprobación del nuevo proyecto de terminación de los diques de abrigo tienen una gran relevancia para el municipio. Pero a finales de junio cunde el desánimo ante la falta de concreción en cuanto a la fecha de la subasta de esta nueva fase de obras. El día 23 el alcalde republicano, Francisco Fernández Rodríguez, se dirige al gobernador civil solicitando que estas obras fuesen anunciadas a subasta. En la misiva el alcalde solicitaba del gobernador sus buenos oficios para que éste informase favorablemente la citada petición ante el ministro de Obras Públicas.³¹⁰

En julio, el nuevo gobernador, Ceferino Palencia Alvarez Tobau, confirma, tras una estancia de trabajo en Madrid visitando varios ministerios, que el de Obras Públicas dispone de una partida general de dos millones de pesetas para invertirlos en diferentes obras en la provincia, en las que se incluye el puerto de Adra. El gobernador aprovecha la receptividad de la Dirección General de Obras Públicas, ya que su titular es el almeriense José Salmerón García.³¹¹

En agosto, las Cortes Constituyentes deciden la inclusión de los trabajos portuarios en el Plan General Extraordinario de Obras para conjurar la crisis obrera de Andalucía.

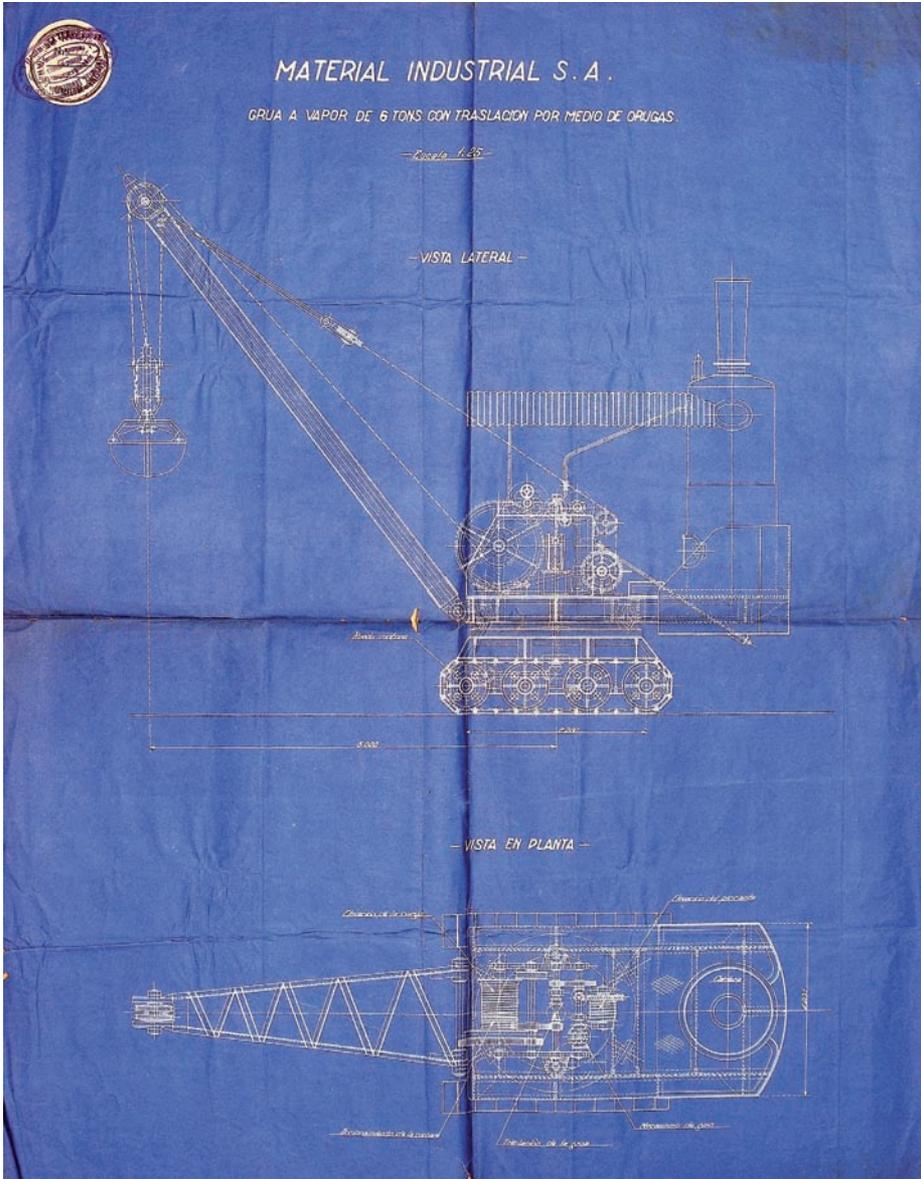
Aún con estas noticias favorables, el ingeniero Eusebio Elorrieta no veía el modo de iniciar los trabajos para evitar desórdenes públicos. Los contratistas con los que contactó exigían una garantía para que los destajos³¹² sucesivos comprendiesen el volumen total de la obra con el fin de asegurarse el poder amortizar el enorme gasto que suponía la adquisición y transporte de los medios auxiliares. En principio las obras se

309. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2116-1816, Elorrieta y Artaza, E.: «Memoria de la liquidación de las Obras del Proyecto de del puerto de Adra (Trozo 1º)», Almería, 3 de marzo de 1932. .

310. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1931, Instancia del Ayuntamiento de Adra dirigida al Gobernador Civil de la Provincia, 23 de junio de 1931, Alcaldía Popular de Adra.

311. *LCM*, 24-VII-1931, «En el Gobierno Civil. Una charla con el Gobernador. Intereses de Almería»; *LCM*, 25-VII-1931, portada, «Buen Bagaje»; *LCM*, 26-VII-1931, portada, «Justicia obliga». Salmerón García es nieto de Nicolás Salmerón Alonso, presidente de la 1ª República.

312. Sistema de contratación laboral en el que se paga por trabajo hecho y no por jornal. Históricamente la modalidad de pago a destajo o por unidad de obra ha sido muy utilizada en trabajos de construcción, como un método de mejora de la productividad en obra a través del establecimiento de primas o incentivos salariales. Fuente: <http://servicios.elpais.com/diccionarios/castellano/destajo>.



Planos grúa a vapor de 6 toneladas, Empresa la Maquinista Terrestre y Marítima. Año 1932. Archivo Histórico Provincial de Almería.

adjudican por contrata, pero en vista de las diferencias constantes entre los trabajadores y el adjudicatario, éste solicita la rescisión de la obra, siendo ésta autorizada.³¹³

El 25 de septiembre, Obras Públicas aprueba la inclusión de las obras de terminación de los diques de abrigo del puerto de Adra, entre las autorizadas por Ley de 28 de agosto último. El ministerio encomienda a la JOPA la realización de las mencionadas obras por el sistema de administración, destinando 300.000 pesetas para invertir en lo que resta de año.³¹⁴ El propio ministro envía un telegrama al gobernador civil, dándole la noticia, para que éste a su vez la traslade al alcalde de Adra y tranquilice los ánimos en el municipio.

Las obras de los diques de abrigo se iniciaron el 24 de octubre. Las primeras actuaciones se centraron en la adquisición y tendido de la vía necesaria para el transporte de la escollera desde la cantera a pie de obra. También se adquieren otros medios auxiliares como una grúa, vagones, carretillas y una veterana locomotora Koppel, que pertenecía a los activos de la anterior contrata de Herederos de Francisco Antonio Soler, vendida por éstos a Elorrieta en 12.000 pesetas.³¹⁵

Otra de las gestiones que Eusebio Elorrieta realiza entre octubre y noviembre es la activación de los trabajos de extracción de piedra de la cantera. Para ello, además, debe contratar con varios particulares la cesión de terrenos para permitir el paso de la vía del ferrocarril hasta el puerto. En primer lugar, el Ayuntamiento de Adra acuerda autorizar a la JOPA para instalar en la vía pública de la población los raíles que se precisaran para el funcionamiento del tren de transporte de la piedra necesaria. Al mismo tiempo, la corporación acuerda realizar gestiones ante la propietaria de la cantera, Emilia Godoy Archilla, y conseguir la necesaria autorización.³¹⁶

Emilia Godoy era la viuda del antiguo jefe local del partido conservador, Juan López Navia, que en los primeros años de las obras portuarias había perdido un pleito con el Estado por la expropiación de unos terrenos de su propiedad, debido a las citadas obras. Por

313. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas. Junta de Obras del Puerto de Almería. Expediente 2119-1828, Sección 1ª, Legajo 506 nº 1, 30 de noviembre de 1933, Elorrieta, E.: «Proyecto reformado de terminación de los diques de abrigo», 1933, Memoria. Elorrieta no podía contratar la obra entera sino solo hasta el límite de 250.000 pesetas, tope máximo marcado por el Decreto sobre destajos y además contando con la autorización de la Dirección General de Obras Públicas; LCM, 19-X-1935, portada, «Intereses de Almería. Un ruego del señor Tuñón de Lara».

314. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1931, Ministerio de Fomento, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Orden del Ministro de Fomento por la que se incluyen las obras de terminación de los diques de abrigo en el puerto de Adra entre las que se autorizan por Ley de 28 de agosto último, Madrid, 25 de septiembre de 1931; Oficio del Director General de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia de Almería.

315. AHPA, Junta de Obras del Puerto, Expediente 19219, Legajo 301, n.º 12, 1931, Memoria sobre el Estado y progreso de las obras y servicio del puerto de Adra durante el año 1931. Puertos de la Junta Central agregados a la dirección facultativa de la Junta de Obras del Puerto de Almería; AAPP, Expediente del Puerto de Adra. 1931, Contrato firmado entre D. Eusebio Elorrieta y Artaza, Ingeniero-Director de la Junta de Obras del Puerto de Almería, encargado de las obras del Puerto de Adra y Francisco Moreno Soler, apoderado de Doña Rosa Soler Viuda de Moreno, Almería, 28 de octubre de 1931.

316. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1931, Acta de la sesión municipal celebrada en el Ayuntamiento de Adra el 10 de octubre de 1931; Certificación del secretario municipal Gabriel Pérez González, Adra, 14 de octubre de 1931.

este motivo se mantuvo en principio reacia a ceder los terrenos, aunque acaba accediendo a ello, ante la amenaza de la expropiación forzosa.³¹⁷

Salvado este escollo, el diario *La Crónica Meridional* avanza que hay consignados 611.000 pesetas por parte del ministerio para distintas obras portuarias en la provincia.³¹⁸ A finales de octubre, la JOPA recibe 700.000 pesetas destinadas a la prosecución de las obras del puerto de Adra con cargo a los trabajos para el año 1932, dentro de una serie de subvenciones para los proyectos del puerto de Almería.³¹⁹

En estos años, la mayor parte de las obras se ejecutarán por administración, con los propios medios de la JOPA, en lugar del habitual procedimiento por contrata con una empresa externa. Como proyectos inmediatos a ejecutar para el puerto abderitano la JOPA había seleccionado el dragado de la instalación portuaria y la construcción del tinglado cerrado.

El dragado era una actuación básica y pendiente de realizar desde que comenzaron las obras en 1911. Esta operación se había venido aplazando desde 1913. Desde ese año el tráfico de cabotaje había ido en aumento a medida que lo hacían las instalaciones portuarias. Del mismo modo eran crecientes las quejas de navieras y las peticiones del práctico del puerto en demanda del dragado de la dársena. Entre las razones que justificaban esta solicitud, se señalaban los accidentes ocurridos por varios barcos que estando atracados en el muelle, tocaron fondo ocasionándoles graves desperfectos.³²⁰

Eusebio Elorrieta había redactado el 10 de julio de 1931 un proyecto de dragado dividido en dos tramos, suficientes para garantizar la seguridad de las operaciones de atraque de los mercantes.³²¹

Este ingeniero estima un presupuesto de 94.013 pesetas, correspondiendo 49.555 pesetas para el trozo más urgente y 44.458 para el trozo segundo.

El 19 de agosto, el nuevo ingeniero jefe de Obras Públicas de Almería, Antonio Bañón Pascual, emite su informe preceptivo asumiendo el proyecto de Elorrieta, resaltando respecto a la división de las operaciones en dos tramos independientes que «facilita la adjudicación de crédito para ellas, cuestión muy importante, ya que en las condiciones actuales en que se desenvuelve la crisis obrera es conveniente no demorar su ejecución».³²²

En cambio, la Dirección General de Obras Públicas decide, en diciembre, no aprobar el proyecto, fundamentando para ello que las nuevas disposiciones de conta-

317. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, n.º 130, 1931, Oficio del Ingeniero Director e ingeniero encargado de las obras del Puerto de Adra, Eusebio Elorrieta a Dª Emilia Godoy, Almería, 9 de noviembre de 1931.

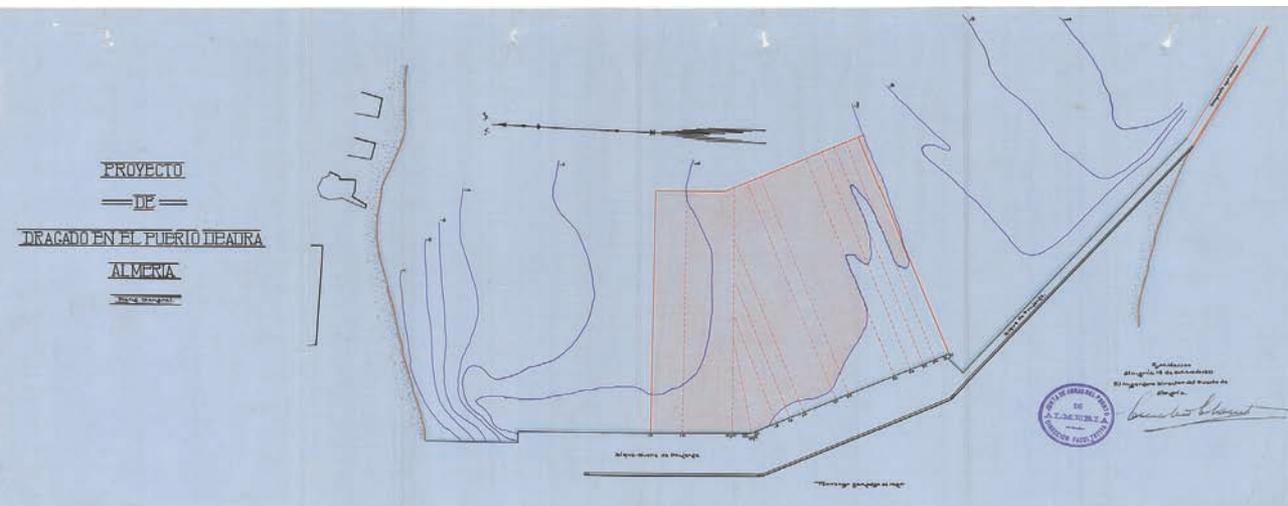
318. *LCM*, 21-X-1931, portada, «Noticias satisfactorias».

319. *La Vanguardia*, 1-XI-1931, p. 27, «Las obras del puerto».

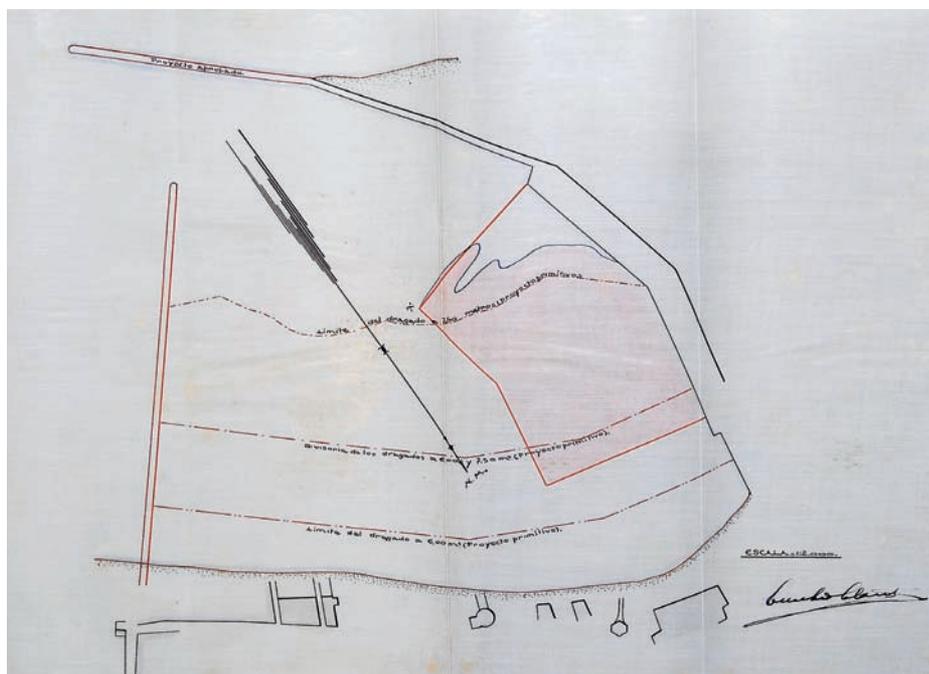
320. Entre los mercantes accidentados se encuentran el Azcore Mendi hundido el 9 de abril de 1927 y el Río Segre, éste último dañado el 19 de noviembre de ese año. .

321. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2118-1821, Elorrieta y Artaza, E.: «Proyectos reformados de dragados del puerto de Adra», 10 de julio de 1931.

322. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1931, Jefatura de Obras Públicas de la Provincia de Almería, Informe. 19 de agosto de 1931.



Proyecto de dragado de 16 octubre 1931. Ingeniero Eusebio Elorrieta. Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas, [24-122258-001].



Proyecto de dragado del ingeniero Elorrieta, 1932. Archivo Histórico Provincial de Almería.

bilidad prohibían el fraccionamiento de presupuestos superiores a 50.000 pesetas. El citado organismo devuelve el proyecto considerando que las obras que incluye pueden realizarse dentro del presupuesto consignado de terminación de los diques de abrigo, ordenando que el ingeniero-director remitiese el proyecto general de dragados, con las reformas que fuesen precisas.³²³

Esta dirección recuerda en su misiva la existencia de un proyecto general de dragado en el citado puerto, redactado con anterioridad, que debía ser modificado y remitido para su aprobación. El 14 de enero de 1932, Eusebio Elorrieta va a concluir la redacción de un nuevo proyecto de dragado que tiene las mismas características del anterior, unificando el presupuesto sin distinción de trozos, por la misma cantidad anterior. El dragado deberá esperar aún.

Con respecto al proyecto de tinglado, el 30 de julio de 1931, la Dirección General de Obras Públicas condiciona su aprobación a una serie de modificaciones pendientes. Elorrieta realiza los cambios exigidos concluyendo el 18 de diciembre de ese año. Fija un presupuesto de idéntica valoración al desarrollado en la memoria de mayo de 1931, que será aprobado en marzo de 1932, pero que no será adjudicado hasta tres años más tarde.

En ese tiempo los gastos de conservación del puerto se limitan a pagar un encargado de la luz, un guarda muelle, un vigilante y cobrador de arbitrios sobre el pescado, los peones encargados de la limpieza de los muelles y la barquilla tripulada, así como otros gastos de conservación de la báscula, boyas y caseta castillete del faro entre otras partidas.

En 1932 van a continuar las obras de terminación de los diques de abrigo aunque, con motivo de la elevación de los precios de jornales y materiales de construcción, se necesitará redactar un nuevo proyecto reformado en 1933.

El 7 de marzo, el Ministerio de Obras Públicas resuelve aprobar definitivamente el proyecto reformado del tinglado cerrado. El proyecto es aprobado por importe de 104.587 pesetas.³²⁴

También en este mes se va a producir la primera muerte conocida, debido a los trabajos portuarios, de una persona que no guarda relación con éstos. Una mujer, Gá-dor Julia Marfil Martín, muere arrollada por una vagoneta que se desplazaba desde las canteras al muelle, al cruzar la vía del tren para salvar a un anciano del arrollamiento.³²⁵

Por su parte el proceso de adquisición de las grúas para las obras de los diques de abrigo pasa por un auténtico calvario. En especial la de una grúa Titán eléctrica, valo-

323. AAPP, Dirección General de Obras Públicas, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, 1931, Resolución del Director General de Obras Públicas denegando la aprobación del proyecto de dragado en el puerto de Adra, Madrid, 10 de diciembre de 1931.

324. AAPP, Ministerio de Obras Públicas, Servicio Central de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, 1932, Oficio del Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia de Almería, Madrid, 7 de marzo de 1932.

325. LCM, 13-III-1932, p. 5, «En la provincia. Mujer muerta por una vagoneta».

rada en 350.000 pesetas que retrasará de manera ostensible su llegada a Adra y solo se podrá disponer de ella cuando los trabajos estén muy avanzados.

Esta máquina estaba provista de cuatro motores, con capacidad para cargas de 10 toneladas. Tenía como destino su ubicación en el avance de las obras de los diques de abrigo.³²⁶

El anuncio para su adquisición se publica en el *Boletín Oficial de la Provincia de Almería*,³²⁷ haciéndose previamente eco de su publicación la *Gaceta de Madrid* el 24 de noviembre y anunciando la resolución del concurso para el 24 de diciembre de ese mismo año. Pero esta resolución no se producirá hasta el 25 de noviembre de 1933. La grúa eléctrica es adjudicada en esa fecha a la empresa Sociedad Terrestre y Marítima S.A. de Barcelona por importe de 120.000 pesetas y un plazo de entrega de seis meses. Al final, la grúa retrasará su llegada al puerto de Adra hasta el 25 de septiembre de 1935.

Siguiendo con el proceso constructivo desarrollado a lo largo de 1932, en abril, Obras Públicas ordena al presidente de la JOPA un nuevo libramiento de 500.000 pesetas que garantiza la financiación de las obras.³²⁸

A pesar de esta situación favorable, los trabajos de terminación de los diques de abrigo entran en una etapa plagada de conflictos laborales. Adra vivía una situación económica mejor que el resto de Andalucía. Continuaban funcionando dos fábricas de azúcar y la conservera Santa Isabel, de Fernando García Espín, seguía en fase de crecimiento.³²⁹ Pero la situación social había cambiado y existía un núcleo obrero organizado, muy activo dispuesto a hacer valer sus reivindicaciones. Este grupo alternaba su trabajo en Adra, principalmente en la campaña de recogida de caña de azúcar, con ocupaciones como temporeros agrícolas, en otras zonas de Andalucía y Extremadura.

En 1932 este colectivo no pudo realizar esas labores, que para ellos representaba un ingreso imprescindible para pasar el invierno. Esta situación se agravó por la interpretación que dirigentes obreros y autoridades locales hicieron con respecto a la plantilla de trabajadores necesarios para realizar las obras públicas. Pensaban que las obras portuarias podían solucionar la colocación de todos los parados y necesitados de Adra y sus alrededores. El número de trabajadores que se creían con derecho a ser contratados era tal, que la JOPA temía que en cualquier momento se produjesen desórdenes públicos, a los que las autoridades de Adra no podrían hacer frente.

326. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Junta de Obras del Puerto de Almería, Expediente 2119-1825, Elorrieta y Artaza, Eusebio.: «Proyectos varios de instalaciones para el puerto de Adra», Pliego de condiciones para la adquisición mediante concurso de una grúa Titán para la terminación de los diques de abrigo del puerto de Adra, 20 de marzo de 1932.

327. *Boletín Oficial de la Provincia de Almería* (en adelante BOPA) n.º 280, 30-XI-1932, pp 1-3 y BOPA n.º 281, 1-XII-1932 pp. 1-4. Se trata de dos anuncios de concursos complementarios para contratar dos grúas similares, siendo una de vapor y otra eléctrica.

328. Diario *El Sol*, Madrid, 24-IV-1932, p. 5, «Libramientos para obras»; Diario *La Libertad*, Madrid, 24-IV-1932, p. 5, «Distribución de créditos para obras de puertos».

329. *LCM*, 26-III-1929, p. 3, «Gacetillas. Una petición». El empresario García Espín había solicitado la autorización para instalar en su fábrica de conservas vegetales de Adra nueva maquinaria para ampliar dicha industria.

A este panorama incierto venía a sumarse la decisión de muchos grandes propietarios de paralizar las faenas del campo ante la falta de rentabilidad de esta actividad y la caída de los precios en origen, por lo que las obras portuarias de Adra se convirtieron en el único modo de colocar a los obreros y jornaleros en paro, inflando una plantilla a todas luces innecesaria.

Llegado el último trimestre de 1932 vuelve a relanzarse el proyecto reformado de dragado del puerto. Eusebio Elorrieta había redactado un proyecto reformado a comienzos de año. A mediados de octubre, el ingeniero jefe de Obras Públicas se pronuncia a favor del estudio de Elorrieta, recomendando que las obras se realicen por administración, dado que, además, la JOPA tiene una draga de su propiedad, principal elemento mecánico a utilizar en estos trabajos.³³⁰

También en ese mes se anuncia un nuevo libramiento desde la Dirección General de Obras Públicas de otras 250.000 pesetas con destino a la continuación de las obras de los diques de abrigo.³³¹

A finales de este año la Dirección General de Puertos procede a la aprobación técnica del proyecto reformado de dragado del puerto con un presupuesto de 103.753 pesetas.³³²

En 1933, el 25 de enero, la *Gaceta de Madrid* da cuenta de la adjudicación del concurso para la adquisición de una grúa eléctrica de entre 15 y 25 toneladas para el puerto, por importe de 208.561 pesetas. La Sociedad Babcock and Wilcox con sede en Bilbao, resulta elegida para suministrar la citada maquinaria.

A pesar de esta adjudicación, no hay constancia de que esta grúa se suministrase. Sin embargo, la Sociedad Euskalduna de Bilbao construyó en ese año una grúa para las obras del puerto abderitano. Era una máquina locomóvil a vapor de 3,5 a 10 toneladas de potencia.³³³

Esta dotación se completará con la grúa Titán, ya comentada, y con una nueva grúa locomóvil a vapor de la casa Petter con sede en Barcelona. Una maquinaria de 7 toneladas de fuerza. Todo este material jugará un importante papel en la consecución de las obras portuarias durante varias décadas.

Las obras de terminación de los diques de abrigo por el procedimiento de administración, en función de las pequeñas cantidades que el Gobierno puede ir destinando, plantean serios problemas de financiación debido al alza de precios y salarios.

330. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1932, Informe del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia de Almería, Antonio Bañón, al proyecto reformado de dragado del puerto de Adra elaborado por el ingeniero Director de la JOPA e ingeniero encargado de las obras del puerto de Adra, Eusebio Elorrieta, Almería, 19 de octubre de 1932.

331. *LCM*, 9-X-1932, p. 6, «Más noticias. Para las obras de los puertos de Almería y Adra».

332. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1932, Dirección General de Puertos. Orden Ministerial de 24 de diciembre aprobando técnicamente el proyecto reformado de dragado del Puerto de Adra. Oficio del Director General de Puertos al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería.

333. *Gaceta de Madrid*, n.º 25, 25-I-1933, p. 605, Dirección General de Puertos, 18-I-1933.

Las modificaciones en los precios de los materiales y los jornales llevan a Eusebio Elorrieta a redactar, a finales de noviembre de 1933, un proyecto modificado para ambas cuestiones, ya que el jornal del bracero en 1930, cuando se redactó el primer proyecto era de 3 pesetas y tres años más tarde se estaba pagando a 5,75 pesetas, casi al doble de su valor.³³⁴

Con respecto a la subida de precios de los materiales de mayor consumo, los explosivos y el carbón, se habían encarecido con un incremento medio que superaba el 40%.

Elorrieta trata de ajustar al máximo el nuevo presupuesto teniendo en cuenta los distintos materiales de construcción que se van a emplear. Así, la escollera de piedra supone el 88% de los materiales, mientras que la sillería y mampostería supone el 7% y el hormigón el 5% del total. El empleo de estos distintos porcentajes tiene su correspondencia en la generación de jornales. Así, la escollera generaba el 43% de los empleos, la sillería y mampostería el 39,5 y el hormigón solo el 15% de éstos.

A pesar de los ajustes, el nuevo presupuesto reformado, incluido el balizamiento de las obras, redactado por Elorrieta el 30 de noviembre de 1933, asciende a 4.218.821 pesetas, lo que supone un incremento de 1.257.137 pesetas sobre el anterior.

En febrero de 1934, el ingeniero jefe de la Dirección Provincial de Obras Públicas, Antonio Bañón, justifica la revisión de precios propuesta por Elorrieta y califica las obras del puerto como un gran seguro de desempleo:

Las obras son un subsidio del paro obrero, no permitiendo una debida organización de los trabajos y viéndose obligado a aceptar obreros sin las debidas condiciones de rendimiento, son causas, también, de encarecimiento de las obras. En la historia que se hace del desarrollo de las obras queda plenamente justificado cuando decimos que no es exclusivo de esta obra sino que es el factor común de toda obra pública...³³⁵

La Dirección General de Puertos aprueba, el 26 de marzo de 1934, el proyecto reformado de terminación de los diques de abrigo del puerto, con las modificaciones presupuestarias propuestas por el ingeniero Elorrieta. Este organismo anuncia que se procede a incoar el expediente de habilitación de crédito para este servicio.³³⁶

334. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Junta de Obras del Puerto de Almería, Expediente 2119-1828, Sección 1ª, Legajo 506 n.º 1, «Proyecto reformado de terminación de los diques de abrigo», 30 de noviembre de 1933, Memoria.

335. AAPP, Informe del ingeniero jefe Provincial de Obras Públicas sobre el proyecto de terminación de los diques de abrigo redactado por Eusebio Elorrieta. Almería 10 de febrero de 1934.

336. AAPP, Dirección General de Puertos, Negociado de Puertos Pesqueros y de Refugio, Expediente del Puerto de Adra, 1934, Orden Ministerial de 26 de marzo de 1934 de aprobación del proyecto reformado de terminación de los diques de abrigo del puerto de Adra, Oficio del Director General de Puertos al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería. .

Pero apenas queda dinero en las arcas del Estado. Los créditos aprobados por la Ley de agosto de 1931 se agotan y las obras van a continuar ejecutándose unos meses más con cargo a los fondos de la Caja Nacional del Paro Obrero.³³⁷

En paralelo a todos estos avatares constructivos, el sector pesquero va creciendo y evolucionando su organización. En octubre de 1933, la asamblea del Pósito de Pescadores, organización precursora de las cofradías pesqueras fundada en 1920, realiza la remodelación de su junta directiva designando como presidente a Diego Latorre Gómiz,³³⁸ quien realiza una petición al ministro de Obras Públicas solicitando terrenos del puerto de Adra para la construcción de la Casa del Marino. Esta solicitud no es admitida pero despierta un gran interés en diversos sectores de la ciudad para demandar buena parte de los extensos terrenos ganados al mar junto a la playa exterior del dique de poniente, para destinarlos a diversos equipamientos del municipio.

En la primavera de ese año, el nuevo gobernador civil de Almería, Francisco Hernández Mir, adelanta la noticia de que el Ministerio de Obras Públicas ha firmado la certificación de obras de construcción de los diques de abrigo del puerto por un montante de 874.000 pesetas.³³⁹

A principios de mayo, Hernández Mir preside una reunión extraordinaria de la JOPA. Durante su celebración se trata el tema de la deuda mantenida con los obreros del puerto abderitano, a los que se debe casi dos meses de jornales. El gobernador confirma la concesión de un crédito de 700.000 pesetas por parte del Ministerio de Hacienda, para hacer efectivo el pago de los retrasos salariales.³⁴⁰

Una semana más tarde, Hernández Mir viaja a Madrid acompañado de Eusebio Elorrieta para entrevistarse con el subsecretario de Obras Públicas a quien entrega una relación de inversiones a realizar en la provincia de Almería. El subsecretario, señor Becerra, le confirma que se han librado 424.271 pesetas con destino al puerto de Adra. Indica Hernández Mir que los obreros han comenzado a percibir los salarios atrasados.³⁴¹

Otra importante cuestión que se suscita es el mantenimiento de una plantilla excesiva de obreros para las obras portuarias. A finales de mayo se anuncia el despido de los trabajadores pertenecientes al turno de noche. Esta plantilla nocturna estaba compuesta por 140 personas y se juzgaba innecesaria en una gran parte. Los representantes sindicales acuden al Gobierno Civil para demandar el mantenimiento de la mayoría de

337. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Junta de Obras del Puerto de Almería, Expediente 2120-1832, Sección 1ª, Leg 547, n.º 36, Elorrieta y Artaza, E.: «Liquidación de las obras ejecutadas por administración hasta el 30 de junio de 1937 en los proyectos de terminación de los diques de abrigo del puerto de Adra redactados con fecha 30 de noviembre de 1933 y 30 de abril de 1935», 28 de septiembre de 1937, Memoria.

338. LCM, 20-X-1933, p. 4, «Nueva directiva. El Pósito de Pescadores de Adra».

339. LCM, 25-III-1934, p. 3, «Del Gobierno Civil. La entrevista con el gobernador»; LCM, 27-III-1934, p. 3, «Del Gobierno Civil. Dice el señor Hernández Mir».

340. LCM, 4-V-1934, p. 2, «Del Gobierno Civil. Hablando con el Gobernador».

341. LCM, 10-V-1934, p. 2, «Del Gobierno Civil. Importantes declaraciones del señor Hernández Mir»; LCM, 12-V-1934, p. 2, «Del Gobierno Civil».

esos puestos de trabajo. Hernández Mir negocia con una comisión de trabajadores para que los despidos afecten solo a 80 de ellos «y entre individuos que puedan disponer de otros medios de vida o que sean aptos para el trabajo». Esta propuesta es aceptada por ambas partes y corrobora el hecho de la utilización de la obra portuaria como colocación de obreros poco cualificados.³⁴²

Llega septiembre y con él un nuevo aniversario del inicio de las obras portuarias y la celebración de las fiestas patronales. El corresponsal del diario *La Crónica* nos da cuenta de la celebración de la procesión marítima de la Virgen del Mar:

... siendo embarcada la imagen devota de los pescadores en una de las embarcaciones que fue escoltada por todos los barquitos pesqueros que iban engalanados con banderas y otros motivos decorativos. En el trayecto, mientras se dio dos vueltas a la bahía se hizo un derroche de disparos de cohetes y de bengalas...

Seguramente se trata de una de las primeras celebraciones del tradicional paseo por la bahía de la Virgen del Mar, el 8 de septiembre, con una infraestructura portuaria suficiente como para dar vistosidad a una antigua tradición.³⁴³

En febrero de 1935 el ministro de Obras Públicas, José María Cid Ruiz Zorrilla, realiza una visita a la provincia de Almería y pasa por Adra de puntillas, casi anticipando los nubarrones que se ciernen sobre la continuidad de las obras portuarias.³⁴⁴

Las obras de los diques de abrigo van a quedarse paradas por falta de fondos para su continuación, una vez que se acaban los disponibles de la Caja Nacional del Paro Obrero. A finales de abril, Eusebio Elorrieta ha concluido la redacción de un nuevo proyecto reformado. Este proyecto, denominado Segundo Proyecto de Terminación de los diques de abrigo del Puerto de Adra, será definitivamente aprobado con fecha 20 de agosto de ese año, con la intención de tramitar el presupuesto correspondiente para realizar la subasta de las obras, pero no llegará a adjudicarse.³⁴⁵

Coincidiendo con esta fecha, la prensa se hace eco de un extenso telegrama que el presidente de la Diputación, José Guirado, dirige al ministro de Obras Públicas informando de una crisis obrera generalizada y solicitando la ejecución de una serie de obras en toda la provincia, entre las que se encuentran la conclusión de las obras de los diques de abrigo del puerto abderitano.³⁴⁶

Quince días más tarde el alcalde de Almería, José Alemán, toma una decisión parecida y dirige sendos telegramas a los ministros de Trabajo y Obras Públicas so-

342. LCM, 27-V-1934, p. 2, «Del Gobierno Civil».

343. LCM, 11-IX-1934, p. 2, «En la provincia. De las fiestas de Adra».

344. LCM, 10-II-1935, p. 7, «De paso para Granada. El ministro de Obras Públicas visitó ayer nuestra capital y los pueblos de Adra y Berja de la provincia».

345. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Junta de Obras del Puerto de Almería Expediente 2120-1832, Sección 1ª, Legajo 547 nº 36. Elorrieta y Artaza, E.: «Liquidación de las obras ejecutadas por Administración hasta el 30 de junio de 1937 en los proyectos de terminación de los diques de abrigo del puerto de Adra (Almería) redactados con fecha 30 de noviembre de 1933 y 30 de abril de 1935».

346. LCM, 1-V-1935, p. 7, «Un telegrama. Peticiones de trabajo».

licitando se evite por todos los medios la paralización de las obras de los puertos de Almería y Adra, «que supone el despido de 1.000 obreros agudizando la crisis existente y creando un gravísimo conflicto».³⁴⁷

La campaña de presión del ayuntamiento almeriense cobra fuerza. El 15 de mayo se celebra en la sede consistorial una asamblea de todos los sectores económicos y sociales representativos de la ciudad para exigir al Gobierno la reanudación de las obras. Asisten entre otros, el alcalde almeriense y el nuevo gobernador civil, Enrique Peyró.³⁴⁸

Al día siguiente, el gobernador reúne a los periodistas para informarles de las primeras medidas adoptadas tras la celebración de la asamblea del día anterior. Peyró informa del telegrama remitido al presidente del Consejo de Ministros así como a los ministros de Gobernación, Industria y Comercio y Obras Públicas insistiendo en la no paralización de las obras portuarias y anunciando que los sectores económicos de la ciudad realizarán cierres del comercio y paralizarán la actividad empresarial si la demanda es desoída.³⁴⁹

Continúa el gobernador Peyró con sus gestiones y en esta ocasión contacta con varios diputados a cortes por Almería para que éstos apoyen las demandas, ofreciendo como solución que de las consignaciones pertenecientes al paro obrero se liberase una cantidad que permitiera la continuación de las obras portuarias mientras se discutía en el Congreso de los Diputados las partidas presupuestarias correspondientes. El presidente de la Diputación hace lo propio y marcha a Madrid a entrevistarse con el ministro de Obras Públicas para hacerle esta misma propuesta.³⁵⁰

Pero el 20 de mayo este ministro contesta con un telegrama en sentido negativo, aclarando que «obras puerto Almería y Adra han venido construyéndose con cargo ley agosto 1931. No pueden continuarse por haberse agotado crédito. Tampoco hay dinero por el crédito paro obrero año 1934 y subvención concedida Almería no cabe ser reforzado. Si prospera en Cortes proyecto ley para atender paro obrero suficientemente amplio, habrá lugar atender sus deseos para esas obras en Almería».³⁵¹

El Consejo de Ministros del 24 de mayo acuerda la continuación de las obras con cargo a la Ley de Revisión contra el Paro Forzoso, a la espera de que la Ley en discusión en el Congreso fuese aprobada.³⁵²

Entre tantos problemas, en abril el Gobierno decide la autorización para la subasta por contrata de las obras del proyecto del tinglado, con un presupuesto de 104.587

347. *LCM*, 15-V-1935, p. 3, «Del Ayuntamiento. Dos telegramas».

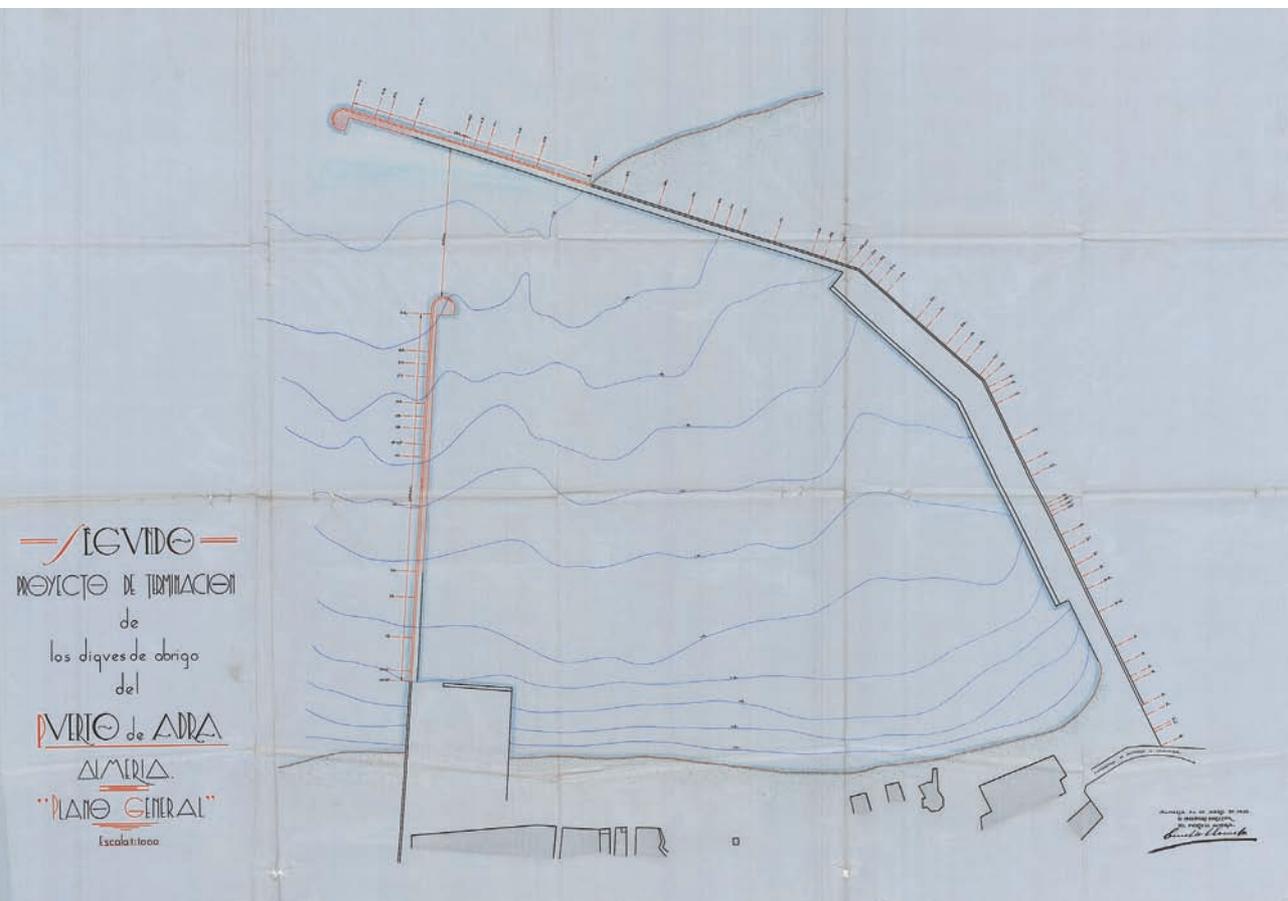
348. *LCM*, 16-V-1935, p. 2, «El acto de ayer. Una reunión de fuerzas vivas. La comunicación marítima con Melilla y la paralización de los puertos de Almería y Adra».

349. *LCM*, 17-V-1935, p. 2, «Del Gobierno Civil. El gobernador y los periodistas».

350. *LCM*, 18-V-1935, p. 4, «Del Gobierno Civil. El gobernador y los periodistas»; *LCM*, 19-V-1935, p. 5, «De la Diputación».

351. *LCM*, 21-V-1935, p. 4, «Del Gobierno Civil. El gobernador y los periodistas». Telegrama remitido por el ministro de Obras Públicas.

352. *LCM*, 25-V-1935, p. 3, «Noticia de interés. Junta de Obras del Puerto».



Terminación de diques, 30 abril 1935 del ingeniero Eusebio Elorrieta. Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas, [24-10343-001].

pesetas.³⁵³ Al mes siguiente, el *Boletín Oficial de la Provincia de Almería* recoge el anuncio de la licitación, señalando el diez de junio para la subasta de las obras.³⁵⁴

A finales de ese mes las obras de construcción del tinglado cerrado son adjudicadas a la empresa Francisco Oliveros S.A. por importe de 80.969 pesetas, cantidad sensiblemente más baja que la presupuestada por Elorrieta.³⁵⁵

353. LCM, 24-IV-1935, p. 3, «El Gobierno acuerda unas obras en el puerto de Adra».

354. BOPA, n.º 107, 11-V-1935, pp. 1-2, «Dirección General de Puertos». Recoge el anuncio la Orden Ministerial de 3 de mayo de la citada dirección general señalando las doce horas del 10 de junio con el presupuesto de contrata conocido.

355. *Gaceta de Madrid*, n.º 183, 2-VII-1935, p. 59, Dirección General de Puertos. Subasta para la construcción de las obras del proyecto reformado de un tinglado cerrado en el puerto de Adra. Adjudicación definitiva de 22 de junio de 1935 al empresario Francisco Oliveros Ruiz, consejero delegado de la Sociedad Anónima Francisco Oliveros.

Ese verano se registra una nueva petición de cesión de terrenos portuarios a poniente, en esta ocasión para la construcción de un colegio de primera enseñanza. El 19 de julio, el presidente del Consejo Local de Primera Enseñanza de Adra solicita «la cesión de terrenos de la zona marítimo terrestre, situados a Poniente del Puerto».³⁵⁶ El ingeniero encargado Elorrieta informa positivamente acerca de la cesión solicitada con destino a obras permanentes para la construcción del grupo escolar aunque advierte del necesario proceso de información pública en el que podrán intervenir particulares y entidades, como la propia JOPA, que pueden hacer las correspondientes alegaciones.

A principios de agosto, el director general de Puertos resuelve la petición del Consejo Local de Primera Enseñanza de 15.000 m² para la construcción del grupo escolar acordando que dicha solicitud fuese tramitada con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Puertos, debiendo el peticionario aportar una serie de documentos como memoria y planos de lo que se pretende ejecutar. El grupo escolar en esos terrenos no será una realidad hasta 1971.³⁵⁷

El 20 de julio, la Dirección General de Puertos aprueba el nuevo proyecto de terminación de los diques de abrigo, con un presupuesto de 1.579.642 pesetas.

Pero en ese momento es casi imposible la subasta de nuevas obras portuarias. La situación del personal ya contratado obligaba a la JOPA a continuar los trabajos por el procedimiento de administración, financiándose éstas con créditos del paro y con proyectos parciales de los ministerios de Trabajo y Obras Públicas, produciéndose importantes desfases entre lo gastado y la obra ejecutada.

Las obras de los diques de abrigo han ido avanzando a pesar de muchos contratiempos. A la escollera de poniente solo le restan por concluir unos 10 metros. El de levante lleva 185 metros de andén construidos, unos 250 metros desde la orilla. Haciendo un balance económico, la JOPA cuenta en Adra con maquinaria y medios auxiliares cuyo valor supera el millón de pesetas.³⁵⁸

En 1935, el puerto de Adra registra un ritmo mercantil estimable. La JOPA propone en septiembre de ese año la adquisición de maquinaria elevadora y transportadora, con el fin de realizar el embarque de productos de una forma más eficiente y dotar a estas operaciones de una mayor calidad que redundará en la propia mercancía.³⁵⁹

El muelle de atraque adosado al dique de poniente viene prestando servicio comercial desde hace más de diez años. Pero lo precario de estas instalaciones ante la

356. AAPPA, Expediente del Puerto de Adra, 1935, Oficio del Ingeniero Jefe Provincial de Obras Públicas al Director General de Puertos, Almería, 25 de julio de 1935.

357. AAPPA, Dirección General de Puertos, Concesiones, Expediente del Puerto de Adra, 1935, Oficio del Director General de Puertos dirigido al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería. En 1971 entrará en funcionamiento el colegio público Mare Nostrum en una extensión similar a la solicitada en 1935.

358. AAPPA, Dirección General de Puertos, Negociado de Puertos Pesqueros y de Refugio, Expediente del Puerto de Adra, 1935, Oficio del Director General de Puertos al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Madrid, 20 de agosto de 1935.

359. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2119-1827, Sección 1º, Legajo 533, n.º 1, Elorrieta y Artaza, E.: «Proyecto de adquisición por concurso de dos elevadores y cuatro transportadores para el puerto de Adra», 20 de septiembre de 1935.

falta de abrigo que hiciesen más seguras las labores de carga y descarga había impedido hasta ahora una mínima mecanización de estas operaciones.

En su memoria, Eusebio Elorrieta elige los sistemas más idóneos en función del tipo de barcos mercantes que en ese momento atracan en el puerto, conocidos como «Mendis de Seta»,³⁶⁰ mientras que en el caso de la carga y descarga de mercancías destaca las siguientes con sus correspondientes envases:

... los sacos de azúcar de 60 kilos, los superfosfatos de 100 kilos y el barril de uva con peso bruto de 33 kilos que se exportaba por este puerto y se suspendió hace algunos años por conveniencia de la prohibición dictada por la Cámara, por no estar en condiciones de abrigo ni de almacenar barriles, pero es evidente que esta última carga tiene que ser la más importante en cuanto esté ultimado el puerto, ya que la zona de Poniente de la provincia de Almería, cuya única producción es la uva, tiene enclavada en su centro a este puerto.³⁶¹

Para esta clase de mercancías el medio mecanizado más idóneo era el de la cinta transportadora, empleada comúnmente para el embarque y desembarque de carbón y minerales, pero con una serie de adaptaciones a los sacos y barriles. Para ello, Elorrieta se fija en un nuevo modelo de transportador empleado en la carga de plátanos hasta las bodegas de los barcos.

Esta maquinaria movida por la propia instalación eléctrica del puerto y por un motor autónomo de gasolina alternativo, podía ser utilizada en cualquier lugar de la instalación portuaria. Estaba preparada para cargar 1.000 bultos a la hora. Se trataba de dos elevadores continuos del tipo de noria, con movimiento de elevación y traslación horizontal y cuatro cintas transportadoras para carga y descarga de mercancías sueltas que entran y salen embaladas en sacos y barriles. Cada elevador funcionaba equipado por dos transportadores o cintas que tenían cada uno una longitud de ocho metros. Cada elevador debería cargar 1.000 sacos de superfosfatos de 100 kilos cada uno, 1.000 barriles de uva y 1.000 sacos de azúcar por hora, como mínimo, y en las condiciones más desfavorables.

Justifica Elorrieta la convocatoria del concurso correspondiente para la adquisición de esta nueva maquinaria en la nueva situación del puerto y en el desarrollo de varias instalaciones complementarias:

... es necesario dotar al puerto de Adra de aparatos de carga y descarga si no se quiere que resulte infructífera la cantidad gastada en la construcción de dicho puerto y como

360. Se trataba de barcos mercantes de la Compañía naviera Seta, de 115 metros de eslora, 16 de manga, 9,70 de puntal y un ancho de escotillas de 5,2 metros.

361. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2119-1827, Sección 1º, Legajo 533, n.º 1, Elorrieta y Artaza, E.: «Proyecto de adquisición por concurso de dos elevadores y cuatro transportadores para el puerto de Adra», 20 de septiembre de 1935.

ahora tiene el puerto abrigo indispensable, un muelle de atraque suficiente y el tinglado en construcción, sería este el complemento indispensable para que rindiera los beneficios que corresponden.³⁶²

El presupuesto de adquisición por concurso de los dos elevadores y los cuatro transportadores alcanzaba las 130.000 pesetas y un plazo de seis meses para servir la maquinaria una vez adjudicado el contrato.

El ingeniero jefe de Obras Públicas, Antonio Bañón, respalda este proyecto emitiendo un informe favorable en el que destaca la idoneidad de esta maquinaria, dado que en este puerto se recibe y expide

... mercancía toda ella de poco volumen y peso pero de gran número de unidades. Esta decisión está avalada por la práctica observada en el puerto de Almería en la carga de barriles en la cual se utiliza el sistema de noria humana y que solo puede practicarse por personal muy experto y que constituye una verdadera especialidad entre los cargadores del puerto.³⁶³

A primeros de octubre dan comienzo las obras del tinglado. El proyecto reformado aprobado incluye una nave rectangular de 596 m².

Mientras tanto, la situación de los obreros del puerto no ha variado. El presidente de la JOPA, Eugenio Bustos hace gestiones con el diputado a Cortes por Almería, Antonio Tuñón de Lara. Este último presenta en el Congreso un ruego al ministro de Agricultura, Industria y Comercio para la solución del problema del pago de cinco mensualidades de salario que se adeuda a los obreros. Esta deuda afectaba igualmente a los propios directivos de la JOPA y al pequeño comercio que hasta la fecha había suministrado a crédito los productos de alimentación y de primera necesidad.³⁶⁴

En diciembre, los problemas para el pago de los jornales a los obreros del puerto llegan al pleno del Congreso. El día 6, el diputado de Acción Republicana por Almería, Augusto Barcia y Trelles, solicita fuesen libradas las cantidades adeudadas a los obreros, que llevaban seis meses sin cobrar al tiempo que demanda se destinasen a Almería cantidades por la Junta Nacional del Paro Obrero. Le contesta el diputado de la CEDA, Federico Salmón Amorín, recordando que se aprobaron algunas cantidades para la continuación de las obras, y que se procurará atender la situación de los trabajadores.³⁶⁵

Por fortuna, el 28 de diciembre se recibe la confirmación del libramiento del dinero adeudado. El año concluye con la noticia de la aprobación del proyecto de ad-

362. Ídem.

363. AAPP, Expediente del Puerto de Adra. 1935. Informe del Ingeniero Jefe de Obras Públicas del proyecto de adquisición por concurso de dos elevadores y cuatro transportadores para el puerto de Adra, redactado por el Ingeniero Director Eusebio Elorrieta. Almería 5 de octubre de 1935. Archivo APPA.

364. LCM, 19-IX-1935, portada. «Intereses de Almería. Un ruego del sr. Tuñón de Lara». Ruego presentado por Antonio Tuñón de Lara en el Congreso de los Diputados el 16 de octubre de 1935.

365. LCM, 7-XII-1935, p. 6. «Congreso. Madrid».

quisición por concurso de los dos elevadores y cuatro transportadores con una mínima variación sobre el proyecto de Elorrieta que hace referencia a condiciones de pago de la maquinaria a adquirir.³⁶⁶

El 13 de febrero de 1936, el Consejo de Ministros autoriza al Ministerio de Trabajo, Sanidad y Previsión a destinar la cantidad de 49.500 pesetas para la continuación de las obras del puerto, en lo referente al pago de jornales y pequeñas actuaciones.

En marzo, una vez consolidada la victoria del Frente Popular en las elecciones legislativas de febrero, los obreros del puerto vuelven movilizarse por nuevas reivindicaciones y acuden a entrevistarse en Almería con el gobernador civil, acompañados por el alcalde abderitano. Tras esta entrevista, a los pocos días, deciden paralizar las obras porque exigen a las autoridades dos turnos de trabajo en lugar del turno único establecido.³⁶⁷

En 1936 la flota pesquera de Adra ha evolucionado y la situación de las instalaciones portuarias impide realizar los desembarcos con la facilidad que se realiza en otros puertos. En ese momento estas faenas se hacen tanto por el muelle comercial como por la playa. En el muelle comercial, por su altura de dos metros sobre el nivel del mar, se hace imposible que los barcos pequeños puedan desembarcar las capturas. Se da la circunstancia de que la mayoría de la flota pesquera está compuesta por pequeñas embarcaciones que no tienen más remedio que realizar sus faenas de desembarco por la playa, en unas condiciones pésimas.

Eusebio Elorrieta redacta un proyecto de muelle pesquero a instalar en el futuro andén de costa, como zona más abrigada del puerto, frente a un escollado de defensa de la vía del ferrocarril. En esa zona escogida hay además espacio para varar las embarcaciones pesqueras.

El ingeniero proyecta un muelle de atraque para barcos pesqueros paralelo a la costa que, partiendo del trozo de andén de costa construido y en su misma alineación, tuviese una longitud de 250 metros. Este emplazamiento tenía capacidad para aumentar sus dimensiones ante el crecimiento futuro del número de embarcaciones. El lugar escogido permitía contar con un andén, que una vez hecho el relleno en la parte posterior del muro, era suficientemente amplio para realizar las instalaciones de las dependencias auxiliares para la preparación, arreglo y embalaje del pescado. Este andén quedaba ubicado fuera de la zona marítimo terrestre y en terreno ganado al mar.³⁶⁸

366. AAPPA, Expediente del Puerto de Adra. 1935. Subsecretaría de Obras Públicas, Sección de Puertos, Negociado de Puertos Pesqueros y de Refugio, Oficio del Jefe de Sección al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Madrid 24 de diciembre de 1935.

367. *LCM*, 12-III-1936, p. 2, «Del Gobierno Civil. Dice el gobernador»; *LCM*, 10-IV-1936, p. 2; «Del Gobierno Civil. Hablando con el Gobernador».

368. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Junta de Obras del Puerto de Almería, Expediente 2119-1826, Sección 1ª, leg 541, n.º11, Elorrieta y Artaza, E.: «Proyecto de muelle para embarcaciones pesqueras para el puerto de Adra», Memoria, Almería, 10 de abril de 1936.

Propone este ingeniero un sistema de adjudicación de obras por contrata, con un presupuesto de 437.526 pesetas.

El 23 de abril, el Ministerio de Obras Públicas aprueba el proyecto reformado de dragado del puerto de Adra con las modificaciones planteadas del contrato de arrendamiento de la draga Almería.³⁶⁹

A comienzos de junio el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Antonio Bañón, emite su informe favorable al proyecto de muelle para embarcaciones pesqueras. A finales de mes el proyecto del muelle pesquero se encuentra en fase de información pública por un periodo de 30 días para la presentación de las correspondientes alegaciones.³⁷⁰

Días más tarde, el 27 de junio, el Consejo de Ministros aprueba expedientes de obras para proseguir los trabajos de los diques de abrigo, así como la autorización al ministro de Obras Públicas a la contrata de las obras del dragado del puerto de Adra, aún pendientes.³⁷¹

A comienzos de julio estas obras reciben un nuevo impulso. La Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos designa el 4 de septiembre como fecha para la subasta de estos trabajos, con un presupuesto de 103.768 pesetas. Pero el inicio de la Guerra Civil es inminente y hará imposible que la subasta se celebre como también paralizará otros proyectos en marcha.³⁷²

El puerto de Adra durante la Guerra Civil

El estallido de la Guerra Civil el 18 de julio de 1936 altera el funcionamiento normal de las instituciones del Gobierno de la República, si bien Adra, en un principio, va a vivir alejada de las grandes operaciones militares y de los frentes de batalla.

En ese momento, la plantilla de trabajadores del puerto está formada por un total de 263 personas repartidas en un total de 42 categorías profesionales con salarios que oscilan entre las 7,25 pesetas de un guarda vías y las 14 pesetas del mecánico. Las categorías profesionales y sueldos eran los siguientes, en pesetas: mecánico, 14; chófer

369. AAPP, Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos, Sección de Puertos, Negociado de Puertos Pesqueros y de Refugio, Expediente del Puerto de Adra, 1936, Oficio del Director General de Obras Hidráulicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería comunicando por Orden Ministerial de 23 de abril la aprobación del proyecto reformado de dragado del puerto de Adra.

370. AAPP, Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos, Sección de Puertos, Negociado de Puertos Pesqueros y de Refugio, Expediente del Puerto de Adra, 1936, Informe del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería sobre el Proyecto de muelle para embarcaciones pesqueras en el puerto de Adra, Almería, 5 de octubre de 1936.

371. *La Vanguardia de Barcelona*, 27-VI-1936, p. 21, «Madrid. Reunión Ministerial. Consejo de Ministros»; *La Vanguardia*, 28-VI-1936, p. 22, «Decretos sancionados por el jefe del Estado».

372. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1936, Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos, Oficio del Director General al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería anunciando la Orden de 1 de julio designando el 4 de septiembre para la subasta de las obras de dragado del puerto de Adra, Madrid, 14 de julio de 1936; Ver *Boletín Oficial de la Provincia de Almería*, n.º 165 de 17 de julio de 1936, pp. 1-2, Dirección General de Obras Públicas y Puertos.

camión, 12; ayudante mecánico, 10,5; maquinista de locomotora, 11; fogonero locomotora 9,5; embragador, 8; auxiliar embragador, 8; maquinista grúa, 10; fogonero grúa, 8,5; maquinista grúa Titán, 10; ayudante grúa Titán, 8; maquinista compresor, 10; carpintero, 10,5; ayudante carpintero, 8; herrero, 10,5; ayudante herrero, 9,5 y 8; encargado, 10; ayudante encargado, 10; almacenista, 9; listero, 9; enmendador, 8,5; artillero, 10,5; martillero, 10; auxiliar martillero, 10; fogonero hormigonera, 10; peón, 7 y 8; saneador, 9; guarda, 7,5; enganchador, 8; aguador, 7,5; peón engrasador, 7,5; ayte fragua, 8; encargado, 10; asentador vía, 10; patrón gabarra, 9,5; marinero gabarra, 8; guarda frenos, 9; albañil, 10,5; ayudante albañil, 8; ayudante general, 8; electricista, 9,5 y guarda vías, 7,25.³⁷³

Las obras de Adra se estaban desarrollando por administración con cargo a los presupuestos de la Junta Nacional del Paro. En estas circunstancias en las que la prioridad era el empleo de jornaleros sobre cualquier otro aspecto, deberá Elorrieta gestionar la continuación de los trabajos con los condicionantes propios de una guerra, cuyos avatares van a influir en una situación de relativa calma en la que la discontinuidad de los trabajos va a ser la situación dominante.

Durante esta etapa, Eusebio Elorrieta va a continuar elaborando proyectos para la continuación de las obras portuarias de Adra, que se van a prolongar hasta mediados del año siguiente.

En agosto de 1936, Elorrieta concluye la redacción de un tercer reformado de la construcción de los diques de abrigo debido a los incrementos de precios registrados en las principales materias primas, la modificación de la jornada laboral que había pasado de ocho a siete horas y al incremento de los jornales.³⁷⁴

Este reformado tiene un presupuesto de 1.727.473 pesetas, que, acumulado a los dos anteriores, supera los 5,7 millones de pesetas. El ingeniero redactor trata de racionalizar el empleo de materias primas indispensables como el carbón para el funcionamiento de la maquinaria y el cemento como principales inputs que registraban importantes subidas de precios.

La Dirección General de Obras Hidráulicas no puede asumir el coste del proyecto y lo deja paralizado. A cambio, aprueba un proyecto parcial para continuar las obras con un límite de 40.000 pesetas, en un intento por dar apariencia de cierta normalidad y proporcionar trabajo.³⁷⁵

Las obras del tinglado cerrado han concluido a primeros de agosto. Ángel Ochoarena ostenta el cargo de 4º inspector regional del nuevo Consejo de Obras Públicas,

373. AHPA, Junta de Obras del Puerto, Expediente 19219, Planes Económicos de los Puertos de Adra y Roquetas de Mar, Elorrieta y Artaza, E.: «Puerto de Adra», Relación del personal que trabajaba en las obras de terminación de los diques de abrigo del Puerto de Adra en el mes de julio de 1936, Informe de 1939.

374. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Junta de Obras del Puerto de Almería, Sección 1ª, leg 544, n.º 5, Expediente 2120-1831, Elorrieta y Artaza, E.: «Tercer proyecto de terminación de los diques de abrigo del puerto de Adra», Memoria, 25 de agosto de 1936.

375. Ídem, n.º 4, Expediente 2120-1830. Elorrieta y Artaza, E.: «Proyecto parcial para continuación de las obras del dique de abrigo de Poniente del puerto de Adra», 3 de febrero de 1937.

con responsabilidad sobre las provincias de Málaga, Granada, Jaén, Almería y la ciudad de Melilla. Fruto de esta nueva responsabilidad, Ochotorena señala el día 7 de septiembre como fecha para verificar la recepción provisional de las citadas obras y convoca a los representantes de los organismos implicados.³⁷⁶

Llega la fecha convenida y tal y como estaba previsto se presentan, entre otros, para levantar acta de recepción provisional, el propio Ochotorena, Eusebio Elorrieta, José Perals Loaisa, ingeniero encargado de las obras y Francisco Oliveros contratista. Pero el edificio está ocupado por un comité obrero que lo va a dedicar a diversas funciones como saladero de pescado y cuartel de milicias, que ocasionarán al tinglado importantes desperfectos.

Tal y como recoge Ochotorena en su acta, el tinglado estaba intervenido por el comité «no pudiendo efectuar el citado reconocimiento por encontrar el tinglado completamente lleno de sacos de pulpa de remolacha, colocados allí, según se manifestó, por orden del comité de la fábrica de azúcar de la población...» Añade además el ingeniero que

... no precisando dicho comité la fecha en que el tinglado quedaría desocupado y a disposición de ser reconocido, el Ingeniero Inspector previno al contratista que diera cuenta a la Jefatura de Obras Públicas de dicha fecha en cuanto le fuera conocida, con el fin de fijar otra para el reconocimiento y recepción provisional del tinglado de que se trata...

Esta circunstancia provocará que el tinglado no pueda utilizarse como equipamiento portuario hasta después de finalizada la guerra.³⁷⁷

La contienda civil va a poner en dificultad la navegación nocturna debido a la necesidad de apagar el faro. Desde julio a diciembre del 36 su luz funcionará de manera intermitente dejando de prestar servicio ante cualquier atisbo de ataque de la aviación enemiga.³⁷⁸

A finales de ese año Elorrieta elabora un presupuesto de gastos de conservación del puerto de Adra para el año 1937 en el que aumenta el número de guardas al objeto de garantizar la integridad de la maquinaria que queda estacionada en los diques debido a la paralización progresiva de las obras.

A comienzos de enero de 1937, la Junta Nacional del Paro anuncia que va a destinar 816.480 pesetas para la continuación de las obras de los puertos de Adra y de

376. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1936, Oficio del Inspector Regional 4º del Consejo de Obras Públicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería señalando el día 7 de septiembre para verificar la recepción provisional del tinglado cerrado del puerto de Adra, Almería, 13 de agosto de 1936.

377. AAPP, Expediente del Puerto de Adra, 1936, Acta relativa al reconocimiento y recepción provisional de in tinglado cerrado construido en el puerto de Adra, 7 de septiembre de 1936, Ángel Ochotorena Trujillo, ingeniero inspector de la 4ª Región del Consejo de Obras Públicas. Este organismo había sido creado por Decreto de 25 de abril de 1936. Ver AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2118-1824, Vicente Vicioso, V.: «Liquidación de las obras del tinglado cerrado en el puerto de Adra», 1942, Acta del Inspector Regional.

378. SANZ CRUZ, M.: ob. cit., p. 37.

Almería.³⁷⁹ Pero los anuncios oficiales no pueden cambiar la situación real. En el caso de Adra las obras siguen paralizadas al no disponerse de fondos.

En febrero, la Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos ordena realizar proyectos parciales de poca cuantía para poder seguir con algunos trabajos. Eusebio Elorrieta concluye un proyecto parcial para la continuación de las obras del dique de abrigo, disponiendo para ello de una cantidad inferior a 40.000 pesetas.

A mediados de ese mes la Dirección General de Obras Hidráulicas aprueba este proyecto parcial, por la exigua cantidad de 39.996,02 pesetas. Se trata de tener ocupados a los obreros, sin más aspiraciones de ingeniería.³⁸⁰

Febrero de 1937 va a estar marcado en lo social por la toma de Málaga por las tropas de Franco, que provoca un cambio en la vida cotidiana de Adra. Una marea humana de civiles y militares en retirada huye por la carretera en dirección Almería, en distintos medios de locomoción y la inmensa mayoría a pie, asediados por el ejército invasor. A partir del día 8, el faro es apagado definitivamente dejando de prestar servicio y siendo ocupado por fuerzas de carabineros del ejército republicano que establece una línea de ametralladora y un puesto de observación.³⁸¹

A pesar de la evacuación realizada en sucesivos días en barco con destino a las provincias de Alicante, Valencia y Barcelona, varios miles de refugiados continúan en Adra. Ante esta situación Eusebio Elorrieta pide la continuación de las obras tanto por la necesidad de dar trabajo a los más de 260 hombres en plantilla como para evitar un serio problema de orden público en la localidad. Entre refugiados y brigadistas, que llegan a reforzar el frente oeste que está a pocos kilómetros, Adra quintuplica su población pasando de 5.000 a 25.000 habitantes.³⁸²

En ese momento, el frente más próximo a Adra se ha estabilizado en la localidad costera granadina de Castell de Ferro y vuelve a la población abderitana una cierta calma, en la que la continuación de las obras portuarias es fundamental tanto por los jornales que genera como por la sensación de actividad y de moral de la población civil en zona republicana.

Avanzado marzo se vuelven a tener noticias adversas sobre la tramitación del Proyecto de terminación de los diques de abrigo que Elorrieta había concluido en agosto del

379. *La Libertad*, Madrid. 3-I-1937, p. 5, «Reunión de la Junta Nacional del Paro».

380. AAPP, Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, 1937, Orden de 15 de febrero de 1937 aprobando el proyecto parcial de continuación de las obras del puerto de Adra por el sistema de administración de 39.996,02 pesetas; Oficio del Director General de Obras Hidráulicas al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Valencia, 15 de febrero de 1937.

381. SANZ CRUZ, M.: ob. cit., p. 39.

382. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Junta de Obras del Puerto de Almería, Expediente 2122-1843, leg. 57-2, Elorrieta y Artaza, E.: «Cuarto Proyecto Parcial para continuación de los diques de abrigo del Puerto de Adra», Memoria, 15 de noviembre de 1937.

año anterior. De forma sorprendente la Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos apuesta ahora por el sistema de contrata, a todas luces imposible.³⁸³

Un mes más tarde la Dirección General decide destinar otra pequeña cantidad similar a la aprobada el mes anterior para que las obras continuasen bajo mínimos y se pudiese pagar el jornal de los obreros. Este nuevo proyecto parcial es aprobado con un presupuesto de 49.934 pesetas.³⁸⁴

Elorrieta va a seguir realizando este tipo de proyectos parciales con un coste asumible y más fáciles de ser aprobados dadas las circunstancias. Con estos dos proyectos parciales a los que se suma otro que será aprobado en julio, se garantizaba que las obras continuasen por el procedimiento de administración, por importe total de 387.691 pesetas.³⁸⁵

En realidad con 50.000 pesetas no se alcanzaba a cubrir el trabajo de más de 20 días. El pago del salario mensual para la nómina de trabajadores alcanzaba la cifra de 58.000 pesetas y con el coste de los materiales, las obras necesitaban un mínimo de 70.000 pesetas, con lo que era preciso renovar cada tres semanas el presupuesto parcial disponible.³⁸⁶

La aprobación del tercer proyecto parcial, con un presupuesto mucho mayor que los anteriores, de casi 300.000 pesetas, va a requerir varios meses de modificaciones y remisión de documentos en un frente republicano cada vez más estrangulado, con un gobierno que lleva varios meses en Valencia.

El nuevo Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas aprueba el 19 de julio el expediente para realizar de manera urgente estas obras por administración, autorizando a Elorrieta proseguir los trabajos.

El director general de Obras Hidráulicas y Puertos ordena la tramitación de los fondos aprobados para tal fin, con fecha 11 de agosto. Pero dada la marcha de la guerra, el importe total se aprueba de manera fraccionada mediante dos envíos en agosto y octubre.³⁸⁷

Elorrieta, sabedor de que es casi imposible que en esos momentos el Gobierno de la República aprobase un gran presupuesto para la continuación de las obras en toda su extensión, concluye a mediados de noviembre la redacción de un cuarto proyecto parcial para la continuación de las obras de los diques de abrigo. Tras la última cantidad parcial

383. AAPP, Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, 1937, Orden de 20 de marzo de 1937 desestimado la aprobación del tercer proyecto de terminación de los diques de abrigo del puerto de Adra; Oficio del Director General de Obras Hidráulicas y Puertos al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Valencia, 20 de marzo de 1937.

384. *Ibidem*, Orden de 8 de abril de 1937 aprobando el proyecto parcial para la continuación de las obras en el puerto de Adra; Oficio del Director General de Obras Hidráulicas y Puertos al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Valencia, 8 de abril de 1937.

385. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas. Junta de Obras del Puerto de Almería, Expediente 2122-1843, Legajo 57-2. Elorrieta y Artaza, E.: «Cuarto Proyecto Parcial para la continuación de los diques de abrigo del puerto de Adra», Memoria, 15 de noviembre de 1937.

386. *Ídem*.

387. AAPP, Ministerio de Comunicaciones, Transportes y Obras Públicas, Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos, Sección de Puertos, Expediente del Puerto de Adra, 1937, Orden Ministerial de 11 de agosto de 1937 aprobado técnicamente el tercer proyecto parcial para continuación de las obras de los diques de abrigo del puerto de Adra y de aprobación del expediente para ejecutarlas por administración; Oficio del Director General de Obras Hidráulicas y Puertos al Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Almería, Valencia, 11 de agosto de 1937.

destinada a la continuación de las mismas, las obras peligraban por un nuevo parón debido a la falta de fondos para su financiación. Este cuarto proyecto, con un importe mayor, asciende a 300.000 pesetas con el fin de garantizar la prolongación de los trabajos hasta los primeros meses de 1938.³⁸⁸

Justifica Elorrieta la importancia de proseguir las obras en el ahorro que supone seguir con los trabajos en lugar de pagar el subsidio de paro a los obreros, al tiempo que señala que su continuación va a fomentar el desarrollo del sector pesquero. La pesca era una de las principales fuentes de alimentación de la población y de las tropas situadas en los frentes próximos de Castell de Ferro y Guadix, ambos en la provincia de Granada, mediante los envíos que se hacen desde la fábrica de conservas de pescado Santa Isabel, en poder ahora de la CNT.

De manera consecutiva, concluye Elorrieta un quinto proyecto parcial, complementario con el anterior, dentro del mismo mes, con la limitación de no sobrepasar una cantidad máxima de 50.000 pesetas. Todo ello para evitar las perturbaciones que ocasionaría la paralización de las obras.

No hay respuesta oficial para aprobar el cuarto proyecto parcial, el más caro. La Dirección General de Obras Hidráulicas opta por aprobar el quinto parcial, mucho más asequible, por medio de la siguiente comunicación:

Se ordena Director Puerto de Almería. Urgente proyecto 50.000 pts. Continuación obras puerto de Adra, sin que legalmente pueda otorgarse autorización que se solicita, debiendo, mientras se tramita proyecto procurar dar trabajos aquellos obreros en las obras que se vienen ejecutando con cargo a los créditos ordinarios que se libran a la misma. Ruégole realice cerca obreros labor conciliadora teniendo en cuenta que Ministerio atiende siempre aspiraciones de los mismos con amplio criterio de justicia.³⁸⁹

Llega el año 1938 y el Estado Republicano está atravesando el peor año de la guerra. Ya nadie resuelve la tramitación de los expedientes y proyectos que se envían desde Adra y Almería. El dinero de los proyectos parciales se ha agotado y las obras van a quedar paralizadas sin remedio hasta el final de la contienda. Los últimos trámites conocidos son de mediados de marzo de 1938, quedando muchos frentes abiertos para el futuro.³⁹⁰

A comienzos de 1939 el fin de la guerra es cada vez más palpable. En ese momento la lista de trabajadores adscritos a las obras es de 60. Sus sueldos, en muchos casos, se han duplicado en poco más de dos años y medio debido principalmente a la carestía de los ali-

388. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Junta de Obras del Puerto de Almería, Expediente 2122-1843, Legajo 57-2, Elorrieta y Artaza, Eusebio.: «Cuarto Proyecto Parcial para la Continuación de las obras de los Diques de Abrigo del Puerto de Adra», 15 de noviembre de 1937.

389. Ídem. La referencia al telegrama aparece en la memoria de este proyecto.

390. AAPP, Informe de la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Almería sobre el tercer proyecto de terminación de los diques de abrigo del Puerto de Adra. 14 de marzo de 1938, El Ingeniero Jefe Antonio Bañón.

mentos. Ahora hay 20 categorías profesionales con sueldos que oscilan entre las 25 pesetas del encargado principal y las 5 pesetas del peón de caballería.³⁹¹

A finales de marzo, la guerra ha llegado a su fin. El día 30, el faro vuelve al servicio y enciende su luz una vez ocupada Adra por las tropas franquistas.³⁹²

Ahora le toca al ingeniero Eusebio Elorrieta justificar esa maraña de proyectos parciales y reformados, ante la administración de un nuevo Estado que va a cuestionar toda la actuación en la etapa republicana y va a perseguir políticamente a este ingeniero director, que es encarcelado tras la toma de Almería.

391. AHPA, Junta de Obras del Puerto, Expediente 19219, Planes Económicos de los Puertos de Adra y Roquetas de Mar. Elorrieta y Artaza, E.: Relación de personal que trabaja en la obra de terminación de los diques de abrigo en el puerto de Adra en febrero de 1939.

392. SANZ CRUZ, M.: ob. cit., p. 41.



1911-2011

BLOQUE 2
LA FINALIZACIÓN DE LAS
PRINCIPALES INFRAESTRUCTURAS
(1939-1983)

Las obras en la posguerra y en el periodo de autarquía (1939-1959)

Prolongación del dique de poniente y dragados para evitar los aterramientos

Desde abril de 1939 el mercado español quedó prácticamente cerrado, con la implantación de un nuevo modelo económico basado en la autarquía. Con ello se perseguía conseguir un alto grado de autosuficiencia económica y el fortalecimiento de la defensa nacional al centrar la inversión en la industria militar y en las materias primas.

La consecuencia fue un crecimiento negativo que también se manifestó en el sector industrial. El resultado de esta política económica fue un fracaso, ya que hasta 1950 el crecimiento fue muy lento debido a la escasez de materias primas básicas. El comercio y la actividad portuaria, se vieron también muy afectados por esta situación. Este periodo va a extenderse hasta 1959.

En Almería, nada más entrar las tropas franquistas, Eusebio Elorrieta es relevado de sus funciones, destituido y detenido. Acusado de colaboración con el Gobierno de la República, es confinado en su domicilio.

El ingeniero Tomás Brioso Raggio,¹ encargado de la dirección facultativa del puerto de Málaga, es enviado a Almería en mayo de 1939 para relevar a Elorrieta de forma interina. Tomás Brioso tiene la misión de evaluar la situación contable del puerto de Adra, establecer un presupuesto mínimo de funcionamiento durante lo que resta de año y hacer una relación de las obras más urgentes que se necesitan acometer.²

Con respecto al estado de las obras, el dique de levante está en ese momento acabado a falta solo del morro. El de poniente se encuentra más retrasado, a falta de 40 metros de escollera y 60 metros de cortina, además de los morros. Se encuentran construidos 150

1. Tomás Brioso Raggio (Badajoz, 1885-Málaga, 1946). Ingeniero de caminos, canales y puertos. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

2. AHPA. Junta de Obras del Puerto. Expediente 19219. Planes Económicos de los Puertos de Adra y Roquetas de Mar. Legajo 301, n.º 6, Brioso Raggio, T.: «Informe sobre la situación en que se encuentran los puertos agregados al de Almería situados en los pueblos de Roquetas de Mar y Adra», Almería, 25 de mayo de 1939.

metros de muelle de atraque, quedando una longitud similar por ejecutar. En cuanto a infraestructura, el puerto dispone únicamente de un tinglado cerrado junto a la parte del muelle construido.

Dando un repaso a las obras necesarias y su financiación, estima Tomás Brioso que se necesitan más de dos millones y medio de pesetas para acometer las más urgentes. De esta cantidad, unos dos millones se destinarían a la conclusión de las obras de los diques; el resto de lo presupuestado tiene por objeto la construcción de una lonja para la contratación del pescado y la adquisición de dos grúas eléctricas. Esta maquinaria sería emplazada en los muelles para la descarga de carbón con destino a la fábrica azucarera y para la carga y embarque de sacos de azúcar y barriles de alcohol.³

Pero el ingeniero solo logra reunir 400.000 pesetas procedentes de una cuenta bancaria y de la caja fuerte de la oficina del ingeniero director de la JOPA.

Tomás Brioso examina a la plantilla de trabajadores, que ahora va a ser drásticamente recortada, garantizándose solo el mantenimiento de los tres puestos fijos:

Como obreros fijos solamente hay tres: un encargado, un guarda y un electricista. El resto del personal, en número de unos 200 era todo eventual y durante el periodo rojo parece ser que ha estado cobrando con grandes exigencias y amenazas y sin hacer nada útil, hasta el punto de haberse gastado cantidad superior a los proyectos aprobados sin hacer obras apenas.

La estancia de Tomás Brioso en Almería va a concluir en julio. En noviembre, José García López es nombrado nuevo ingeniero director. En 1940, García López redacta un plan de obras para el puerto de Adra, similar en contenido y en presupuesto al realizado por su antecesor. El objetivo de este ejercicio es emplear 600.000 pesetas para iniciar las obras de los diques y acometer la obra completa de la lonja, por una cantidad equivalente.⁴

Pero 1940 pasa sin que las obras avancen un solo metro y, en noviembre, García López es sustituido por Vicente Vicioso Vidal.⁵ Este ingeniero elabora el plan económico para atender los gastos de conservación, inspección y vigilancia del puerto de Adra para el año 1941.

Este plan vuelve a incluir la conclusión de los diques de abrigo «... no solo para lograr con ellas la seguridad de las embarcaciones, sino también porque de no prolongarse el dique de Poniente, los aterramientos cada día mayores acabarán por cegar la boca de entrada». Cifra la inversión necesaria para su terminación en más de 2,7 millones de pe-

3. Ídem. El modelo de grúa seleccionada era de tipo eléctrico y 3 toneladas de carga.

4. AHPA, Junta de Obras del Puerto, Expediente 19219, García López, J.: «Plan Económico para atender a los gastos de conservación, inspección y vigilancia de los puertos de Adra y Roquetas de Mar durante el año 1940» Almería, 17 de noviembre de 1939.

5. Vicente Vicioso Vidal [Villareal (Castellón), 1890-Castellón 1946]. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

setas, estimando que en el ejercicio de 1941 podrían destinarse a las mismas unas 600.000 pesetas.⁶

También reclama para el tráfico pesquero, que ya por esas fechas estaba desplazando en importancia al de cabotaje, la construcción de una lonja de pescado, recuperando el proyecto de Tomás Brioso, y un muelle de atraque para las embarcaciones pesqueras.

En marzo de 1941 se produce la recepción provisional del tinglado cerrado del puerto, haciendo constar la inspección que las obras tenían desperfectos debido a sus distintos usos durante la guerra, que consistían en roturas de la mayor parte de los cristales de los ventanales y de las puertas metálicas, así como daños en el pavimento por haberse construido una zanja.⁷

El acta de inspección es aprobada el 7 de abril autorizando al contratista a que procediese a la reparación de los desperfectos. A la hora de reparar los ventanales se comprobó que era necesaria la sustitución de la mayor parte de los cristales. La escasez de cristal motivó su sustitución por tabiques de citara de ladrillos, más económicos y fáciles de conservar.

En este año se va a reanudar el funcionamiento de la fábrica de conservas. A comienzos de septiembre de 1940, el Banco Español de Crédito había anunciado la subasta del inmueble y la maquinaria que integraban las instalaciones de conservas *Santa Isabel*.⁸ El 25 de mayo de 1941 se materializa la compra y entra en funcionamiento como conservera de tomates, guisantes y pescado.⁹ A partir de ese momento, Joaquín Vázquez Vázquez, su nuevo propietario, se convierte en un empresario clave en el desarrollo económico de Adra y del puerto.¹⁰

A pesar de esta buena noticia, la construcción del puerto sigue paralizada sin financiación. El alcalde de Adra, Joaquín Glaría, encabeza una comisión que se desplaza a Almería para interesar al gobernador civil y conseguir la reanudación de las obras.¹¹

Esta inactividad en lo tocante a las infraestructuras contrasta con el importante movimiento de buques mercantes que arriban con cargamentos de carbón para la maquinaria de la fábrica Azucarera Nuestra Señora del Mar, conocida popularmente como Azucarera de Adra, que en ese momento se encuentra en plena campaña de producción.¹²

6. AHPA, Junta de Obras del Puerto, Expediente 19219, Vicioso Vidal, V.: «Plan Económico para atender a los gastos de conservación, inspección y vigilancia de los puertos de Adra y Roquetas de Mar durante el año 1941». Almería 7 de noviembre de 1940.

7. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2118-1824, Comisión Administrativa de Puertos a Cargo Directo del Estado, Dirección Facultativa de las Obras y Servicios del Puerto de Almería, Vicioso Vidal, V.: «Liquidación de las obras del tinglado cerrado en el puerto de Adra». Año 1942. Acta de recepción provisional del tinglado de 11 de marzo de 1941 levantada por el Inspector de la 13ª Demarcación.

8. Diario *Yugo*, Almería, 3-IX-1940, p. 3, «Banco Español de Crédito. Anuncio de subasta voluntaria», Almería, 23 de agosto de 1940. Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*. Este edificio había sido la antigua azucarera Santa Amalia.

9. Diario *Yugo*, Almería, 27-III-1941, p. 4, «Adra. En breve se instalará una importante fábrica de conservas». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*. La fábrica es adquirida por 190.000 pesetas.

10. VÁZQUEZ VÁZQUEZ, J.: [1908 Berja (Almería)-1970 Adra (Almería)]. Empresario. Ver más adelante, Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

11. Diario *Yugo*, Almería, 22-III-1941, p. 4, «Adra». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

12. Diario *Yugo*, Almería, 7-V-1941, p. 2, «Adra. Actividad en el puerto». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.



Aterramientos de la bocana del puerto en 1942. Archivo Histórico Provincial de Almería.

Ya en el año 1942, el 10 de febrero terminan las obras de reparación del tinglado cerrado del puerto y el 17 de febrero de ese año son recepcionadas definitivamente.

Ese año se produce un cambio en la organización administrativa de las instituciones de gobierno de los puertos. Se crea una Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado (en adelante CAPE), de la que dependía el puerto de Adra, como agregado a la Dirección Facultativa del Puerto de Almería (en adelante DFPA).

En noviembre se licita la primera obra del puerto de Adra en años. El *Boletín Oficial de la Provincia* publica el concurso de las obras de caseta para oficinas del puerto. Se proyecta la construcción de un edificio de una sola planta de forma rectangular de 72 m² de superficie, de doce metros de largo por seis de ancho, cubierta por una losa nervada de hormigón armado y un forjado de azotea a la catalana.¹³

En los últimos meses de 1942, Vicioso Vidal recibe el encargo de un nuevo proyecto de dragado, que concluye el 28 de diciembre. El dragado del puerto volvía a retomarse, tras la imposibilidad de subastarse sus obras en septiembre de 1936 debido a la guerra. En este caso, el ingeniero estudia el dragado de la bocana, que en ese momento operaba con la mitad de su anchura inicial debido a la acumulación de arenas y gravas contra el dique

13. BOPA, n° 261 de 21 de noviembre de 1942, pp. 1-2. Obras Públicas. CAPE. DFPA. Anuncio. Ver también diario *Yugo*. Almería, 21-XI-1941, p. 6. Anuncio.

de poniente. El playazo formado por la corriente litoral, arrancaba desde una milla al oeste y terminaba en la misma punta del mencionado dique. Indica el ingeniero en su estudio:

A medida que iban avanzando las obras del dique, iba avanzando la playa aunque con cierto retraso. Pero al quedar aquellas paralizadas la playa llegó a la punta del dique y los nuevos acarreo, al rebasarla, han penetrado en el puerto impulsados por la marejada de Levante, formando una playa en la misma boca de entrada, que avanza sin cesar hacia el extremo del dique opuesto o de Levante con el peligro de obturarla si no se produce pronto el dragado.¹⁴

Señala el ingeniero que el dragado planteado era solo una solución paliativa ya que los acarreo de materiales continuarían penetrando en el puerto mientras no se prolongase el dique, no precisando la longitud necesaria para que evitase la entrada de arenas. Recuerda el ingeniero que retomar las obras suponía reparar toda la maquinaria y medios auxiliares que paralizaron su actividad en 1937.

Vicente Vicioso calcula un volumen del dragado necesario para la bocana de 60.453 m³. Con ello se alcanzaría una profundidad de 8 metros. Para realizar estas operaciones se estimaba un presupuesto de 625.960 pesetas y un plazo de ejecución de un año. Este nuevo proyecto queda de momento pendiente de su tramitación y aprobación.

En febrero de 1943 este ingeniero concluye la redacción del proyecto de prolongación del dique de poniente, la otra actuación urgente y complementaria al dragado.¹⁵ Recoge en la memoria de dicho proyecto que, en ese momento, el puerto de Adra está formado por dos diques de escollera natural: el de poniente, formado por tres alineaciones que se opone a las marejadas más fuertes que provienen del S.O. y el de levante, dejando entre los dos una bocana de unos 100 metros.

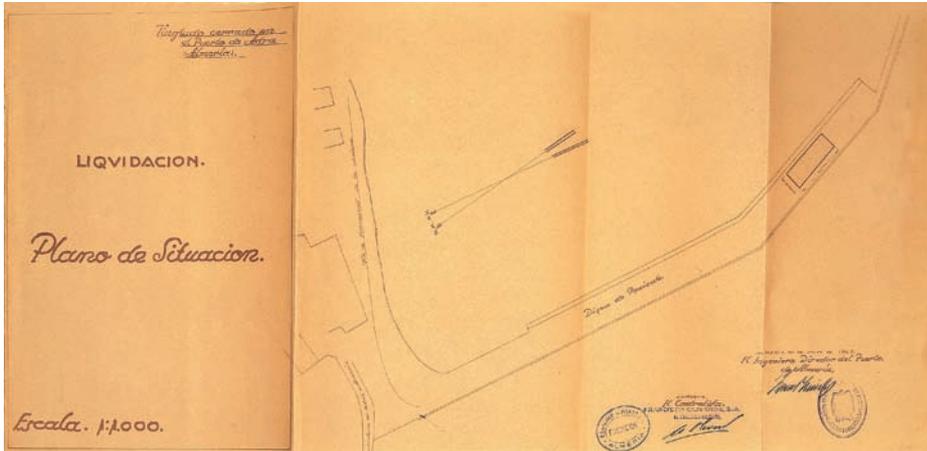
Debido a las obras que estaban pendientes de ejecución, la escollera del dique de poniente estaba interrumpida frente al extremo del de levante y la bocana se hallaba sin protección. Con los temporales del S.O. los barcos no podían ganar el puerto sin correr el peligro de estrellarse contra el dique de levante.

El redactor del proyecto estudia con detenimiento la situación de acumulación de arenas originada a medida que avanzaban las obras de escollera del dique de poniente y recuerda que está pendiente el dragado, operación que en las actuales circunstancias habría que realizar periódicamente para conservar el calado necesario.

El proyecto de prolongación redactado comprendía solo las obras de continuación del dique de poniente en unos 100 metros. El estudio aplazaba otras actuaciones, como las obras del morro del dique de poniente, en espera de una posible prolongación del mismo. Tampoco consideraba necesario abordar la construcción que faltaba en el dique de levante, ya que su ejecución implicaba la reducción de la anchura de la bocana.

14. AHPA, CAPE, DFPA, Expediente 2123-1852, Vicioso Vidal, V.: «Proyecto de Dragado en el Puerto de Adra», Memoria, Almería, 28 de diciembre de 1942.

15. AHPA, Junta de Obras del Puerto, CAPE, DFPA, Expediente 19220, Vicioso Vidal, V.: «Proyecto de Prolongación del Dique de Poniente del Puerto de Adra». Memoria, Almería, 20 de febrero de 1943.



Plano de situación del tinglado cerrado, julio 1942. Archivo Histórico Provincial de Almería.

Recomienda el ingeniero continuar con la explotación de la cantera del Hoyo de Vera, situada a unos 3,5 km del puerto y enlazada con éste por la vía de ferrocarril de ancho métrico que necesitaba ser reparada después de varios años de inactividad.

Enumera el ingeniero Vidal la maquinaria y elementos auxiliares que dispone para continuar las obras, que necesitan la correspondiente reparación y puesta a punto. El parque de material está compuesto por una cochera para locomotoras y un pequeño almacén ubicado en la cantera. 25 vagones con plataforma con carga de 10.000 kilos. 15 vagones volquetes con carga de 5.000 kilos. Dos locomotoras Koppel a vapor. Una locomotora Coillie a vapor. Una grúa Peter a vapor de 10 toneladas. Una grúa Euskalduna a vapor de 10 toneladas. Una grúa Koppel a vapor de 5 toneladas. Una báscula para vagones de 25 toneladas de fuerza. Un compresor estacionario con motor eléctrico de 50 cv estacionado en las canteras. Completa esta maquinaria una grúa Titán de 10 toneladas de fuerza y 15 metros de alcance.

Recomienda este ingeniero realizar las obras por el sistema de administración por destajos cuyo presupuesto supera los 2,5 millones de pesetas.

En julio de ese año la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas aprueba el proyecto de dragado, pendiente de aprobación desde finales del año anterior, con el presupuesto estimado por el ingeniero redactor. Esta aprobación juzga conveniente no comenzar de inmediato las operaciones de dragado, ligadas éstas a las de prolongación del dique de poniente:

... como los dragados que hay que ejecutar son consecuencia de los aterramientos del puerto, problema íntimamente ligado con las obras que se proyectan de prolongación del dique de Poniente, para evitar aquellos, parece que no es aconsejable, por el momento, acometer los

dragados, hasta conocer el resultado de las referidas obras, máxime teniendo en cuenta, que, dado el estado actual del puerto, la bocana que queda, después de los aterramientos habidos es suficiente para los barcos que pueden entrar en aquel.¹⁶

En noviembre, la Dirección General de Puertos aprueba técnicamente el proyecto redactado por el ingeniero Vidal para la prolongación de las obras del dique de poniente. La resolución establece una serie de modificaciones al proyecto en la sección tipo del dique. Todo queda preparado para acometer esta obra por destajos el año próximo, con un presupuesto para esa anualidad, de 500.000 pesetas.

El ingeniero Vicente Vicioso sabe que para la reanudación de las obras de los diques de abrigo, en las que habrá de emplearse una cantidad considerable de escollera es indispensable poner en condiciones de servicio el ferrocarril que une el puerto con las canteras, muy deteriorado tanto el material móvil como la infraestructura, debido a su antigüedad, a los acontecimientos de la guerra y a la paralización de las obras. Era necesario una profunda reparación de la vía y del material móvil. Este material era todo de ancho métrico y circulaba por una vía sin electrificar de carril tipo Vignole de 20 kilos, sobre traviesas de madera, que completaba una longitud de 3.150 metros desde la salida de las canteras hasta el extremo del dique de poniente. El ingeniero se afana en redactar durante el mes de abril tres proyectos de reparación especializados que concluye el 1 de mayo de 1944.

Comenzando por las locomotoras, estudia Vicioso las características de las tres locomotoras disponibles: dos tipo Koppel-Berlín (de tres ejes y dos ejes respectivamente), con una potencia de 50 HP y un peso de 10.000 kilos cada una. La tercera locomotora marca Coillier, fabricada en Bélgica, es de dos ejes, 30 HP y 7.000 kilos de peso.

El proyecto de reparación incluye solo las locomotoras alemanas, dado que la belga se encontraba en peor estado de conservación y no era necesaria para las obras del dique. Para arreglar este material era indispensable su traslado a unos talleres especializados de Almería, lo que requería su desmontaje en piezas para facilitar su transporte.¹⁷

De manera complementaria estudia Vicioso Vidal el material de vagones plataforma, compuestos por 25 unidades, indispensables para el acarreo de más de 100.000 toneladas de escollera. Cada uno de estos vagones tenía unas dimensiones de plataforma de 1,9 metros de ancho por 2,5 metros de longitud.¹⁸

Por último, aborda el ingeniero el proyecto de la reparación de los 15 vagones volquetes. Cada uno de ellos tenía una caja de madera de 2 metros de ancho, 2,5 metros de longitud y 0,40 metros de profundidad.¹⁹

16. AAPP, Ministerio de Obras Públicas, CAPE, Oficio nº 11417/164 del ingeniero director de la Comisión Administrativa de Puertos, Antonio Garely al ingeniero director de la DFPA, Madrid, 17 de julio de 1943

17. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, DFPA, Expediente 2123-1853, Vicioso Vidal, V.: Puerto de Adra. Proyecto de Reparación extraordinaria de dos locomotoras de 50 H.P. de Potencia, Almería, 1-V-1944.

18. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, DFPA, Expediente 2123-1855, Vicioso Vidal, V.: Puerto de Adra. Proyecto de reparación extraordinaria de 25 vagones plataforma de 10.000 kgs de carga útil, Almería, 1-V-1944.

19. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, DFPA, Expediente 2123-1856. Vicioso Vidal, V.: Puerto de Adra. Proyecto de reparación extraordinaria de 15 vagones volquetes de 5.000 kgs de carga útil, Almería 1 de mayo de 1944.

En total, las necesidades de reparación del material ferroviario, sin contar los desperfectos de la vía, ascendía a 220.969 pesetas, pero toda esta maquinaria será entregada al destajista de las obras del dique de poniente, sin reparación alguna.

A partir de mayo de 1944 se reactiva el proceso para la ejecución del dragado por el sistema de administración por destajo. El día 6 se publican las bases del concurso con un importe de ejecución, para el primer destajo, de 99.997 pesetas, para realizar un dragado de 10.970 m³. El contrato se dividía en varios destajos hasta completar las 551.059 pesetas. El plazo de ejecución de este primer destajo era de un mes, siendo el plazo total de todos, de seis meses.²⁰

El ingeniero Vicente Vicioso contacta con dos empresas habituales de estos trabajos, Dragados y Construcciones y Sociedad Puertos y Pantanos, para interesarles por este concurso. La subasta de las obras se fija para el día 1 de julio,²¹ pero ésta queda desierta al no haber postores.

Volviendo a las obras de prolongación del dique de poniente, el ministro de Obras Públicas autoriza su ejecución a finales de mayo, fijándose la subasta para el 15 de junio. El importe del proyecto quedó dividido en tres anualidades: 500.000 pesetas para el ejercicio de 1944, 1.200.000 pesetas para el año 1945 y 806.439 para el año 1946.²²

La prensa nacional recoge la noticia a principios de junio tratando de reflejar una cierta reactivación económica amparada en la obra pública, dentro de una serie de actuaciones aprobadas por el Consejo de Ministros.²³ Pero llega el 15 de junio y no aparece postor alguno para el primero de los destajos, declarándose el concurso desierto por insuficiencia de precios.

Para resolver este contratiempo, el ingeniero acomete la redacción de un proyecto más ajustado en cuanto a precios y materiales. Este reformado es concluido a finales de agosto, reduciéndose a menos de la mitad el volumen de mampostería necesario y subiendo hasta 140.000 toneladas de escollera. El 26 de octubre es aprobado técnicamente por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas por el último importe de presupuesto de administración aprobado.

El concurso para la contratación del primer destajo lo convoca la CAPE, a través del *Boletín Oficial de la Provincia de Almería* de 3 de noviembre, con un presupuesto de 99.935 pesetas.²⁴ A este anuncio sigue otro una semana después para los destajos 2º y 3º con presupuestos de 75.265 y 75.376 pesetas respectivamente.²⁵

20. AAPP, Obras Públicas, CAPE, DFPA, Obras de dragado en el puerto de Adra, Pliego de condiciones particulares y económicas, Almería, 6 de mayo de 1944.

21. Diario *Yugo*, 18-VI-1944, p. 7, Obras Públicas. CAPE. DFPA, Anuncio; *BOPA*, n.º 141, 23 de junio de 1944, pp. 1 y 2.

22. *BOE*, n.º 169 de 17-VI-1944, p. 4.741, «Decreto de 29 de mayo de 1944 por el que se autoriza para ejecutar, por el sistema de Administración, las obras del prolongación del dique de Poniente del puerto de Adra».

23. *La Vanguardia*, Barcelona, 4-VI-1944, p. 8, «Consejo de Ministros. Obras Públicas»; *Hoja del Lunes*, Madrid, 5-VI-1944, p. 5, «Acuerdo del Consejo de Ministros. Obras Públicas».

24. *BOPA*, 3-XI-1944, p. 3, «Obras y servicios del puerto de Almería. Anuncio», 30 de octubre de 1944.

25. *BOPA*, n.º 253, 10-XI-1944, p. 2, «Obras y Servicios del Puerto de Almería. CAPE», Anuncio, 9 de noviembre de 1944.

El 16 de noviembre la Dirección General de Puertos adjudica las obras a la empresa González Barros con domicilio en Madrid, empresa especializada en obra pública que había trabajado en grandes puertos como los de Tarragona, Castellón y diversos puertos pesqueros de Galicia.²⁶

Las obras son adjudicadas por importe de 3.434.769 pesetas, sin baja alguna sobre el presupuesto de licitación, cantidad que se corresponde con un total de 31 destajos aprobados inicialmente. En la decisión de la adjudicación de las obras a González pesa la importante maquinaria y medios materiales que la contrata maneja y tiene en stock, tan valiosos en esos momentos de escasez, como un transformador eléctrico, 6.000 metros de carril y elementos accesorios y una grúa flotante entre otros equipos. Los medios materiales de la empresa adjudicataria van a ser determinantes para lograr la reconstrucción del tendido ferroviario y la circulación de locomotoras y vagones para el transporte de escollera.²⁷

Las primeras obras comenzaron el 28 de noviembre de aquel año. Un mes más tarde, el 23 de diciembre, el ingeniero encargado de las obras, José Perals Loaisa²⁸ en nombre de la DFPA y un representante de la contrata, se reúnen en Adra para efectuar el traspaso de los elementos auxiliares propiedad de la Administración, para las necesidades constructivas del destajista.

Las obras se van a prolongar hasta el 30 de agosto de 1950, con el consiguiente aumento del importe final por revisión de precios hasta un total de 4.092.380 pesetas.²⁹

En este año de 1944, el Ayuntamiento de Adra dedica la portada del programa de mano de los festejos de septiembre a una imagen de la ciudad vista desde el muelle de poniente para resaltar la contribución de la infraestructura portuaria a la recuperación económica de la posguerra. Días antes del inicio de la feria, el diario *Yugo* dedica una página al programa de festejos, en el que se vuelve a reproducir la imagen citada y se anuncia la construcción del nuevo edificio del pósito de pescadores en un lugar adquirido por este organismo en la explanada del puerto.³⁰

En febrero de 1945 el ingeniero director Vicente Vicioso Vidal hace acopio de carbón en previsión de una aprobación futura del dragado del puerto, aún pendiente. El ingeniero director, dada la escasez de materias primas, consigue una provisión de 375 toneladas a cuenta del presupuesto aprobado para el dragado. Este carbón se va a almacenar en el

26. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2124, Revisión de Precios del Proyecto Reformado de Prolongación del dique de Poniente del Puerto de Adra, Años 1944-1950.

27. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2124, Vicioso Vidal, V.: «Acta del concurso celebrado para la adjudicación de los destajos 1º, 2º y 3º de las Obras de Prolongación del dique de Poniente del Puerto de Adra». Almería 15 de noviembre de 1944.

28. José Perals Loaisa (Granada 1895-1957). Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

29. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAOP, Grupo Granada-Almería, Expediente 2123-1851, Armas Andrés, R.: «Liquidación de las obras del proyecto reformado de Prolongación del dique de Poniente del Puerto de Adra», 9 de julio de 1968.

30. Diario *Yugo*, Almería, 3-IX-1944, p. 4, «Adra celebra sus fiestas tradicionales».



Tinglado cerrado del muelle comercial reparado en 1942. Colección Andrés Aguilera París.

tinglado cerrado para asegurar el funcionamiento de la maquinaria de vapor empleada en diversas obras portuarias de Almería, Roquetas y Motril.³¹

En agosto acaba la Segunda Guerra Mundial. La situación de España en el concierto mundial no varía y continúa el bloqueo internacional al régimen de Franco. En ese momento, la actividad empresarial en el sector pesquero se ve favorecida por la primera concesión para el establecimiento de una fábrica de hielo que preste a las embarcaciones el servicio de refrigeración necesario para la conservación del pescado hasta la llegada a puerto y su posterior comercialización.³²

La concesión es otorgada a la empresa Linares Vázquez, formada por Nicolás Linares Martín,³³ patriarca de una importante saga de empresarios pesqueros abderitanos, y por Joaquín Vázquez Vázquez, propietario de la fábrica de conservas.

El director general de Puertos y Señales Marítimas autoriza la ocupación de una zona dentro de los terrenos propiedad del puerto de Adra para construir una fábrica de

31. AAPP, Grupo de Puertos Málaga, Granada y Almería, Carpeta nº 19, Puerto de Adra, CAPE, Dirección Facultativa, Puertos agregados, Almería, febrero de 1945, Dragado del Puerto de Adra, Presupuesto aprobado de 551.059 pesetas por O. Ministerial de 8 de julio de 1943; Certificación de Vicente Vicioso Vidal, Ingeniero Director de la Junta de Obras y Servicios del Puerto de Almería; Relación de gastos ocasionados en el dragado del Puerto de Adra en dicho mes, Almería 28 de febrero de 1945.

32. BOE nº 233, 21-VIII-1945, pp. 1.307-1.308, Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, «Autorizando a Linares Vázquez Sociedad Limitada, de Adra, para ocupar terrenos en el puerto de Adra y establecer una fábrica de hielo y cámara frigorífica», Madrid, 30 de julio de 1945.

33. Nicolás Linares Martín (Adra, 1904-1985. Empresario y armador. Ver más adelante en Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

hielo y cámara frigorífica en una superficie máxima de 800 m² con capacidad para una producción de quince toneladas de hielo diarias.³⁴

La autorización de esta construcción se realiza como concesión por un plazo máximo de 45 años, momento en el que las instalaciones pasarían a ser propiedad de la JOPA, responsable de la construcción y conservación del puerto de Adra. La presencia de esta primera concesión en los terrenos portuarios suponía una importante fuente de ingresos para la JOPA, ya que la sociedad abonaría un canon revisable anual de cinco pesetas por metro cuadrado de superficie ocupada a partir del inicio de las obras. Además, la JOPA percibiría el 1% del producto bruto de las tarifas aplicadas en la fábrica con arreglo a la liquidación de los ingresos efectuados por el concesionario.

En 1946, la DFPA, de la que depende el de Adra, tiene nuevo ingeniero director en la persona de José Peral Loaisa, que sustituye a Vicente Vicioso. Peral concluye, el 31 de mayo, la redacción del proyecto de prolongación de 100 metros del dique de poniente.³⁵ Esta prolongación se hacía necesaria, ya que las obras adjudicadas a la constructora González Barros no habían tenido éxito. En su segundo año de trabajo, el avance de las arenas hacia el interior del puerto no solo no se había detenido, sino que casi obstruía la bocana.

La solución propuesta por el ingeniero José Peral busca alcanzar mayor profundidad. Para ello modifica la alineación recta que seguía el dique con un ángulo de 160° hacia el exterior, no forzando dicha alineación para no exponer la cara interior del perfil del dique a los temporales de levante. Establece el ingeniero un presupuesto de 5.355.319 pesetas.

La Dirección General de Puertos y Señales Marítimas archiva este proyecto y encarga a Peral la redacción de otro, en el que la longitud del dique se reduzca en 35 metros. A finales de año, Peral Loaisa ha concluido un nuevo proyecto para la prolongación de 65 metros del dique de poniente, después de realizar un estudio comparativo con otras instalaciones portuarias que han tenido los mismos problemas de aterramientos. Recuerda Peral que esta situación de aterramiento del interior del puerto se había visto agravada por no haberse realizado las operaciones de dragado.

José Peral hace un balance del proceso constructivo de este dique de poniente al que ha seguido en paralelo la formación de una extensa playa tanto al exterior del dique como al interior, poniendo en peligro la entrada y salida de barcos ante el progresivo cierre y taponamiento de la bocana:

Ya en 1928 cuando hacía 17 años que se construía la solución que se había adoptado y cuando la escollera vertida en el dique de Poniente alcanzaba el perfil 38 frente al dique de Levante, podía observarse que la playa formada a barlovento llegaba al origen de la tercera alineación alcanzando una zona que antes tenía -7 metros; y en 1936, en el que el dique llegaba al perfil

34. El edificio se construyó en terreno de dominio público anejo a la zona marítimo terrestre, con fachada al mar, distando de éste unos 40 metros, frente al futuro andén de costa.

35. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, DFPA, Expediente 2124-1863, Peral Loaisa, J.: «Proyecto de prolongación en 100 m del dique de Poniente del puerto de Adra (Almería)», Almería, 31 de mayo de 1946.

44, la formación de la playa le seguía a unos cien metros de distancia, que en 1939 había sido salvada y rebasada, dando entrada en el puerto de los productos acarreados que formaban una playa adosada a sotavento del dique y que tenía una marcada tendencia a cerrar la bocana.

La memoria redactada por Perals Loaisa recuerda que ya en 1943 las dimensiones útiles de la bocana se hallaban reducidas a la mitad y tres años después la amenaza de cierre de la misma podía ser cuestión de poco tiempo a pesar de que el dique se había prolongado cien metros más.

Además, los temporales acaecidos entre 1944 y 1946 afectaron a catorce kilómetros de carretera Cádiz-Barcelona a poniente del puerto de Adra, arrastrando el firme y la plataforma por las distintas ramblas al mar, transportándose todo ese importante material hacia el puerto. En los tres últimos años habían entrado unos 100.000 m³ de arenas de los que una parte habían llegado al puerto adosándose a barlovento del dique en construcción y permitiendo con su presencia la llegada de nuevos aportes que quedasen fijados y siguiesen alimentando la entrada de arenas al interior del puerto provocando el anunciado cierre de la bocana.³⁶

Estudia Perals la situación del puerto argentino de Quequen, afectado por una situación parecida al de Adra, donde se había optado por la prolongación del dique principal hasta llegar a un frente de profundidad de 12 metros que hacía más difícil la acción de los aterramientos y la afectación de la boca de entrada para la navegación. Con esta solución combinada con dragados esporádicos, se seguiría formando una gran playa a barlovento pero sin afectar negativamente al puerto y a su interior.

El presupuesto de este proyecto asciende a una cantidad de 4.619.850 pesetas y las obras tienen un plazo de ejecución de tres años. El proyecto tampoco será aprobado.

En febrero de 1947, el gobernador civil de Almería, Manuel Urbina Carrera,³⁷ viaja a Madrid para entrevistarse con el ingeniero jefe de Obras Públicas de la CAPE, acordando proceder a la redacción de un proyecto de muro de defensa que sería tramitado con la máxima urgencia.³⁸

Transcurridas unas semanas de este anuncio, José Perals aborda, a finales de mes, la redacción del proyecto de regulación de la superestructura del dique de levante.³⁹

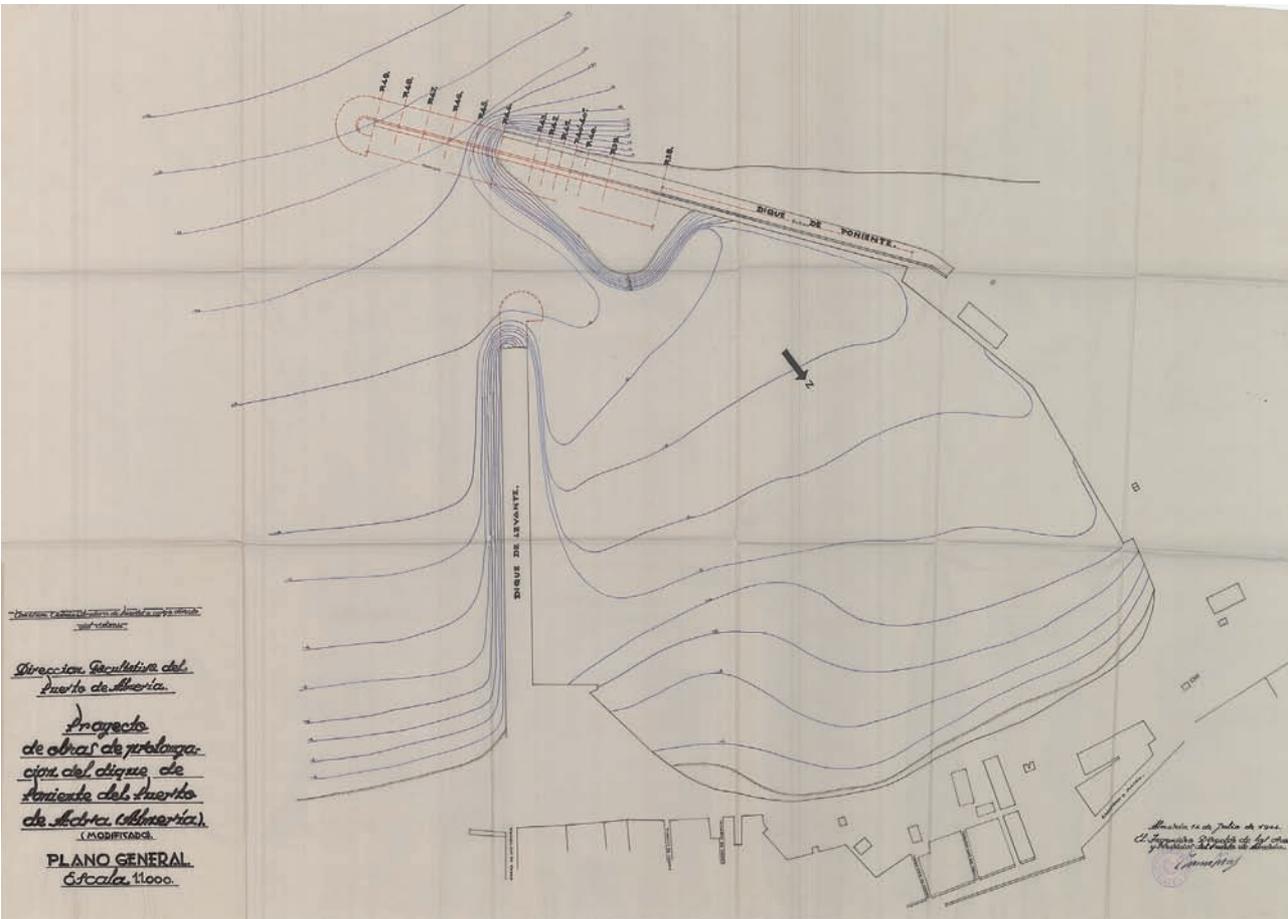
A juicio de Perals, la obra propuesta podría prestar un importante servicio a la flota pesquera completando la cortina y construyendo un muro de andén. Estas obras de

36. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Junta de Obras y Servicios del Puerto de Almería, CAPE, Expediente 2124-1865, Perals Loaisa, J.: «Proyecto de prolongación de 65 m del dique de Poniente del puerto de Adra», 31 de diciembre de 1946. Memoria.

37. *La Voz de Almería*, 10-VI-2009, p. 48. Manuel Urbina Carrera, nacido en Torrelavega (Cantabria), fue gobernador civil de Almería desde noviembre de 1946 a agosto de 1954. Destacó por su omnipresencia, protagonizando cualquier actividad e iniciativa que tuviese notoriedad social y por una vocación intelectual que se reflejó en su interés permanente por la cultura.

38. Diario *Yugo*, Almería, 7-II-1947, portada, «Importantes mejoras en los pueblos de Adra, Carboneras y Roquetas. Gestiones del Gobernador Civil», Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

39. AAPP, Junta de Obras y Servicios del Puerto de Almería, Perals Loaisa, J.: «Proyecto de la Regulación de la superestructura del dique de Levante. Junta de obras y Servicios del Puerto de Almería», 24 de febrero de 1947.



Prolongación del dique de poniente del ingeniero Vicente Vicioso Vidal, 1944. Archivo General de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas, [24-10452-001]

construcción del espaldón y muro de andén del dique de levante incluyen el relleno de escolleras, escalinata y bolardos, con un plazo de ejecución de un año.

Los beneficios de realizar este proyecto se concretan en la posibilidad de atracar embarcaciones que no pueden reparar sus redes en los días de levante y cuya estancia en el puerto con ese temporal se hace peligrosa.

En ese momento y una vez que el resto de actividades comerciales han decaído o se ven imposibilitadas por el aislamiento internacional que sufre el país, la pesca es la mayor fuente de ingresos.



El muelle de poniente en 1944. Ayuntamiento de Adra. Programa de la Feria y Fiestas de 1944. Foto retocada por Aguilera París.

El ingeniero aconseja no prolongar el dique de levante porque agravaría las dificultades que tienen las embarcaciones para entrar y salir del puerto, debido al estrechamiento de la bocana. Por tanto se recomienda postergar la conclusión de este dique, hasta encontrar solución al problema de entrada de arenas y al dragado de la boca.

Como actuaciones complementarias, se proyecta la instalación de 13 bolardos a lo largo del muro de andén a una distancia entre sí de 20 metros, así como una escalinata al final para embarcar y desembarcar en botes de pesca. En cuanto al coste de las obras, Perals Loaisa establece un presupuesto de 630.598 pesetas.

En el terreno social se registran los primeros avances para la mejora de las condiciones laborales de los trabajadores, mediante la entrada en vigor, el 17 de mayo, de la Reglamentación Nacional de Trabajos Portuarios, de aplicación al puerto de Adra. Esta normativa regula las relaciones básicas entre empresa y trabajador incluyéndose el seguro por enfermedad y las vacaciones.⁴⁰

40. Diario *Yugo*, Almería, 21-V-1947, p. 6, «La Reglamentación Nacional de Trabajos Portuarios». Aprobada por Orden de 14 de marzo de 1947; *BOE*, 4 de mayo. Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

Volviendo al proyecto paralizado de prolongación de 65 metros del dique de poniente, a finales de mayo se produce la resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, en sentido negativo. Este organismo no considera que la solución proyectada sea la adecuada para resolver el problema de los aterramientos y destaca su alto coste, abogando por continuar los estudios y por realizar los correspondientes dragados complementarios a las obras en marcha de prolongación de 100 metros del referido dique.⁴¹

Mientras Perals ve como sus proyectos son rechazados, las obras contratadas con González Barros van avanzando. En mayo son autorizados los destajos 29 y 30. En agosto esta empresa presenta la última certificación de obras de un total de 38 destajos realizados, hasta completar el importe de adjudicación de 3,4 millones de pesetas. Pero esta cantidad es insuficiente y el contratista pide un incremento de 838.000 pesetas, que no será aceptado de inmediato. Estas obras van a quedar paralizadas hasta abril de 1950.

A finales de noviembre se produce una nueva reorganización administrativa que afecta al puerto de Adra, dependiente hasta ese momento de la DFPA. El ministerio de Obras Públicas crea el Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería. El puerto de Adra va a pasar a depender de un ingeniero director con sede en Motril, cuyo primer representante es Pedro Gaytán de Ayala.⁴²

La paralización de las obras de prolongación del dique de poniente y la escasez de maquinaria que sufren todas las obras públicas del país van a provocar que la CAPE decida el traslado en régimen de alquiler de las principales grúas que en ese momento se encuentran en el puerto de Adra. Estas son desmontadas y transportadas en barco a diferentes puertos en construcción, como es el caso de Arenys de Mar (Barcelona) y Lage (La Coruña).⁴³

A comienzos de febrero de 1948 tiene lugar el nacimiento de la Cofradía de Pescadores de Adra, que va a asumir las funciones del pósito Nuestra Señora del Mar. La creación de la cofradía se va a officiar mediante el traspaso de todas las competencias, propiedades y activos del pósito, entidad que desaparece.

Una de las primeras actividades de la nueva organización es la de alertar al Instituto Social de la Marina de las instalaciones obsoletas que componían el sistema de luces de entrada a la bocana, ya que desde su instalación en los años 20, hasta la fecha, no habían sido reparados sus elementos eléctricos, registrándose continuas averías. En esta situación, las dos luces eléctricas, verde y roja colocadas en los espigones constituían un serio peligro para las embarcaciones de pesca. Debido a los frecuentes apagones de luz, el puerto queda completamente a oscuras; dándose casos de que barcos en la mar en noche cerrada no

41. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Expediente 2125-1867, Oficio n.º 24712/477 del ingeniero director de la Comisión, Antonio Garelli al ingeniero director de la DFPA, José Perals Loaisa, Madrid, 29 de mayo de 1947.

42. Ídem, Grupo de Puertos de Málaga-Granada-Almería, Expediente 2126-1873, Gaytán de Ayala, P.: «Revisión de precios del Reformado de Prolongación del dique de Poniente del puerto de Adra», Memoria, Motril 15 de enero de 1948.

43. AAAPP, Grupo de Puertos Málaga, Granada, Almería, Carpeta n.º 19, Puerto de Adra, CAPE, Oficios n.º 26591/106 y 26592/105 del Ingeniero director de la Comisión al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga-Granada-Almería. Madrid 5 de diciembre de 1947.

veían la bocana del puerto encontrándose seriamente amenazados de poder chocar en las escolleras.⁴⁴

También en febrero, Pedro Gaytán concluye la redacción del proyecto de espigón-pantalla.⁴⁵ En su estudio hace balance de lo sucedido con la invasión de las arenas en las distintas obras desarrolladas en el dique de poniente. Añade el ingeniero que en los últimos ocho años las arenas se extendían desde el interior del dique de poniente hacia el espigón de levante, con la amenaza del cierre total de la bocana.⁴⁶

Las obras de prolongación del dique de poniente, paralizadas por falta de fondos, habían demostrado ser en la práctica ineficaces para resolver el problema.

Calcula Gaytán que en los últimos tres años habían entrado en el puerto unos 33.500 m³ de arenas y predice además lo que ocurrirá años más tarde:

Puede, pues, afirmarse, que las aportaciones de arena seguirán produciéndose igual que se han producido hasta la fecha; pero con la diferencia de que el bajo que ahora se forme, se atravesará precisamente en la bocana del puerto, inutilizándolo en absoluto, en plazo de pocos años.

A partir de estas observaciones, propone la construcción de un espigón pantalla que corte el flujo de arenas hacia el interior del puerto y a la bocana, combinada con alguna operación de dragado para impedir que el puerto pierda calado. Este espigón se proyecta con una longitud aproximada de 81,5 metros, levantado dos metros por encima del agua, formando una «L» con el morro del espigón de poniente. El presupuesto de las obras se cifra en 3.156.387 pesetas con un plazo de ejecución de tres años.

Mientras el Ministerio de Obras Públicas analiza esta propuesta, los organismos más influyentes de Adra se movilizan. Se produce una reunión entre el alcalde, el ayudante militar de marina y el patrón mayor de la Cofradía de Pescadores con el comisario del Instituto Social de la Marina, al que solicitan su intermediación ante el ministerio para plantear una serie de acciones por la vía de urgencia:

... ejecución de las obras proyectadas y dragado del puerto... que se dote a los muelles del referido puerto del alumbrado de que carece, lo que da lugar a dificultades de atraque, carga y descarga en las operaciones pesqueras... También interesa la necesidad de construcción de una lonja para las operaciones de primera venta de pescado, ya que dicho puerto, además de la importante flota pesquera que posee, es punto de mucha concurrencia para las operaciones de venta de pescado...⁴⁷

A consecuencia de este encuentro, la Dirección General de Puertos encarga al ingeniero Pedro Gaytán un informe de estado de situación del puerto. El ingeniero aprovecha

44. SANZ CRUZ, M.: ob. cit., p. 43.

45. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Grupo de Puertos de Málaga-Granada-Almería, Expediente n.º 2125-1872. Gaytán de Ayala, P.: «Proyecto de Espigón-Pantalla del Puerto de Adra», Motril 15 de febrero de 1948.

46. Ídem.

47. AAPP, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Carpeta n.º 19, Puerto de Adra, Asuntos Generales, Ministerio de Obras Públicas, CAPE, Oficio n.º 29388/214 del ingeniero director de la Comisión Administrativa al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga-Granada-Almería, Madrid, 31 de julio de 1948.

la ocasión para recordar la importancia de abordar el proyecto concluido de espigón-pantalla. Con respecto al dragado del puerto, Gaytán lo desaconseja a corto plazo y empuja esta operación hasta pasados cuatro o cinco años justificando esta afirmación de la manera siguiente:

... las arenas que hasta la fecha existen en el interior del puerto, no perturban sensiblemente la entrada y salida de las embarcaciones que lo utilizan, y por lo contrario, completan muy eficazmente el abrigo de la dársena de los tiempos de levante. Tanto que solo a merced de la lengua de arena ya formada resulta atracable en buenas condiciones el único muelle de atraque disponible.⁴⁸

Con respecto a las otras cuestiones planteadas, el ingeniero considera muy necesario resolver el problema del alumbrado y el de la construcción de la lonja.

En esos días de agosto, de manera sorpresiva, el administrador de Rentas de Almería realiza una inspección de las instalaciones portuarias, levantando acta sobre las grúas y maquinaria existentes en el inventario y el equipamiento del ferrocarril. Resuelve en un primer momento que el puerto de Adra debe tributar y está incumpliendo sus obligaciones con la Hacienda Pública. Le responde el ingeniero director del Grupo de Puertos aclarando que ni el ferrocarril ni las grúas se emplean para actividad comercial alguna, sino para la construcción y mantenimiento de la infraestructura portuaria. La Administración de Rentas declara nula el acta de inspección y sus pretensiones de que el puerto tribute.⁴⁹

A comienzos de septiembre, el día 4, se ultiman, como cada año, las gestiones para los preparativos de la feria. En este caso el alcalde de la localidad dirige un oficio al ingeniero director del Grupo de Puertos solicitando «unos cuantos vagones del material de que disponen en la cantera a fin de construir provisionalmente una plaza para un festejo taurino que ha de celebrarse en esta ciudad con motivo de las fiestas de sus Santos Patronos». Días más tarde, el 9 de septiembre, confirma el ingeniero director la cesión de los vagones, sin uso alguno en ese momento.⁵⁰

A mediados de noviembre, el Ministerio de Obras Públicas acuerda aprobar técnicamente el proyecto de espigón-pantalla, con la esperanza de que las obras pudiesen contratarse el año próximo.⁵¹

48. Ídem, «Informe del Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Málaga-Granada-Almería», Motril, 9 de agosto de 1948.

49. Ídem, Obras Públicas, Comisión Administrativa del Puerto de Motril, Minuta n.º 711 del Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería al ingeniero director de la CAPE, Motril, 10 de agosto de 1948.

50. Ídem, Oficio n.º 1628 de 4 de septiembre de 1948 del alcalde de Adra al ingeniero director de las obras del Puerto, Motril; Oficio de 9 de septiembre de respuesta afirmativa del Ingeniero director del Grupo de Puertos al alcalde de Adra. Los vagones utilizados para el festejo taurino quedaron reintegrados en la cantera el 27 de septiembre de 1948.

51. AA.PP.A., Proyecto de Espigón Pantalla en el puerto de Adra, Expediente n.º 326/0, Ministerio de Obras Públicas, CAPE, Oficio n.º 70359/277 del Ingeniero Director de la Comisión Administrativa al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga-Granada-Almería, Madrid, 16 de noviembre de 1948, pp. 1-3.

En el año 1949 sigue saliendo maquinaria del puerto de Adra con destino a otros puertos que tienen mejor suerte y están en plena ejecución, como el de Fuenterrabía (Guipúzcoa).⁵²

Aún con estas decisiones poco comprensibles, el Gobierno va tomando conciencia del serio peligro que se cierne sobre la bocana de Adra. Una de esas reacciones positivas se produce el 19 de marzo, con la visita de Pascual Díez de Rivera, Marqués de Valterra, Comisario del Instituto Social de la Marina y jefe del Sindicato Nacional de Pesca. Según la crónica del corresponsal,

... el Marqués de Valterra se trasladó al puerto, donde presenció como una pequeña embarcación de pesca preparada al efecto, encallaba en medio de la bocana, debido a las arenas acumuladas en la misma, comprobando prácticamente el inminente peligro que amenaza con cerrar la entrada al puerto.⁵³

En mayo, Pedro Gaytán de Ayala es sustituido por el nuevo ingeniero director Vicente Laporta Pérez. Hacia mediados de diciembre un fuerte temporal provoca la destrucción de 15 metros de escollera del dique de poniente así como de la superestructura del dique en otros 5 metros. Los efectos del temporal se unen al letargo de las obras portuarias pendientes.

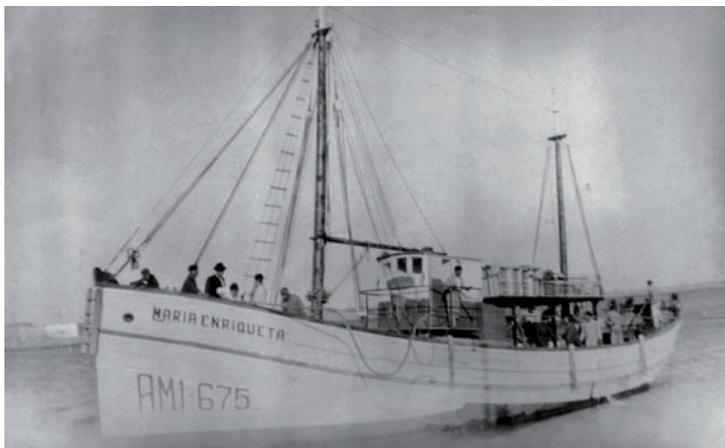
El proyecto de espigón pantalla: un largo camino hacia la solución del problema del cierre de la bocana

La década de los años cincuenta es un tiempo decisivo en la consolidación de la infraestructura portuaria y de sus principales servicios. El puerto de Adra y en particular el dique de poniente, se va a convertir en un gran laboratorio de ensayos en el que se van a poner en práctica toda una serie de soluciones e intentos para erradicar definitivamente la amenaza de los aterramientos y del cierre de la bocana. En esta década se van a concatenar éxitos y fracasos en la construcción de una instalación capaz de resistir a estos problemas y de ofrecer un refugio seguro a pesqueros y embarcaciones de cabotaje.

En esa línea de actuación y a pesar de la situación de penuria y aislamiento que vive España aún en esa década, el Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería va a multiplicar sus esfuerzos para acelerar el ritmo de la redacción de proyectos y conseguir su aprobación y la consiguiente realización de las obras.

52. AAPP, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Carpeta n.º 19, Puerto de Adra, Asuntos Generales, Ministerio de Obras Públicas, CAPE, Agrupación de Maquinaria, Oficio n.º 94 del Ingeniero encargado de la Comisión Administrativa al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga-Granada-Almería, 22 de marzo de 1949.

53. Diario *Yugo*, Almería, 20-III-1949, p. 5, «La estancia en Adra del Marqués de Valterra. El corresponsal». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.



Barco María Enriqueta desaparecido en un temporal en 1949. Colección Andrés Aguilera París.

Como primer ejemplo de esta nueva situación, el ingeniero director Vicente Laporta Pérez tiene concluido a finales de enero de 1950 el proyecto de dragado del puerto de Adra, que modifica el aprobado en julio de 1943.⁵⁴

Este modificado introduce nuevos precios y un mayor volumen a dragar. El ingeniero actualiza la cantidad de aterramientos que habían entrado en los últimos ocho años, resultando un volumen ligeramente superior a 80.403 m³, representando un promedio anual de 10.000 m³.

Relaciona Laporta este modificado de dragado con la redacción que realiza en ese momento su equipo del proyecto modificado de espigón pantalla. Pero aunque su construcción para prevenir los aterramientos se llevara a efecto, indica el redactor que

... es indispensable, de todos modos, dragar la entrada del puerto, pues de no hacerlo llegaría a cerrarse. En la actualidad las embarcaciones tienen que entrar muy pegadas al dique de Levante para no embarrancar, siendo necesario restablecer la anchura de la bocana del puerto, devolviéndole las dimensiones que son normales.⁵⁵

El volumen necesario a dragar en ese momento es de unos 39.783 m³. Las operaciones de dragado se desarrollarían a partir de los 60 metros del dique, dejando una boca de entrada de unos 75 metros de ancho con un calado de 7 metros, que es el que corresponde a los muelles, quedando éstos suficientemente resguardados de los vientos de levante. El

54. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Dirección Facultativa, Expediente 2125-1869, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Dragado del Puerto de Adra. Modificado del aprobado el 8 de julio de 1943», Motril, 31 de enero de 1950. A pesar de que en muchos documentos oficiales aparece la fecha de 8 de junio, para la aprobación de este proyecto, hemos podido constatar que la fecha correcta de la O.M. es el 8 de julio de 1943.

55. Ídem.



Finales de los años 40 con la fábrica de hielo a la derecha. Foto: Antonio Bayo. Gentileza: L. Cara Barrionuevo.

vertido de los dragados se produciría en zonas marinas con profundidades no inferiores a 25 metros. El plazo requerido para estas operaciones quedaba estimado en poco más de dos meses, a un ritmo diario de dragado de 600 m³. El presupuesto de ejecución es de 1.055.158 pesetas.

El proyecto de dragado sigue su curso administrativo en busca de su aprobación. Mientras tanto es aprobado el de la prolongación del dique de poniente, con fecha 13 de abril, por un importe adicional de 657.611 pesetas. Con esta cantidad se completan los últimos trabajos que van a finalizar el 30 de agosto de ese año con un total de 40 destajos.⁵⁶

Vicente Laporta concluye a finales de mayo la redacción del proyecto de espigón-pantalla. Para ello estudia el proyecto redactado en 1948 por el ingeniero Pedro Gaytán

56. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Expediente nº 2124, Revisión de Precios del Proyecto Reformado de Prolongación del dique de Poniente del Puerto de Adra, Oficio nº 36182/429 del ingeniero director de la Comisión Administrativa al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 18 de abril de 1950.

Ayala y coincide en los principales datos como la longitud necesaria del referido espigón pantalla de 81,5 metros.⁵⁷

Ya en junio se produce una alerta de cierre de la bocana, según la información suministrada por el práctico del puerto:

Debido a las aportaciones del mar, ha formado contra la escollera del dique de Poniente una extensa playa que obstruye la entrada que imposibilita el que los barcos mayores de 60 metros de eslora y 17 pies de calado puedan entrar en el puerto.⁵⁸

Esta incidencia acelera la aprobación del proyecto modificado de dragado, con fecha 12 de julio. Los trabajos de dragado se desarrollan entre el 21 de agosto y el 11 de septiembre de 1950, llevados a efecto por la draga Dracafica, siendo el destajista de las obras la empresa Dragados y Construcciones. El volumen dragado en esos días, de 41.174 m³, supera la cantidad de dragado previsto de 39.783,54 m³.

También en el verano de 1950 y con la tradición anual de proceder al estreno de una obra pública significativa coincidiendo con la fecha del 18 de julio, el gobernador Urbina inaugura las nuevas instalaciones de la Cofradía de Pescadores. La prensa destaca que el nuevo edificio está ubicado en terrenos portuarios y cuya fachada principal mira hacia la Explanada de Heredia, y al kiosco de verano que sigue activo. Esta nueva Casa del Pescador dispone de clínica, oficinas y escuelas, con una inversión cercana a las 400.000 pesetas. De manera complementaria, el ayuntamiento abderitano ha procedido a urbanizar la Explanada de Heredia, antigua zona de tránsito entre la fundición San Andrés y el embarque y desembarque de minerales y mercancías, construyendo una amplia zona ajardinada, que ha costado 125.000 pesetas y que será conocida popularmente como «los jardincillos».⁵⁹

En 1951 entra en vigor un reglamento que regula los trabajos portuarios en Adra, como desarrollo de la normativa nacional de marzo de 1947. Este reglamento de 8 de noviembre de 1950 no entrará en vigor hasta su publicación completa que se realiza el 27 de febrero de 1951.⁶⁰

La nueva normativa regulaba el ámbito laboral de todos los trabajadores portuarios, tanto los afectos a la plantilla del puerto y de las empresas ubicadas en él, como los que realizasen cualquier actividad en buques mercantes, quedando solo fuera de este ámbito las

57. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expediente 2126-1876, Laporta Pérez, V.: Proyecto de Espigón-Pantalla en el Puerto de Adra (Modificado con arreglo a las prescripciones de la Dirección General de fecha 8 de noviembre de 1948), Dirección Facultativa, Motril, 29 de mayo de 1950. .

58. AAPP, Documentos Grupo de Puertos Málaga-Granada-Almería, Carpeta n.º 19, Puerto de Adra, Obras Públicas. Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Puerto de Motril, Dirección, Oficio del Ingeniero Director al Ingeniero Director de la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado, Motril, 12 de junio de 1950.

59. Diario *Yugo*, Almería, 16-VII-1950, p. 8, «Prosigue la inauguración de obras en varios pueblos de la provincia para conmemorar el 18 de julio», Hemeroteca de *La Voz de Almería*.

60. Reglamento de Régimen Particular del Puerto de Adra redactado por la Secretaría de la Subsección de conformidad con lo dispuesto en el artículo 77 del Reglamento Nacional de Trabajos Portuarios de 14 de marzo de 1947. 8 de noviembre de 1950. El Director General de Trabajo. El reglamento se publicó en los boletines de fecha 28-XI-1950; 30-XI-1950; 11-XII-1950; 13-XII-1950; 3-I-1951; 5-I-1951; 8-I-1951; 9-I-1951; 13-I-1951; 18-I-1951; 23-I-1951; 24-I-1951; 7-II-1951; 10-II-1951; 20-II-1951; 26-II-1951 y 27-II-1951. *BOPA*. Biblioteca digital de la Diputación Provincial de Almería. www.dipalme.org.

actividades pesqueras. Regulaba y establecía las condiciones por las que debía realizarse la carga, descarga y estiba de mercancías en función de la naturaleza de los distintos productos (uva en barriles, abonos a granel, minerales...). Entre otras cuestiones establecía la necesidad de un censo de profesionales y registro de personal, regulaba las situaciones de accidentes y enfermedad, así como el régimen salarial y distintos tipos de jornada laboral (jornada ordinaria, media jornada, jornada intensiva, intensiva nocturna) siendo la común de ocho horas de duración (de 8 a 12 horas y de 14 a 18 horas). Se establecía también un régimen de vacaciones remuneradas y se reconocían una serie de permisos y licencias. La última parte del articulado abordaba aspectos de seguridad e higiene y de protección, dentro de este amplio documento que incluía aspectos religiosos.⁶¹

En cuanto a las infraestructuras, este año comienza con una serie de temporales que provocan una constante y paulatina destrucción de la cabeza del dique de poniente, obra sin terminar. Tras los temporales de diciembre de 1949 que dejaron a esta zona muy deteriorada, el área destruida alcanzaba una longitud de 25 metros y hay otros 15 metros en peligro de ser arrastrados por el mar. Para colmo de males, a primeros de marzo y aunque las obras de dragado estaban concluidas, los técnicos advierten que la invasión de arenas por la bocana ha ido en aumento.

En esta situación, el ingeniero Vicente Laporta solicita de manera urgente el inicio de la obra del espigón pantalla como único medio para solucionar estos aterramientos y evitar la destrucción del extremo del dique de poniente.

Dos meses más tarde, el 14 de mayo, la Dirección General de Puertos aprueba el proyecto de espigón pantalla en el puerto de Adra, pero impone una serie de condiciones que van a volver a retrasar el inicio de las obras.⁶²

Vicente Laporta se afana en realizar las modificaciones necesarias. El 31 de octubre la Dirección General realiza su aprobación técnica, con un presupuesto de 4.285.075 pesetas, pasando a denominarse proyecto modificado de espigón pantalla.⁶³ A pesar de estos avances, estamos aún lejos de la subasta de las obras.

En las fiestas de septiembre el diario *Yugo* dedica un número especial de diez páginas a la cultura y economía almeritana.⁶⁴

Dentro de este especial se publica un reportaje sobre la Cofradía de Pescadores. El redactor entrevista al patrón mayor, Nicolás Linares Martín, y recorre con él las flamantes instalaciones que cumplen su primer año de vida. Nicolás Linares enumera como temas

61. El artículo 94 establecía como hora para cumplir el personal sus deberes religiosos en fiestas de precepto, las de ocho a nueve de la mañana.

62. AAPP, Carpeta Espigón Pantalla en el puerto de Adra (modificado), Oficio del Ingeniero Director de Puertos y Señales Marítimas, Antonio Garellly al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería comunicándole la aprobación del Proyecto de Espigón Pantalla por O.M. de 11 de mayo de 1951, Madrid, 22 de mayo de 1951.

63. Ídem, Oficio nº 4038/187 del Ingeniero Director de la Dirección General de Puertos al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería comunicando la aprobación del Proyecto Modificado de Espigón Pantalla por O.M. de 31 de octubre de 1951, Madrid 6 de noviembre de 1951; AAPP, Carpeta Espigón Pantalla en el Puerto de Adra (Modificado).

64. Diario *Yugo*, Almería, 9-IX-1951, pp. 5-14. Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.



Proyecto de dragado del ingeniero Vicente Laporta, 1950. Ministerio de Cultura. Archivo General de la Administración, Fondo Ministerio de Obras Públicas, [24-09563-001].

urgentes pendientes de solucionar en cuanto a infraestructuras portuarias, el dragado del puerto, la prolongación del dique de poniente, la instalación de un surtidor de gasoil para suministro de la flota pesquera y la construcción de un varadero, cuyo proyecto se encuentra en esos momentos en estudio.⁶⁵

El especial presta también atención a la evolución de la fábrica de conservas Santa Isabel. A lo largo de la entrevista, el propietario, Joaquín Vázquez Vázquez, hace balance de los primeros diez años de actividad desde la adquisición de esta industria. La inversión realizada ha permitido pasar de una producción de 80.000 kilos de conservas de pescado y 50.000 kilos de conservas vegetales, a unas cifras en la actualidad de 200.000 kilos de pescado y 250.000 de vegetales. Destacando la construcción de una fábrica de hielo que a través de cinco grandes cámaras abastece tanto a las necesidades de conservación del pescado como a las de la flota pesquera. Vázquez da a conocer el reciclaje al cien por cien que realiza Santa Isabel con los subproductos de la pesca (cabezas, raspas, vísceras...) que a través de un cuidadoso proceso se convierten en piensos para la alimentación de aves. En plena autarquía, Santa Isabel se fabrica sus propios envases de hojalata y las cajas de

65. Diario *Yugo*, Almería, 9-IX-1951, p. 6, «Visita a la Cofradía de Pescadores de Adra».



Edificio de la Cofradía de Pescadores, a la derecha de la imagen. Año 1950. Colección Andrés Aguilera París.

madera necesarias para los envíos de conservas hacia los mercados de Madrid, Barcelona y Valencia. En ese momento el puerto abderitano es esencial en la recepción de algunas de estas materias primas, como la madera que procede de Galicia.⁶⁶

Durante estos meses de verano y otoño de 1951 Vicente Laporta ha concluido la redacción de otro proyecto pendiente: la construcción de un varadero.⁶⁷ Este proyecto nace de la insistencia de la Cofradía de Pescadores, que desde 1949 venía solicitando la referida instalación para construcción y reparación de embarcaciones. Justificaba su petición adjuntando en la documentación la relación de las 38 embarcaciones que en ese momento tenían base en el puerto, la mayoría de tipo «mamparras» junto a un reducido grupo de «traíñas», o embarcaciones de cerco, con dimensiones máximas de 25 metros de eslora. Toda esta flota pesquera en su conjunto daba empleo a 797 tripulantes.

Vicente Laporta recibe el encargo del proyecto y escoge la zona de playa ubicada entre el arranque del muelle de poniente y el futuro andén de costa. Realiza esta elección porque el emplazamiento permitía la construcción de un terraplén relativamente económico para poder obtener una pendiente aceptable.⁶⁸

66. Diario *Yugo*. Almería, 9-IX-1951, p. 10, «Santa Isabel, la gran fábrica de conservas de Adra, orgullo de la industria provincial. Pío Cid». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

67. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expediente 2127-1880, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Varadero del Puerto de Adra», Motril, 10 de noviembre de 1951.

68. Ídem. El calado mínimo necesario en el umbral del varadero se estima en 4,25 metros que con una pendiente al 6% da una longitud horizontal de la parte sumergida de la rampa de 70,83 metros.

El varadero es diseñado para que dos embarcaciones de 25 metros de eslora pudieran estar fuera del agua sobre la rampa y en el andén lateral otras dos de las mismas dimensiones. En total, una capacidad para cuatro embarcaciones del mayor tipo, lo que hacía necesaria una longitud de la parte exterior de la instalación de 51 metros. Este varadero estaría dotado de dos vías por las que se arrastrarían las embarcaciones mediante carros de 20 toneladas para realizar la operación de varar.⁶⁹

Además, el proyecto incluía un pequeño edificio para ubicar la casa de máquinas y la casa del encargado, con lo que se consigue que el varadero pudiese estar operativo a cualquier hora del día, listo para atender la varada o lanzamiento de una embarcación. El presupuesto de esta obra ascendía a 864.214 pesetas.

Desde finales de año, nuevos temporales producen un extraordinario avance de los aterramientos de la bocana. A comienzos de 1952 su avance es tan grande que modifican el acceso a la bocana en cuestión de horas, siendo cada vez más probable la posibilidad de embarrancar. Comienzan a darse casos de barcos que habían salido a faenar pasando a una distancia de 50 metros del morro del dique de levante, encontrando al regreso la bocana casi cerrada, embarrancando varias de estas naves en el banco de arenas.⁷⁰

El ayudante militar de Marina describe a finales de enero esta grave situación:

La bocana a este Puerto debido a los recientes y continuos temporales del E. y W. que acumulando arenas en el espigón de Poniente han llegado a producir su aterramiento casi total, ya que el paso de una embarcación pesquera se hace muy difícil y peligroso como consecuencia de la estrechez de la entrada. La situación por días que pasan se hace más angustiosa, precisamente en la madrugada del día 28 del actual, al pretender tomar entrada un pesquero procedente de Melilla, debido a la oscuridad y al propio tiempo menos conocedor de la entrada, embarrancó en la arena, teniendo que ser auxiliado por varias embarcaciones pesqueras de este puerto, que después de ímprobos trabajos lograron salvarlo, aunque con averías producidas por el embarrancamiento.

El aterramiento de arena es tal, que avanza rápidamente sobre el espigón de Levante, existiendo actualmente una bocana de diez a doce metros, asimismo en la playa que hay formada llega al espigón de Poniente. Por todo lo expuesto esta Ayudantía cree es muy necesario que el alumbrado supletorio que existe en la entrada del Puerto y mientras no se efectúe el dragado de la bocana, se corriese provisionalmente hacia la punta tanto del dique de Poniente como de Levante, ya que actualmente distan unos 35 y 24 metros respectivamente, y puede ser causa a los barcos de fuera que no conozcan la entrada, queden varados en la arena o choquen contra el dique E. y embarranquen en las escolleras y se pierdan.⁷¹

Ante esta situación el Grupo de Puertos encarga una serie de sondeos para comprobar la auténtica magnitud del problema, comprobándose que los arrastres habían formado

69. *Ibidem*.

70. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Jefatura de Obras Públicas, Expediente 2129-1893, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Dragado del Puerto de Adra», Motril, 28 de febrero de 1952.

71. SANZ CRUZ, M.: *ob.cit.*, p. 44.

una lengua de arena que había reducido a 32 metros la anchura de la bocana. En 1950 esa misma distancia era de 110 metros.

La entrada de los barcos de cabotaje se hace casi imposible ya que el espacio que quedaba entre el playón de arenas y el morro del dique de levante era muy reducido, originándose problemas de aprovisionamiento de algunos productos de primera necesidad. Caso del carbón que el mercante Gibralfaro traía periódicamente recalando en el puerto de Adra, tráfico que quedó interrumpido. Tampoco los barcos de pesca podían pasar por la bocana en cuanto arreciaba el temporal.⁷²

Considera el ingeniero Vicente Laporta la realización urgente de un nuevo dragado por un volumen de 17.577 m³. El ingeniero insiste en la conveniencia de realizar de manera combinada la obra del espigón pantalla, como medio para resolver el problema de los aterramientos, evitando los frecuentes accidentes y dragados innecesarios.

El Ministerio de Obras Públicas aprueba el 30 de abril el proyecto de dragado por importe de 505.470 pesetas.⁷³ Las operaciones comienzan el 5 de mayo con el empleo de la draga Emilia, propiedad de la CAPE, a cargo de la contrata de la empresa destajista de Manuel García Martínez. Estas operaciones se van a prolongar en una primera fase durante algo más de cuatro meses hasta el 9 de septiembre con el dragado de 17.583 m³ de arenas, trabajos repartidos en un total de once destajos.⁷⁴

Pero nuevos temporales dificultan cada vez más la situación de la bocana, con lo que las operaciones de dragado realizadas durante esa primavera y verano no son suficientes.

De nuevo Vicente Laporta es autorizado para redactar un proyecto reformado de dragado que se desarrollaría en cuatro meses, con un volumen a dragar de 25.583 m³. Este nuevo proyecto queda redactado con fecha 30 de septiembre y será aprobado en febrero de 1953.⁷⁵

Otro proyecto básico de servicios que se aborda en ese año es el de alumbrado, cuya redacción se concluye el 21 de junio. Tras más de 40 años de obras, el recinto portuario carecía de iluminación, a excepción de unas pocas bombillas de poca intensidad y bajo voltaje colocadas en algunos postes de madera de escasa altura que, por la noche, daban una luz tan escasa que la sensación era muy similar a la oscuridad.

El proyecto pretende crear una instalación básica que pudiese proporcionar una iluminación suficiente en toda la zona portuaria. Para ello se instalarán 31 soportes de postes

72. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Jefatura de Obras Públicas, Expediente 2129-1893, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Dragado del Puerto de Adra», Motril, 28 de febrero de 1952.

73. AAPP, Proyecto de Dragado del Puerto de Adra, Año 1952, Carpeta 43, Oficio n° 2928/111 del ingeniero director de la Comisión Administrativa de Puertos al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería. Madrid, 9 de agosto de 1952.

74. Ídem, Obras de Dragado en el Puerto de Adra. Destajista, D. Manuel García Martínez, Año 1952; Draga Emilia de la CAP, Diario de operaciones del 5 de mayo al 9 de septiembre.

75. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expediente 2129-1895, Laporta Pérez, V.: «Proyecto Reformado de Dragado en el Puerto de Adra», Memoria, Motril, 30 de septiembre de 1952.



El primer patrón mayor de la Cofradía de Pescadores, Nicolás Linares Martín, segundo por la izquierda. Colección Nicolás Linares Fernández.

de farolas para focos a una altura de 7,7 metros.⁷⁶ El 3 de septiembre el Ministerio de Obras Públicas decide aprobar este proyecto por el presupuesto de 139.254 pesetas.⁷⁷

En octubre de ese año se estudia cambiar las luces eléctricas fijas del puerto por unas nuevas de acetileno sobre los mismos castilletes triangulares de madera, para asegurar el servicio ante los cortes de luz por viento o lluvia y los cortes por restricciones que se producían a partir de medianoche. Ante el alto precio del sistema de acetileno se opta por uno de baterías de acumuladores eléctricos.⁷⁸

Por su parte la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S.A. (CAMP-SA) presenta una solicitud para instalar en el puerto un depósito y surtidor de gasoil de 10.000 litros de capacidad para abastecer a las embarcaciones pesqueras. El lugar escogido para su instalación es la zona inmediata al tinglado cerrado, una vez rebasado éste en dirección al dique de poniente. La inversión de CAMPSA asciende a 33.874 pesetas.⁷⁹

Otra de las reivindicaciones del sector pesquero abderitano es la construcción de un tinglado para lonja de pescado. Hasta ese momento, las operaciones de descarga y venta se

76. Ídem, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Alumbrado del Puerto de Adra», Memoria, Motril, 21 de junio de 1952.

77. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2129-1891, Oficio nº 3414/120 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería. Madrid. 26 de septiembre de 1952.

78. SANZ CRUZ, M.: ob.cit., pp. 44-45

79. AAPP, Solicitud de CAMPSA para la instalación de un aparato surtidor para gas-oil con tanque de 10.000 litros para suministro a pesqueros en el puerto de Adra (Almería), julio de 1952.

realizan en un trozo del muelle al aire libre, celebrándose en ese mismo lugar la conocida subasta. El afirmado del muelle no reunía tampoco condiciones adecuadas para celebrar esa operación, estando esa zona en muy mal estado de conservación. A comienzos de agosto de 1952 el director general de Puertos decide autorizar la redacción del proyecto.⁸⁰

Las obras propuestas por Vicente Laporta, consisten en la construcción de un tinglado o cobertizo de unos 324 m² de planta. Este edificio se situaba paralelamente al muelle de poniente y a unos ocho metros de distancia del cantil. Sus dimensiones exteriores: 28,20 metros de largo por 13,20 de ancho. La fachada principal se situaba frente al puerto y por la apertura de las cancelas de madera podía convertirse en tinglado abierto para facilitar las operaciones a que se destinaba y permitir incluso la entrada de vehículos.

En su interior y en su fachada opuesta al muelle estaban situadas las pilas de lavado provistas cada una de su correspondiente grifería para su uso con agua salada. El edificio del tinglado tenía instalación eléctrica. Junto a él se proyectaba un depósito de hormigón armado, de 10 m³ de capacidad, bajo el cual quedaba un cuarto para instalar una motobomba que elevaba el agua del mar al depósito y desde éste a los lavabos del tinglado para la limpieza del pescado. Junto a éste depósito y a menos de un metro de distancia se construía un pozo de explotación de agua del mar. El presupuesto estimado es de 234.165 pesetas, quedando el proyecto a la espera de su aprobación.⁸¹

A finales de 1952, el ingeniero Vicente Laporta hace balance de los proyectos que desde 1949 se han redactado y presentado para su aprobación, con sus respectivos presupuestos:⁸²

- Proyecto modificado de dragado redactado en 31 de enero de 1951: 1.055.158 pesetas.
- Proyecto de dragado redactado en febrero de 1952: 505.470 pesetas.
- Proyecto reformado del proyecto de dragado anterior: 250.000 pesetas.
- Proyecto de espigón-pantalla redactado el 29 de mayo de 1950 y documentos complementarios redactados el 31 de julio de 1951: 3.772.330 pesetas.
- Proyecto de varadero redactado el 10 de noviembre de 1951: 750.804 pesetas.
- Proyecto de alumbrado redactado el 21 de junio de 1952: 139.253 pesetas.

En total, seis proyectos presentados por un importe de 6.473.017 pesetas.

Incluye Laporta otros proyectos básicos de futuro:

- Muelle de ribera.

80. AAPP, Carpeta nº 45, Tinglado para lonja de pescado en el puerto de Adra, Oficio nº 2921/112 del ingeniero director de la CAPE remitido al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga-Granada-Almería, Madrid 9 de agosto de 1952.

81. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expediente 2130-1897, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de tinglado para lonja de pescado en el Puerto de Adra», Motril, 15 de diciembre de 1952.

82. AAPP, Grupo de Puertos Málaga, Granada y Almería, Carpeta 19, Puerto de Adra, Correspondencia varia, 1947-1960, Laporta Pérez, V.: «Puerto de Adra. Estudios realizados desde 1949 y plan de obras», Motril, 17 de septiembre de 1952. Reiteraba Laporta en su memoria que el principal problema del puerto era el de los aterramientos.

- Terminación del morro de levante.
- Terminación del dique de poniente.
- Instalación de agua potable.
- Depósito de minerales y de carbón.
- Tinglado abierto para lonja de pescado.
- Espigón transversal para proteger los muelles de poniente.

Este año se despide con la sorpresa del arranque de las obras de construcción del espigón pantalla. El 24 de octubre la Dirección General de Puertos autoriza la ejecución de esta obra por importe de 3.772.330 pesetas. Las obras se dividieron en 24 destajos. El 25 de noviembre se celebra el concurso para la adjudicación de los cinco primeros.

El 11 de diciembre, la CAPE decide la adjudicación de estos destajos a la empresa de Julio García Martínez. El día 13, al proceder al replanteo de estas obras, se notó que había variaciones con respecto al proyecto aprobado y se procedió a variar la orientación del espigón pantalla.

Vicente Laporta propuso variar la dirección del eje del espigón pantalla más hacia el este. Con esta modificación llegaba a fondos de más de quince metros y aumentaba su eficacia para detener el avance de las arenas. Laporta completa estas variaciones ejecutando sondeos hasta fondos de dieciséis metros, profundidad suficiente para asegurar que el espigón pantalla pudiera ser la solución definitiva.⁸³

Las obras se iniciaron no sin grandes dificultades e interrupciones por los sucesivos cierres de la bocana, debidos al transporte de arenas por el temporal de levante.

1953. El cierre de la bocana

A comienzos de 1953 se inicia la segunda fase de las operaciones de dragado de la embarcación Emilia. Estos trabajos van a prolongarse cuatro meses, desde el 25 de enero al 28 de abril, hasta completar unos 29.893 m³.

Vicente Laporta hace un informe pormenorizado de lo sucedido entre el 25 de enero y el 29 de marzo en su escrito «Nota relatando lo acaecido en el dragado de la bocana del puerto de Adra (Almería) desde el día 25 de enero al 29 de marzo de 1953».⁸⁴

83. AAPP, Carpeta n° 28, «Espigón pantalla en el puerto de Adra (modificado)», Oficio n° 393/18 del Inspector Regional de la 13ª Demarcación de Puertos al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería anunciándole la aprobación del acta de replanteo de las obras del Proyecto Modificado del Espigón-Pantalla en el puerto de Adra, Madrid 31 de enero de 1953.

84. AAPP, Carpeta 43, «Proyecto de Dragado del Puerto de Adra», Año 1953, Destajista, D. Manuel García Martínez; Draga Emilia de la CAP, «Diario de operaciones» del 25 de enero al 3º de abril, Almería, 30 de marzo de 1953. Ver AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2131-1903, Laporta y Pérez, V.: «Proyecto de Dragado de la Bocana del Puerto de Adra», Motril, 31 de marzo de 1953.

Para efectuar este dragado salió la Emilia del puerto de Roquetas, el 25 de enero, llegando a Adra por la noche. La draga trabajó desde el 26 al 29, día en el que tuvo que parar por quedar averiada.

La Emilia trabajó de nuevo durante los días 2 y 3 de febrero, al objeto de dejar la bocana expedita para el paso de los pesqueros de cualquier tonelaje, parando nuevamente del 4 al 14 para proseguir la reparación urgente. Por esos días arreciaba el temporal de levante, con lo que las arenas iban cerrando la bocana. Reparada la draga, ésta trabajó al máximo rendimiento pero no pudo impedir que los aterramientos continuaran.

Mientras tanto y en previsión de la necesidad de nuevas operaciones de dragado, la Dirección General de Puertos encarga la urgente ejecución de una nueva fase, en función del proyecto reformado de dragado.⁸⁵

Esta tercera fase, adjudicada a la empresa Dragados y Construcciones con la embarcación Dracmiden transcurrirá desde el 29 de abril al 21 de octubre, completando un volumen de dragado de 74.681 m³.⁸⁶

Pero volvamos a la lucha que la Emilia libra contra el temporal de levante, que va cerrando la entrada al puerto. El día 3 de marzo aún quedaba una anchura suficiente para el paso de los barcos y se procedió al empleo de trabajadores y caballerías para retirar los acarreos acumulados en la bocana hasta una profundidad de medio metro.

El temporal provoca el cierre total de la bocana el 5 de marzo, quedando únicamente una profundidad de medio metro, haciendo imposible el paso de los pesqueros. La prensa provincial destaca en portada la noticia en el diario del día 7, resaltando que el cierre deja en el paro a más de 600 pescadores. La noticia añade que tras comunicar el alcalde Miguel Olmedo al gobernador civil el suceso, éste último ha hecho gestiones ante el ministerio de Obras Públicas, que ha enviado a un técnico para conocer la magnitud del problema.⁸⁷

Los esfuerzos de la draga consiguieron reabrir la bocana el 11 de marzo y dejarla apta para barcos de hasta 70 toneladas. La práctica totalidad de la flota pesquera, después de seis días de inactividad salió a faenar, con el riesgo de no poder entrar en el puerto ante un nuevo temporal. El pesquero Río Andarax, uno de los de mayor calado, salió en la madrugada del puerto, en vista de la advertencia.

A las dos de la tarde del día siguiente, intentó salir el pesquero Mulhacén, pero tuvo que desistir por el fuerte temporal. En ese momento la bocana se estrechó, quedando solamente espacio para el paso de embarcaciones de hasta 12 toneladas. El día 13 queda otra vez cerrado el puerto y queda a merced de los temporales. Al día siguiente un fuerte temporal del sur con mar de fondo, abre la bocana para barcos pequeños.

85. AAPP, Carpeta 43, «Proyecto de Dragado del Puerto de Adra», Año 1953, Oficio nº 800/25 del ingeniero director de la Comisión Administrativa de Puertos al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería anunciando la Orden Ministerial de 26 de febrero de 1953, Madrid, 5 de marzo de 1953.

86. Ídem, Obras del Dragado de la bocana en el Puerto de Adra, Destajista, Dragados y Construcciones S.A.; Draga Dracmiden, «Diario de operaciones» del 25 de enero al 3º de abril.

87. Diario *Yugo*. Almería, 7-III-1953, portada, «Las arenas cierran la bocana del puerto de Adra, quedando en paro más de seiscientos pescadores». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

El día 16 se intenta reanudar el dragado pero el fuerte temporal del sur rompe las amarras de la draga, no pudiendo ésta trabajar con una seguridad mínima. Al día siguiente el temporal del sur cambia a levante, lo que provoca el cierre completo de la bocana.

Los días 18 y 19 la Emilia puede reanudar el trabajo por el interior de la bocana, dejando un cordón exterior para proteger la draga. A las 7 de la tarde del día 19 arrecia el temporal de levante que rompe el cordón de arenas, produciéndose de nuevo importantes arrastres y cerrándose otra vez el puerto. Esta situación se va a prolongar hasta el 29 de marzo. Esta embarcación, pese a su deficiente estado de conservación realizó dragados diarios de hasta 300 m³. Pero éstos no eran suficientes para mantener la bocana abierta, ya que el temporal de levante la cerraba en pocas horas. La cantidad de arena transportada por el levante era muy superior a la que podía dragar la Emilia. El cierre de la bocana en estas condiciones era inevitable.⁸⁸

El 23 de marzo, el ministro de Obras Públicas, Fernando Suárez de Tangil y Angulo, Conde de Vallengano,⁸⁹ visita Adra encontrando el puerto totalmente cerrado. Los técnicos explican al ministro la necesidad de abrir la bocana cuanto antes al paso de los barcos pesqueros y de las gabarras que debían transportar la escollera destinada a la construcción del espigón-pantalla.⁹⁰

Aconsejan los técnicos la conveniencia de reforzar el dragado de la Emilia con otro mayor dragado que pudiese hacer una embarcación con más capacidad.

El ministro anuncia en el puerto inutilizado la próxima llegada del director general de Puertos, para formular un proyecto de obras que pusiera fin al problema. En la crónica de la visita el diario informa que el Conde de Vallengano «atravesó la gran faja de arena y piedra que los temporales de agua y viento han llevado a la entrada del puerto, obstruyendo totalmente el acceso y salida del mismo. Los materiales se extienden desde el espigón de poniente al de levante, formando una nueva playa y con una anchura de varios metros». Añade la información que el ministro conversó por largo tiempo con el ingeniero jefe para iniciar las obras de despeje de la bocana cuanto antes. Para ello informó del envío de una potente draga que acelerase la limpieza definitiva del puerto.⁹¹

El 29 de marzo llega a Adra el director general de Puertos, Gregorio Pérez Conesa,⁹² acompañado por un equipo de técnicos, entre los que se encuentran Rafael Juanes, inge-

88. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Dirección Facultativa. Expediente 2131-1903, Laporta Pérez, V: «Proyecto de Dragado de la Bocana del Puerto de Adra». Nota relatando lo acaecido en el dragado de la bocana del puerto de Adra desde el día 25 de enero al 29 de marzo de 1953, Motril, 31 de marzo de 1953.

89. Fernando Suárez de Tangil y Angulo (Madrid, 3 de agosto de 1886-6 de septiembre de 1964). Político español y conde consorte de Vallengano. Ver más adelante Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

90. Diario *La Vanguardia*, 24-III-1953, p. 6, «En Adra se interesó por los problemas de la localidad». En esa visita y tras comprobar la situación en la que está el puerto, anuncia la llegada unos días más tarde del director general de Puertos.

91. Diario *Yugo*, Almería, 24-III-1953, p. 4, «El Ministro de Obras Públicas visita el puerto de Adra y la zona de arena que obstruye la entrada». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

92. Gregorio Pérez Conesa [San Pedro del Pinatar (Murcia), 1883-Alicante, 1960]. Ingeniero de caminos, canales y puertos, alto funcionario en la Administración General del Estado y primer presidente de Renfe. Ver más adelante Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

niero de la CAPE y el propio Vicente Laporta, decidiendo reforzar el trabajo de la draga Emilia para abrir cuanto antes la bocana y deshacer el aislamiento de los pesqueros. Por la tarde se consiguió abrir la entrada al puerto pudiendo dar paso a todas las embarcaciones, excepto a los barcos Lores y Mulhacén, que por su calado no pudieron salir.⁹³

Para mantener abierta la bocana, la Emilia estuvo trabajando hasta el 28 de abril en combinación con el empleo de hombres, caballerías y vagonetas para evacuar las arenas.

El 8 de abril, el ministro de Obras Públicas anuncia en Madrid, en presencia del director general de Puertos, que se había logrado despejar las arenas que cegaban el puerto de Adra, al tiempo que anticipa la próxima aprobación de un dragado general y la continuación de las obras del espigón pantalla para contener la arena que pudiese cegar.⁹⁴

Como balance, entre el 25 de enero y el 28 de abril se lograron dragar 9.774 m³ con la pequeña draga Emilia y otros 2.735 m³ empleando peones y caballerías, para depositar la arena fuera del espacio de la bocana.

A finales de abril la draga Dracmidén releva a la Emilia para encargarse de la tercera tanda de dragados. Los trabajos de la Emilia se completan con un total de cinco nuevos destajos del proyecto de dragado general, realizados por el empresario Manuel García Martínez.

Tras la visita del ministro, la Dirección General de Puertos va a tratar de resolver la situación de inseguridad del puerto de Adra, autorizando la redacción de dos nuevos proyectos complementarios para el dragado de la bocana y el puerto.

En primer lugar, Vicente Laporta concluye la redacción del proyecto de Dragado de la Bocana del Puerto de Adra.⁹⁵

Se trataba de un proyecto de dragado total que debía conseguir la limpieza de arenas del playón que desde hace años se había venido formando en el dique de poniente. Sentencia Laporta en la memoria de este nuevo proyecto que:

Aunque se construya el espigón-pantalla, estas arenas, hasta que no se agote el depósito formado detrás del dique de Poniente, seguirán avanzando siempre hacia el morro del dique de Levante, cerrando periódicamente la bocana del puerto, dificultando la entrada de los barcos y entorpeciendo también la construcción del espigón-pantalla, ya iniciada.⁹⁶

El volumen a dragar que estima Laporta es muy superior a los proyectos anteriores, con una cantidad de 165.969 m³. Este proyecto es aprobado por importe de 4.452.635

93. Diario *Yugo*, Almería, 31-III-1953, p. 9, «El director general de Puertos en Almería. El domingo y el lunes visitó las obras de los puertos de Adra y de Almería...» Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

94. *ABC* de Sevilla, 9-IV-1953, p. 11, «El ministro de Obras Públicas informa de la labor de su departamento. El puerto de Adra, en franquicia»; Diario *Yugo*, Almería, 9-IV-1953, portada, «El puerto de Adra, limpio de arenas que lo obstruían ha quedado abierto. Declaraciones del Ministro de Obras Públicas». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

95. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Dirección Facultativa, Expediente 2131-1903, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Dragado de la Bocana del Puerto de Adra», Motril, 31 de marzo de 1953.

96. Ídem.



Explanada de la subasta de pescado a la intemperie antes de existir la lonja. Colección Andrés Aguilera París.

pesetas imputándose al presupuesto de gastos del Ministerio de Obras Públicas.⁹⁷ El 14 de octubre estos trabajos son adjudicados a la contrata Dragados y Construcciones.⁹⁸

El día 21 de ese mes la Dracmiden acaba las operaciones después de 168 días de trabajo continuado en los que se dragaron 75.547 m³.

Por su parte, a finales de junio y al objeto de reforzar el dragado del puerto ya ejecutado, Vicente Laporta concluye el segundo proyecto reformado de dragado.⁹⁹

Unos meses más tarde, el Consejo de Ministros de 27 de noviembre va a aprobar la contratación de estas obras, como una continuación de las anteriores de dragado general realizadas por la Emilia y se van a repartir entre los destajos 17 y 23.¹⁰⁰

97. AAPP, «Proyecto de Dragado de la Bocana del Puerto de Adra», 1953, Oficio n° 1424/48 del ingeniero director de CAPE al Ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Grabada y Almería. Madrid 23 de abril de 1953. Ver Diario *ABC*, 27-VI-1953, p. 20; Diario *La Vanguardia*, 27-VI-1953, p. 4.

98. AAPP, Proyecto de Dragado de la Bocana del Puerto de Adra, 1953, Oficio n° 2889/148 del ingeniero director de CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 17 de octubre de 1953.

99. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Dirección Facultativa, Expediente 2130-1899, Laporta Pérez, V.: «Segundo Proyecto Reformado de Dragado en el Puerto de Adra», Motril, 23 de junio de 1953.

100. Diario *La Vanguardia*, 28-XI-1953, p. 7. Consejo de Ministros. «Aprobación del expediente del Proyecto Reformado de dragado en el puerto de Adra»; Diario *ABC*, 28-XI-1953, p. 18, «475.000.000 de pesetas en emisiones para puertos. Expediente de obras de proyecto reformado de dragado del puerto de Adra».



Antigua lonja de 1954 y explanada contigua. Colección Rafael Bonillo Sierra.

La búsqueda de la solución definitiva al problema de los aterramientos se convierte en una obsesión para los técnicos del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería. En ese momento se desconoce si el espigón pantalla en ejecución tendría éxito o sería un rotundo fracaso.

En noviembre de 1953 se realizan en el Laboratorio Central de Hidráulica de Francia en París unos ensayos sobre modelo reducido del puerto de Adra. Esta experiencia, que a la postre será muy determinante a la hora de diseñar la defensa apropiada contra la invasión de las arenas, surge casi por casualidad, por medio de una visita que el ingeniero director del organismo francés realiza por España en el otoño de 1952. El ingeniero J. Laurent, de regreso a Francia, pasa por Motril y visita al Grupo de Puertos mostrando un gran interés por el estudio en su laboratorio de París de los problemas de los aterramientos de varios puertos de la costa andaluza, incluido el de Adra.¹⁰¹

Laurent ofrece realizar unos ensayos sobre un modelo reducido dado el interés del organismo francés por estudiar la situación del puerto abderitano y poder aplicar las conclusiones a otros puertos que presentaban problemas similares, como era el caso del puerto francés de La Cotinière.

La realización del estudio en el laboratorio parisino era de gran importancia ya que sus resultados podrían ser aprovechados y tenidos en cuenta para la ejecución del proyecto de espigón pantalla más idóneo.

101. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Dirección Facultativa, Expediente 2139-1963, Laporta Pérez, V.: «Memoria-Informe acerca de los ensayos efectuados en París en noviembre de 1953 sobre modelo reducido del puerto de Adra (Almería)», Motril, 18 de marzo de 1954.



Caseta y surtidor de Campsa, año 1954.
Colección Andrés Aguilera París.

El Laboratorio Central de París realiza por su cuenta, en agosto de 1953, unos ensayos preliminares con una maqueta a escala del puerto de Adra. Tras su realización invitan al equipo del Grupo de Puertos a visitar las instalaciones francesas y repetir los ensayos.

En presencia de Vicente Laporta y varios acompañantes desplazados a París, el laboratorio realizó un nuevo ensayo el 19 de noviembre. Dicho ensayo se realizaba por medio de una maqueta a escala del puerto de Adra, unos aparatos productores del oleaje y un depósito suministrador de arenas, regulados simulando vientos de poniente (dominantes) y levante (reinantes). Esta maqueta se construye a escala con las barimétricas de los fondos existentes entre los años 1947 y 1949.

La maquinaria empleada en el ensayo logró reproducir los movimientos de las arenas que habían sido observados en la realidad, pudiendo ofrecer una predicción sobre lo que ocurriría acerca de la eficacia de las obras del modelo de espigón pantalla que se fuese ejecutando y las variaciones que pudieran observarse para modificar su orientación.

En primer lugar se colocó en el modelo una reproducción del espigón pantalla con la orientación dada primeramente a dicha obra y en la escala de dicho modelo una en madera del espigón. Se reprodujeron a continuación los temporales de poniente y levante con la misma periodicidad que en el experimento, comprobándose que en un tiempo que proporcionalmente representaba año y medio, la bocana del puerto volvía a quedar invadida por completo, cerrando la entrada de la bocana.

Como segundo experimento se modificó la orientación del espigón pantalla siguiendo los mismos cambios que se recomendaron en el acta de replanteo. En este caso la bocana no quedó afectada hasta un periodo que proporcionalmente representaba siete años.

A petición de Vicente Laporta se realizó un tercer grupo de ensayos con una nueva variación en la maqueta del espigón-pantalla. Ahora se le añadía al espigón un apéndice

en forma de «L» que representaba una pequeña alineación de 30 metros orientada en sentido contrario de los temporales de levante desde el morro. El resultado fue más positivo, pero finalmente las arenas también sobrepasaron el morro y continuaron hacia dentro del puerto.

Se realizó un cuarto ensayo, colocando la prolongación de los 30 metros en sentido contrario a los temporales de poniente. Con esa disposición, el modelo impedía que las arenas le diesen la vuelta al morro, dirigiéndose a los grandes fondos. En vista de este resultado se realizó una nueva comprobación. Se tiñó el agua de la balsa de un colorante por la parte de la playa del dique de poniente y se comprobó que la mancha de color no penetraba en el puerto. El éxito de este último ensayo, que se va a repetir con resultados igualmente positivos va a ser determinante en la elección del espigón-pantalla más conveniente de ejecutar.

Cuando el espigón pantalla esté en construcción en octubre de 1954 con 50 metros de obra y una alineación orientada en sentido contrario a los temporales de poniente, se observará que la playa formada en la zona occidental del espigón, volvía a retroceder con los levantes y vientos del sur, no habiendo llegado a observarse un avance sistemático hacia el morro.

El modelo de espigón pantalla a construir debería tener en cuenta, a juicio de Laporta, la situación de los vientos de la costa que provoca los años de poniente y levante. Esta obra comienza a construirse con predominio de los levantes, más beneficiosos para impedir los aterramientos, por lo que debería esperarse a que la dirección de los vientos cambiase a poniente para conocer la eficacia real de las modificaciones introducidas. En cualquier caso, los ensayos van a ser determinantes en la elección del modelo de espigón más acertado para erradicar definitivamente los aterramientos.

En ese mismo año se produce un accidente mortal en el puerto abderitano. El 7 de julio muere un obrero de 69 años que trabajaba en la carga del mineral del buque María Ramos. El trabajador José María Vargas fue enganchado por el cable de la maquinilla de babor en la que quedó aprisionado. Cuando se acudió en su auxilio, era ya cadáver.¹⁰²

En este ejercicio se van a dar nuevos pasos para la aprobación de las obras del tinglado para la lonja pesquera. A finales de mayo, Vicente Laporta ha concluido las modificaciones del proyecto que le habían sido solicitadas por la CAPE, cuyo presupuesto de ejecución es de 203.621 pesetas.

El 16 de diciembre la Dirección General de Puertos autoriza la ejecución de las obras por el sistema de contratación directa, que son adjudicadas por importe de 205.657 pesetas al empresario castellonense Manuel García Martínez y un plazo de ejecución de cuatro meses.¹⁰³ Las obras van a concluir en la primavera de 1954.

102. Diario *La Vanguardia*, 8-VII-1953, p. 6, «Muerto en accidente laboral».

103. AAPP, Carpeta nº 45, «Tinglado para Lonja de Pescado en el Puerto de Adra», Ministerio de Obras Públicas, CAPE, Contrato de ejecución de las obras comprendidas en el Proyecto de Tinglado para Lonja de Pescado, Motril, 24 de diciembre de 1953.

La finalización del grueso de las operaciones de dragado, unido a la elección del modelo más idóneo ha permitido reanudar la construcción del espigón pantalla por parte de la contrata de Julio García Martínez. El 28 de octubre de 1953 Vicente Laporta, le hace entrega en el puerto de Motril de una serie de materiales y maquinaria para acelerar su ejecución.¹⁰⁴ En marzo de 1954 el espigón pantalla ya tiene construidos cerca de 50 metros.

Abordando otras cuestiones, Vicente Laporta va a acometer entre 1953 y 1954 el proyecto de la sustitución de 12,5 metros de hormigón del muelle de poniente del puerto de Adra. Laporta divide su estudio en un total de seis proyectos parciales, concluyéndose entre el 21 de diciembre de 1953 y el 12 de enero de 1954.¹⁰⁵

El tráfico pesquero del puerto abderitano venía realizándose por el primer trozo del muelle de poniente, ya que hasta el momento no se disponía de lonja. En este trozo del muelle se realizan en ese momento, además del desembarque y la subasta, las operaciones de preparado, hielo y salado del pescado para su carga y acondicionamiento. Al concentrar tantas operaciones en un espacio reducido se había ido produciendo el paulatino deterioro del adoquinado sustituido posteriormente, a expensas de la Cofradía de Pescadores, por suelo de hormigón, con un canalillo longitudinal que recogía las aguas de las zonas situadas a ambos lados. Al quedar este canalillo descubierto en el centro de la zona donde se efectuaban todas las operaciones, el paso de carros y de otros vehículos provocaron grietas en el hormigón que sucesivamente se habían convertido en hoyos que formaban depósitos de residuos difíciles de limpiar. Además, durante las faenas se acumulaba en ellos toda clase de suciedades y de barro que deterioraba la mercancía y la hacía desmerecer de precio, siendo además foco de malos olores.

En atención a esta problemática Laporta proyecta la sustitución del actual pavimento por otro nuevo de hormigón; se propone además una nueva disposición del afirmado con pendiente hacia afuera en toda su anchura.

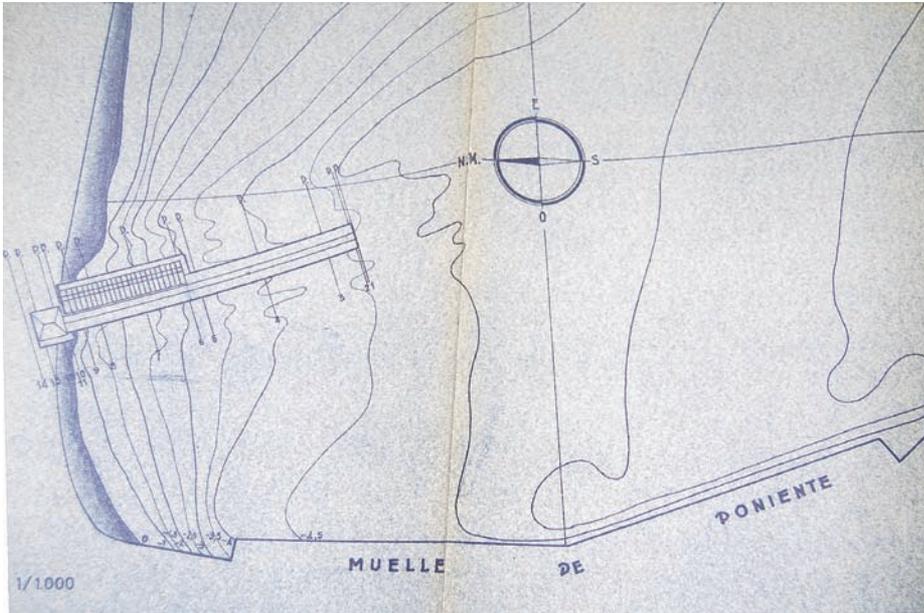
Para evitar el acceso libre de vehículos de toda clase a la zona reparada y poder dar la pendiente necesaria al pavimento se proyecta la colocación longitudinal de un bordillo de piedra en el límite de la zona pavimentada con la de circulación general del puerto. En este bordillo se practican aberturas para encauzar las aguas acumuladas.¹⁰⁶

Vicente Laporta es consciente de la necesidad de compatibilizar las obras con las operaciones de carga y descarga y subasta pesquera en ese muelle, por lo que decide dividir el proyecto, que abarca una longitud de 75,7 metros, en un total de seis obras parciales cuyo presupuesto se eleva a 83.512 pesetas, quedando a la espera de la subasta de las obras.

104. AAPP, Carpeta n.º 28, «Espigón pantalla en el puerto de Adra (modificado)», Acta de entrega de material en el puerto de Motril del ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Vicente Laporta, al contratista Julio García Martínez de distinto material para las obras del Espigón Pantalla del puerto de Adra, Motril, 28 de octubre de 1953.

105. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expedientes n.º 2131-1906, 2131-1909, 2132-1913, 2132-1912, 2132-1915 y 2132-1914, Laporta Pérez, V.: «Sustitución en 12,5 metros del pavimento de hormigón del muelle de Poniente del Puerto de Adra».

106. Este pequeño canal va cubierto con losa de tapa de hormigón, quedando un registro en la tapa cada 10 metros para facilitar su limpieza en caso de que algunas materias sólidas provocaran su obstrucción.



Detalle de la ubicación del varadero. Proyecto de Vicente Laporta, 1951. Archivo Histórico Provincial de Almería.

Otro de los proyectos preparados para adjudicar en 1953 pero que va a quedar en suspenso hasta el año siguiente, es la ejecución del varadero. Tras su aprobación, la licitación de las obras queda fijada para el 22 de mayo, con un plazo para la presentación de ofertas que concluía el 19 de junio, sin que nadie se presentara a dicho concurso. La subasta queda desierta.¹⁰⁷

Esta situación obliga a redactar un nuevo proyecto reformado de precios. El 16 de julio concluye Vicente Laporta la redacción del proyecto modificado de varadero, aprobado por la Dirección General de Puertos el 23 de diciembre por un presupuesto de 1.201.864 pesetas, que arrojaba un adicional sobre el crédito aprobado inicialmente de 337.649 pesetas. Aún quedan casi dos años para una nueva subasta de las obras.¹⁰⁸

A comienzos de 1954 se aprueban varias disposiciones que influyen en el aumento de los precios de los materiales, jornales y costes sociales. Con estas nuevas condiciones el destajista de las obras del espigón-pantalla comunica, el 22 de abril, su decisión de no ampliar su actividad a más destajos de los cinco que tenía adjudicados. Quedaban aún por

107. BOE n.º 142, 22 de mayo de 1953, p. 3.028. «Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Anunciando la subasta de las obras de Varadero en el puerto de Adra». El presupuesto de licitación ascendía a 864.214,37 pesetas.

108. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAOSPE, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2127-1879, Español Caparrós, J. A.: «Liquidación de las Obras ejecutadas por contrata del Varadero del Puerto de Adra», Enero 1963.

adjudicar un total de 19. A final de mes Vicente Laporta recibe el encargo de un proyecto reformado.¹⁰⁹

En este trabajo Laporta tiene en cuenta unas variaciones de precios unitarios por encima del 32%. A mediados de diciembre la Dirección General de Puertos resuelve la aprobación del proyecto reformado, con un presupuesto rectificado de 4.679.202 pesetas, lo que produce un adicional por tal sistema de 906.872 pesetas.¹¹⁰

Analizando otras cuestiones, el equipamiento solicitado por CAMPSA para instalar un surtidor al final del muelle de poniente es aceptado en julio de 1954. La concesión suponía un nuevo e importante ingreso para el puerto, ya que CAMPSA abonaría por años anticipados y dentro del primer semestre de cada año un canon de 0,68 pesetas por día de ocupación y metro cuadrado de superficie ocupada.¹¹¹

El 30 de agosto el ingeniero Vicente Laporta va a concluir un nuevo proyecto, complementario al de espigón pantalla denominado de escollero de protección contra los levantes. Se trata de proteger los muelles del puerto de los temporales de Levante, mediante la construcción de un pequeño espigón de 100 metros de longitud, que arranca 10 metros antes del espigón pantalla, en dirección al dique de poniente. Esta obra tiene un presupuesto de ejecución de 400.240 pesetas.

1955 es un año clave, tanto para la continuación de las obras en marcha, como para la tramitación administrativa de nuevos proyectos. En enero se tramita el concurso de nuevos destajos de las obras del espigón pantalla, una vez resuelto el reajuste de precios solicitado por la empresa constructora.¹¹²

Estos cinco nuevos destajos cuentan con un importe total de ejecución de 999.612 pesetas.¹¹³

Del mismo modo que el anterior, el 27 de mayo la CAPE aprueba prorrogar cinco nuevos destajos, con los número once al quince al empresario García Martínez.

Entre mediados de julio y finales de noviembre la CAPE autoriza la concesión de un total de nueve destajos, con lo que se completa la obra. A comienzos de noviembre el contratista de las obras ha concluido los trabajos de los veinte primeros destajos.¹¹⁴

Las obras del espigón pantalla van a quedar terminadas el 31 de diciembre. Al final su longitud total alcanza los 92 metros en lugar de los 80 previamente proyectados.

109. AAPP, Carpeta n.º 38, Espigón Pantalla en el puerto de Adra (modificado), Oficio n.º 2062/81 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 14 de mayo de 1954.

110. AAPP, Carpeta n.º 38, Espigón Pantalla en el Puerto de Adra (modificado), Oficio n.º 5.329/198 del ingeniero director de CAPE al ingeniero director Vicente Laporta, Madrid, 23 de diciembre de 1954.

111. BOE n.º 208, 27 de julio de 1954, pp. 5175-5176, Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 10 de julio de 1954.

112. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expediente 2133-1918, Informe Propuesta del Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Motril, 22 de febrero de 1955.

113. BOPA n.º 31, 8 de febrero de 1955, p. 1, Sección Segunda, Obras Públicas, Grupo de Puertos de Málaga-Granada-Almería, Anuncio, Motril, 29 de enero de 1955.

114. AAPP, Carpeta n.º 64, «Reformado de refuerzo del morro del Espigón Pantalla en el puerto de Adra para defenderlo de los temporales de Poniente», Oficio de 7 de noviembre de 1955.



El puerto con la vía del ferrocarril, años 50. Colección Enrique Arance Soto.

Siguiendo con otros proyectos desarrollados en 1955, el 21 de enero la draga Dracmiden regresa a Adra para realizar nuevas operaciones, que junto con las obras del espigón pantalla van a resolver definitivamente el problema de los aterramientos. Las labores de dragado, adjudicadas a la empresa Dragados y Construcciones, se van a prolongar hasta el 7 de julio de ese año, durante un total de 177 días. En esta segunda y definitiva etapa se han dragado 80.633 m³, que sumadas a las 74.681 m³ dragados en 1953, hacen un total de 155.314 m³.¹¹⁵

También en este año se va a realizar la adjudicación de las obras de escollerado de protección contra los levantes. Con fecha 28 de mayo se realiza la aprobación técnica del proyecto con un presupuesto de 454.641 pesetas. Estas obras son precisas dado que la ejecución del espigón pantalla había provocado problemas de agitación que debían ser corregidos, tal y como refiere en su informe el ingeniero director de la CAPE:

Avanzada la construcción del espigón-pantalla, parece haberse comprobado su satisfactorio resultado para la contención de las arenas que avanzaban apoyándose en el dique y llegaban a penetrar en el puerto depositándose en gran parte en la boca. Ante este resultado se ha iniciado el dragado de la barra, observándose que como consecuencia de ello ha aumentado la agitación en los muelles adosados al arranque del dique, resultando lógico toda vez que el aterramiento en la boca produciría un cierto abrigo. El espigón proyectado normal a la dirección del temporal y de una longitud tal que el límite de expansión pasa por el extremo del dique de Levante, solamente permite la entrada en el puerto de la energía correspondiente a la expansión propiamente dicha, y por consiguiente la agitación en los muelles adosados al dique de Poniente será menor que en la actualidad.

115. AAPP. Año 1953, «Proyecto de Dragado de la Bocana del Puerto de Adra». Datos extraídos del parte de dragado del vigilante del dragado de la bocana del puerto de Adra.



Antiguo alumbrado del puerto, 1956. Colección Andrés Aguilera Paris.

Estos problemas de agitación, que pueden considerarse contrarios a los aterramientos, se van a prolongar en el puerto de Adra hasta la década de los años 90.¹¹⁶

El 30 de septiembre se autoriza la adjudicación directa de las obras por el presupuesto aprobado.¹¹⁷ Su contratación se resuelve el 11 de noviembre siendo de nuevo elegida la contrata del empresario Julio García Martínez para la ejecución de las obras, con una ligera bajada de presupuesto, que se ajusta a las 454.000 pesetas. Estas obras tenían un plazo de ejecución de tres meses con el empleo de más de 5.400 toneladas de escollera.¹¹⁸ Los trabajos tenían como fecha de comienzo el 31 de diciembre, debiendo finalizar el 31 de marzo del año siguiente.

1956 es un año especial por el número de proyectos de nuevas infraestructuras redactados, que vienen en su mayoría a completar y mejorar las obras concluidas del espigón pantalla. Además, como respaldo al desarrollo de estos proyectos, el 3 de enero el ministro de Obras Públicas, Conde de Vallengano, visita de nuevo Adra, dentro de un amplio recorrido por la provincia de Almería.¹¹⁹

116. AAPP, Carpeta n.º 56, Escollero de Protección contra los «Levantes» en el Puerto de Adra, Oficio n.º 2288/80 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 6 de junio de 1955.

117. Ídem, Oficio n.º 4.080/177 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 22 de octubre de 1955.

118. Ídem, Oficio n.º 4.581/197 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 24 de noviembre de 1955.

119. Diario *La Vanguardia*, 4-I-1956, p. 5, «El ministro de Obras Públicas en Almería»; Diario *ABC* de Madrid, 4-I-1956, p. 48, «Breve estancia en Adra».

En esta nueva visita el ministro Vallengano promete continuar e incrementar las obras que restan para la terminación de las actuaciones pendientes para completar la dotación necesaria para los servicios portuarios.¹²⁰

A finales de enero y como resultado de la visita del ministro, el Gobierno Civil da a conocer un telegrama de Vallengano anunciando la aprobación del expediente de obras del varadero por importe de 1.201.684 pesetas.¹²¹

Enumerando los principales proyectos pendientes, el primero de ellos es el llamado de espaldón, andén y plataforma del morro del espigón pantalla, que tiene fecha de 14 de mayo de 1956. El espaldón consistía en un muro de 1,5 metros de anchura y altura variable y dependiente de la cota de coronación del espigón, unido a una plataforma o andén con una anchura total de 4,5 metros.

El morro se reforzaba ampliando el muro a toda su anchura de 4,5 metros. Este espaldón tenía como misión evitar el amontonamiento de arenas en el ángulo que formaba la alineación de la pantalla con el dique de poniente. En varias ocasiones hubo que retirarlas de la vía por la que circulaban las vagonetas que transportaban y vertían la escollera. A pesar de este nuevo contratiempo, el espigón pantalla había logrado su objetivo de impedir que las arenas rebasaran su extremo.

Concluye Laporta que durante las obras del espigón pantalla se realizaron varios sondeos para poder ir apreciando el avance de las arenas, habiéndose observado en los dos últimos años que la barimétrica de cota cero quedaba fija a la mitad de la longitud total de la pantalla aproximadamente, lográndose el deseado equilibrio sin que las arenas rebasaran su extremo.¹²² El proyecto de espaldón tiene un presupuesto de ejecución de 268.509 pesetas.

Casi al unísono y con fecha 15 de mayo, Laporta concluye el proyecto de refuerzo del morro del espigón pantalla para defenderlos de los temporales de poniente. El refuerzo del morro para resistir olas de los temporales de poniente tendrá 4,24 metros en lugar de los 3,65 metros calculados inicialmente.¹²³

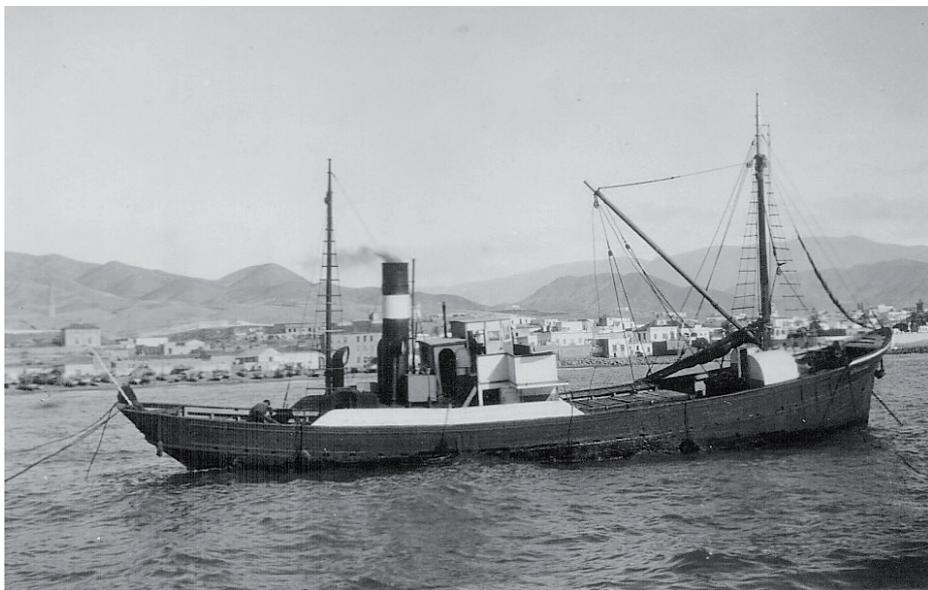
Con el refuerzo proyectado se conseguía dar mayor estabilidad a la pantalla y evitar el desmoronamiento del morro, una vez que había estabilizado el playón de arenas, sin que hubiese necesidad de realizar nuevos dragados en el interior del puerto. A pesar del éxito de la pantalla construida se observaba que a cada temporal de levante o poniente, la escollera del morro se iba desmoronando, necesitando su constante reposición sin conseguir

120. Diario *Yugo*, Almería, 4-I-1956, portada, p. 5 y 8, «El Ministro de Obras Públicas en Almería. El Conde de Vallengano visitó el pueblo de Adra...» Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

121. Diario *Yugo*, Almería, 31-I-1956, portada y p. 3, «Más de un millón de pesetas para el varadero y el puerto de Adra». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

122. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expediente 2135-1933, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Espaldón, Andén y Plataforma del Morro del Espigón Pantalla en el Puerto de Adra», Memoria, Motril 14 de mayo de 1956.

123. Ídem, Expediente 2134-1926, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Refuerzo del Morro del Espigón Pantalla del Puerto de Adra para defenderlo de los temporales de Poniente», Memoria, Motril, 15 de mayo de 1956.



Vapor pesquero a comienzos de los años 50. Colección Enrique Arance Soto.

estabilizarla y experimentando un hundimiento progresivo que podía restar eficacia a la pantalla en caso de disminuir ésta su longitud.¹²⁴

Con el cálculo realizado para soportar olas de abordaje de más de cuatro metros se necesitaban bloques de unos 9.000 kilos para reponer la escollera, no disponiendo en la cantera de bloques más grandes de 4.000 kilos. Elige el ingeniero director como solución el empleo de bloques de hormigón en masa de nueve toneladas. Este proyecto tenía un presupuesto de ejecución de 455.080 pesetas.

Como tercer proyecto complementario a los anteriores, Vicente Laporta concluye la redacción del proyecto de refuerzo del morro del espigón pantalla para defenderlos de los temporales de levante, con fecha 16 de mayo de 1956.¹²⁵ Se trata de un proyecto análogo al anterior que corrige los cálculos iniciales que estimaban un peso máximo de la escollera de 4.000 kilos. Pero para soportar olas superiores a los 4,5 metros de los temporales de levante se propone ahora formar el manto con bloques de hormigón en masa de 9 toneladas de hormigón de 200 kilos, al objeto de estabilizar la pantalla. El proyecto tiene un presupuesto de 353.458 pesetas.

124. Ídem.

125. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expediente 2135-1931, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Refuerzo del Morro del Espigón-Pantalla del Puerto de Adra para defenderlo de los Temporales de Levante», Motril, 16 de mayo de 1956.



Pesquero Mulhacén afectado por el cierre de la bocana en 1953. Colección Andrés Aguilera París.

Los terrenos portuarios comienzan a convertirse en la nueva zona de expansión de Adra, iniciándose los primeros acuerdos entre los rectores del puerto y el ayuntamiento abderitano para convertir determinadas áreas de dominio portuario en parte activa de una nueva ciudad que va a mirar cada vez más a la costa. Así, el 30 de mayo de 1956 el alcalde acuerda con el comandante militar de Marina de Almería el correspondiente permiso para la construcción de una glorieta en el paraje denominado «El Lugar», al final del Paseo de los Tristes y en la confluencia con el inicio del dique de levante, para su adecentamiento y para facilitar el acceso de bañistas a la zona oeste de la playa de San Nicolás, con la posibilidad de establecer un puesto de refrescos y helados para facilidad y recreo de veraneantes que frecuentasen dicha playa. Este lugar, seguramente uno de los primeros equipamientos de esta playa, será conocido popularmente como «El Balneario».¹²⁶

A finales de año, los proyectos complementarios al espigón pantalla redactados en mayo son paulatinamente aprobados, con un plazo de ejecución de tres meses. El 24 de octubre se realiza la aprobación técnica del proyecto de espaldón, andén y plataforma del morro del espigón pantalla.¹²⁷

126. AAPP, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Carpeta n.º 19, Correspondencia varia, Oficio del Ayuntamiento de Adra al Comandante Militar de Marina de Almería, Adra, 30 de mayo de 1956.

127. AAPP, Carpeta n.º 59, Puerto de Adra, «Proyecto de Espaldón, Andén y Plataforma del Morro del Espigón-Pantalla», Oficio n.º 7.678/220 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid 2 de noviembre de 1956.

El 21 de noviembre se autoriza la ejecución de estas obras por el sistema de contratación directa. El contrato es adjudicado, el 29 de diciembre de 1956, por importe de 268.000 pesetas a Julio García Martínez, empresario levantino que había sido ya destajista de las obras del espigón pantalla.¹²⁸ Estos trabajos van a dar comienzo el 22 de abril de 1957.

En lo referente a la protección del espigón pantalla contra los temporales de levante, estas obras son adjudicadas el 25 de enero al empresario Julio García, por importe de 353.458 pesetas. Las obras se inician el 23 de marzo, estando prevista su conclusión en tres meses.¹²⁹

Por último, las obras de refuerzo del espigón pantalla contra los temporales de poniente, al igual que en los dos casos anteriores, van a ser adjudicadas a la contrata anterior, único postor de las mismas, el 25 de enero de 1957, por importe de 455.080 pesetas.¹³⁰ Los trabajos van a comenzar también el 23 de marzo, estando prevista inicialmente su finalización en idéntico plazo que las anteriores.

Finalizado el problema de los aterramientos, las operaciones de dragados y concluidas las obras del espigón pantalla, el ingeniero Vicente Laporta va a publicar, en 1956, en la *Revista de Obras Públicas* un artículo a manera de resumen de todo lo sucedido:

En algunos puertos, como por ejemplo el de Adra, en la provincia de Almería, revestía el fenómeno de los aterramientos caracteres de verdadera catástrofe, pues la invasión en el interior de la dársena, no ya de arenas, sino de gravas de tamaño de más de 10 centímetros en algunas de sus dimensiones y en cantidades de miles de metros cúbicos diarios, hacía en ocasiones completamente imposible la entrada y salida de los barcos, llegando en el año 1953, a formarse un playón que se extendía por toda la bocana y permitía al público pasear por encima, pudiendo ir desde el morro del dique de Poniente al de Levante sin pisar agua. El puerto se había convertido en un verdadero lago en donde quedaban aprisionados todos los barcos que habían tenido la mala fortuna de tomar puerto vísperas del temporal que produjo tan importantes aterramientos. Efectuado un dragado a gran escala, al mismo tiempo que se construía rápidamente el dique pantalla en el extremo del de Poniente, se pudo, en menos de un año, conjurar el conflicto, con tan buenos resultados, que desde aquella fecha ya no ha sido preciso efectuar ningún dragado, pues no ha habido el menor aterramiento.¹³¹

128. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, «Proyecto de Espaldón, Andén y Plataforma del Morro del Espigón-Pantalla del Puerto de Adra», 1957, Oficio nº 121/12 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 10 de enero de 1957.

129. AAPP, Carpeta nº 57, Oficio nº 3.957/272 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid 23 de noviembre de 1956.

130. AAPP, Carpeta nº 58, Puerto de Adra, «Proyecto de Refuerzo del morro del Espigón Pantalla contra atemporales de Poniente», Oficio nº 499/32 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 6 de febrero de 1957.

131. LAPORTA PÉREZ, V.: «Los Puertos Mediterráneos Andaluces y las Obras para impedir sus aterramientos», *Revista de Obras Públicas*, Tomo I, Julio de 1956, pp. 369-377.

En el segundo semestre de 1956 se activa la construcción del varadero. El *Boletín Oficial de la Provincia de Almería* publica el 10 de agosto el anuncio de la subasta de estas obras para el 31 de agosto, por el presupuesto de 1.201.864 pesetas.¹³²

La subasta de las obras se prorroga finalmente hasta el 25 de septiembre, adjudicándose su ejecución al empresario Manuel García Martínez por importe de 1.115.000 pesetas.¹³³ Las obras comenzaron el 18 de diciembre de 1956. El contrato fijaba su terminación para el día 18 de abril de 1958.

Iniciada la construcción del varadero, el redactor considera conveniente realizar algunas modificaciones al proyecto original: construcción de una solera de hormigón de 0,15 m, en la parte de la rampa fuera del agua y en las entrevías del andén, para evitar la suciedad de los barcos. También incluye la sustitución de las traviesas sumergidas, de madera de pino, muy propensas a la carcoma, por otras formadas por carriles procedentes de la antigua vía ferroviaria de la cantera y el recrecido de hormigón en las entrevías, como principales cambios. Estas modificaciones van a suponer un presupuesto adicional de 230.148 pesetas.¹³⁴ Este proyecto va a quedar en suspenso hasta su aprobación definitiva el 16 de junio de 1959.

A medida que la obra del varadero se va ejecutando, Vicente Laporta va a redactar el proyecto de carros para el varadero en diciembre de 1957. Los carros elevadores de las embarcaciones son elementos imprescindibles en los varaderos para el carenado y reparación de las mismas. Por el tipo de varadero escogido, se proyecta el uso del doble carro. Este sistema lleva consigo la necesidad de prever un andén lateral a la vía de rampa donde se realiza la operación de situar la embarcación que permite más fácilmente retirar el carro y además en un espacio donde no estorba a los demás.¹³⁵

Los carros escogidos están proyectados para varada de barcos de 100 toneladas con unas dimensiones máximas de 21 metros de eslora, 5,20 de manga, 2,5 de puntal y 1,8 y 0,95 de calados a popa y proa respectivamente. El proyecto tiene un coste de 394.862 pesetas. Este presupuesto comprende solo el carro propiamente dicho, dejando el resto de elementos (motor y cabestrante) para otro proyecto complementario.

El proyecto está listo con fecha 23 de febrero de 1958 pero la Dirección General de Puertos lo va a devolver en mayo para su corrección. Habrá que esperar al año 1959 para un nuevo y definitivo paso para contratar este proyecto.

132. BOPA n.º 180, 10 de agosto de 1956, pp. 1-2, «Anuncio de la Dirección General de Puertos de la subasta de las obras del Varadero del Puerto de Adra», Madrid 17 de julio de 1956. Aparece en el BOE n.º 231 de 28 de agosto de 1956, pp. 5.146-5.147.

133. BOE n.º 295, 21 de octubre de 1956, pp. 6.706-6.707. Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. «Adjudicando definitivamente a Don Manuel García Martínez la ejecución de las obras de Varadero en el Puerto de Adra». Madrid 9 de octubre de 1956.

134. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expediente n.º 2135-1932, Laporta Pérez, V.: «Proyecto Reformado del Modificado de Varadero en el Puerto de Adra», Motril, 15 de julio de 1957.

135. Ídem, Expediente 2137-1948. Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Carros para el Varadero del Puerto de Adra», Motril, 11 de diciembre de 1957.



Obras del espigón pantalla del dique de poniente. Gentileza: Narciso Espinar Campra.

Tratando otro aspecto, los terrenos del puerto son cada vez más demandados y apreciados por los particulares y el Ayuntamiento. El 22 de febrero de 1957, se procede a realizar el expediente de deslinde de la zona marítimo terrestre en el tramo de costa comprendida en el puerto de Adra, retomando un expediente previo del año 1930¹³⁶.

Dicho expediente se refleja en el correspondiente acta de deslinde y amojonamiento de la zona marítimo-terrestre y terrenos unidos a ella por accesión en el tramo de costa comprendido entre la rambla de Bolaños y las ruinas de la antigua fábrica de azúcar San Nicolás. Este deslinde, tras su aprobación el 7 de noviembre de ese año, va a servir de base para futuros estudios y proyectos de desafectación de terrenos del puerto, para dedicarlos a diversos equipamientos.¹³⁷

A partir de finales de abril de 1957 van a comenzar las obras de proyecto de espaldón, andén y plataforma del morro del espigón pantalla. En el transcurso de la construcción se observa que los temporales de poniente producían un oleaje que destruía el manto

136. AAPP, Año 1930, Expedientes de deslinde, Puerto de Adra, Expediente sobre deslinde de la Zona Marítima.

137. AAPP, Obras Públicas, Provincia de Almería, Expediente de deslinde de la Zona Marítimo-Terrestre en el tramo de costa del mar Mediterráneo comprendido en el Puerto de Adra, Acta de deslinde y amojonamiento de la zona marítimo-terrestre y terrenos unidos a ella por accesión en el tramo de costa que comprende el expediente, entre la Rambla de Bolaños y las ruinas de la antigua fábrica de azúcar, Adra, 22 de febrero de 1957.

de bloques de hormigón de la parte de levante, manteniéndose el manto de la parte de poniente.¹³⁸

Para evitar este efecto destructor, Laporta concluye, el 25 de septiembre, un proyecto reformado para aumentar la anchura de la plataforma del morro hasta los 10 metros y evitar el arrastre de los bloques, con un diseño específico, mediante el empleo de 1.091 m³ de hormigón en masa de 200 kilos y 2.963 m³ de hormigón soldado de 300 kilos.¹³⁹ El presupuesto de ejecución de este reformado es de 406.871 pesetas.

El 19 de mayo de 1958 se autoriza la contratación de las obras y poco después son adjudicadas por contratación directa al empresario García Martínez.¹⁴⁰ Para poder concluir estos trabajos se aumentó el plazo de ejecución en un mes y medio, sobre los tres meses inicialmente aprobados, debiendo concluir las mismas el 4 de julio de ese año.¹⁴¹ Vicente Laporta realizó la redacción de sendos proyectos modificados de refuerzo del espigón pantalla para defenderlo de los temporales de levante y poniente.

En primer lugar, y como consecuencia del aumento de la anchura de la plataforma del morro a una total de diez metros, era necesario aumentar el volumen de los mantos protectores de escollera y de bloques que se habían proyectado con anterioridad.

Con fecha 13 de noviembre de 1957 este proyecto es devuelto con el fin de que el ingeniero Laporta realizase una serie de correcciones entre las que se incluyen una prórroga de ocho meses para acometer las obras del reformado a partir de la conclusión del proyecto original de fecha 23 de junio, con lo que el nuevo plazo de terminación de las obras quedaba fijado para el 23 de febrero de 1958. Estas modificaciones realizadas con fecha 20 de diciembre de 1957 incluían un presupuesto adicional de 753.442 pesetas.¹⁴²

Nuevamente, el 12 de mayo de 1958, va a concluir la redacción de un modificado en el que se aumenta el plazo total de ejecución en diez meses, con un importe de 1.063.114 pesetas que va a ejecutar Julio García Martínez. Al haber concluido la primera fase de estas obras el 23 de junio de 1957 con el presupuesto de 353.458 pesetas, el presupuesto para 1958 ascendía a 709.656 pesetas.¹⁴³

El Ministerio de Obras Públicas no va a dar el siguiente paso hasta el 11 de noviembre de 1958, fecha en que resuelve aprobar técnicamente dicho proyecto reformado, con

138. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Dirección Facultativa, Expediente 2135-1935, Laporta Pérez, V.: «Proyecto Reformado de Espaldón, Andén y Plataforma del Morro del Espigón-Pantalla en el Puerto de Adra (Almería)», Memoria, Motril, 25 de septiembre de 1957.

139. Ídem.

140. Ídem, Expediente 2135-1935, oficio n.º 545/19 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 4 de febrero de 1958; oficio n.º 2086/105 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 30 de mayo de 1958.

141. AAPP, Carpeta n.º 61, «Reformado del espaldón, andén y plataforma del morro del espigón pantalla de Adra», oficio n.º 2567/128 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería.

142. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Dirección Facultativa, Expediente 2134-1929, Laporta Pérez, V.: «Proyecto de Refuerzo del Morro del Espigón Pantalla del Puerto de Adra para defenderlo de los Temporales de Levante», Memoria adicional, Motril, 20 de diciembre de 1957.

143. Ídem, Expediente 2136-1938, Laporta Pérez, V.: «Proyecto Reformado de Refuerzo del Morro del Espigón Pantalla en el Puerto de Adra para defenderlo de los Temporales de Levante», Memoria, Motril 12 de mayo de 1958.



Playazo de arena invadiendo la bocana. Foto: Olea. Colección Rafael Bonillo Sierra.

el adicional de contrata estimado para este trabajo, con la continuación de estas obras por el contratista García Martínez, así como una prórroga de las obras por un tiempo a determinar.¹⁴⁴

La fecha límite para su conclusión queda fijada en el 11 de mayo de 1959 con el empleo de 4.464 toneladas de escollera y la construcción de 200 bloques de hormigón de un volumen total de 842 m³, para su posterior colocación.

Faltaba desarrollar el proyecto del refuerzo del morro del espigón pantalla para defenderlo de los temporales de poniente. Previamente, las obras de refuerzo del espigón pantalla contra estos temporales de poniente se iniciaron el 23 de marzo de 1957, con una duración de tres meses. Pero como en el caso del proyecto anterior, los fuertes temporales del otoño de 1957 demuestran la necesidad de redactar este proyecto de refuerzo que La-porta concluye el 14 de mayo de 1958.

También en este caso las modificaciones realizadas en el aumento de la anchura de la plataforma hacen necesario abordar este reformado para modificar los mantos protec-

144. Ídem, Año 1957, Oficio n° 4.272/236 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 18 de noviembre de 1958.



Foto aérea del puerto con la bocana próxima a cerrarse. Colección Andrés Aguilera París.

tores de bloques y escollera proyectados en el proyecto inicial, mediante el recrecido de ambos elementos. Este reformado se presupuesta por 564.767 pesetas, con un adicional sobre el proyecto ya concluido el 23 de junio de 1957, de 175.808 pesetas para desarrollar las obras con una prórroga de cuatro meses.

La parte más importante de esta reforma es el aumento de manto de bloques de hormigón en masa de 200 kilos de cemento de base cuadrada de 1,50 metros de lado y 1,80 metros de tizón.¹⁴⁵

El 11 de noviembre de 1958 el Ministerio de Obras Públicas va a aprobar este proyecto, con un adicional de 109.686 pesetas. Las obras serían continuadas por el contratista del primer proyecto concluido, Julio García Martínez.¹⁴⁶ El plazo máximo para su terminación concluye el 3 de diciembre de 1958.

Unas semanas después de la finalización total de estos proyectos de refuerzo, se produce, en la madrugada del 22 de diciembre, un violento temporal del S.O. que inunda por completo la explanada a poniente del puerto y provoca incluso el corte de la CN-340.

145. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Dirección Facultativa, Expediente 2136-1944, Laporta Pérez, V.: «Proyecto Reformado de Refuerzo del Morro del Espigón-Pantalla en el Puerto de Adra para defenderlo de los Temporales de Poniente», Memoria. Motril, 14 de mayo de 1958.

146. Ídem, oficio n° 4.271/237 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 18 de noviembre de 1958.

Los efectos negativos sobre las infraestructuras portuarias recién acabadas se dejan sentir con la destrucción de veinticinco metros de espigón pantalla contiguos al morro.¹⁴⁷

Al margen del desarrollo de este trío de proyectos constructivos, en 1958 han ocurrido más noticias relacionadas con el puerto. El 16 de enero fallece en Madrid Natalio Rivas Santiago, siendo su entierro uno de los mayores acontecimientos del año por la importancia de las personalidades que asisten. Adra se queda sin protector político y toda la Alpujarra llora la muerte del hombre de estado que más bienestar ha proporcionado a esta comarca.

El 6 de febrero de ese año, el ayudante militar de Marina remite un escrito al ingeniero director del Grupo de Puertos, Vicente Laporta, solicitando la cesión gratuita de terrenos portuarios de una superficie de 200 m² para la construcción de un edificio para la ayudantía militar de Marina de Adra, eligiendo un lugar estratégico frente al futuro andén de costa, que será durante décadas el edificio de la Comandancia de Marina. El solar escogido estaba situado en la zona derecha de la actual plaza existente junto al bar La Isla, ocupado actualmente por un grupo de viviendas.¹⁴⁸

También a finales de ese mes el puerto recibe uno de los primeros acontecimientos deportivos fuera del calendario de actividades de la feria anual de septiembre. Se trata de un concurso de pesca con caña, que se convertirá con el paso de los años en un clásico que acogerá el recinto portuario.¹⁴⁹

En mayo de 1958, Vicente Laporta realiza una nueva solicitud para la aprobación de un dragado junto al muelle de poniente hasta una profundidad de 7 metros y una longitud de 110 metros, ampliando en 59 metros el muelle de ribera. La CAPE informa favorablemente la solicitud de Laporta, pero el 27 de junio el director general de Puertos comunica la denegación del dragado solicitado, debido a falta de disponibilidad presupuestaria, aprobando la redacción de la ampliación del muelle de ribera.¹⁵⁰

147. AAPP, Carpeta n.º 57, «Refuerzo del Morro del Espigón-Pantalla de Adra», 1957, oficio del ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería al ingeniero director de CAPE, Motril, 24 de diciembre de 1958. El ingeniero director informa del retraso de dos días en comunicar el suceso debido a la incomunicación absoluta que ha provocado el temporal.

148. AAPP, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Carpeta n.º 19, Correspondencia varia, Escrito de José Luis Sicre de la Casa, Ayudante Militar de Marina de Adra al Ingeniero Jefe del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Adra, 6 de febrero de 1958.

149. Diario *Yugo*, Almería, 26-II-1958, p. 4. «El Grupo I.N.P. conmemora el cincuentenario de su fundación con varios actos deportivos». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

150. AAPP, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Carpeta n.º 19, Puerto de Adra, Oficio n.º 2.514/116 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 9 de julio de 1958. El importe de ambos proyectos tenía un presupuesto conjunto de 1.800.000 pesetas.

El puerto en el Plan de Estabilización y el desarrollismo (1959-1969)

El año 1959 es tiempo de cambio para España. El país ha firmado en la década de los 50 varios tratados con Estados Unidos (1953), potencia que apoya el ingreso de España en la ONU (1955). España va a salir del aislamiento gracias a la Guerra Fría y a la necesidad de Estados Unidos de tener un aliado estratégico en el sur de Europa.

El aval americano en la esfera internacional va a suponer una tendencia de cambio de la economía autárquica a una progresiva liberalización y el inicio del comercio internacional para España. Esta tendencia se plasma en la aprobación, en julio de 1959, del Plan Nacional de Estabilización. Se trata de un conjunto de medidas económicas aprobadas por el Gobierno español. El objetivo del Plan fue la estabilización y liberalización de la economía española, lo que supuso la ruptura con la política de autarquía del franquismo y posibilitó el inicio de una época de crecimiento económico durante los años sesenta.

El Plan fue elaborado con la participación de los economistas Joan Sardà i Dexeus y Enrique Fuentes Quintana y fue aprobado por el Gobierno mediante Decreto Ley, el 21 de julio de 1959 y refrendado por las Cortes el 28 de julio, tras vencer las resistencias internas de varios ministros del Gobierno y del propio Franco, para los que la política de la autarquía tenía un carácter ideológico unido a la victoria en la Guerra Civil y al nacionalismo. El Plan marca una serie de objetivos a conseguir: estabilidad económica, equilibrio en la balanza de pagos y robustecimiento de la moneda, de modo que se convierta en una divisa estable. Se prevé la liberalización progresiva de la importación de mercancías y, paralelamente, la de su comercio interior.¹⁵¹

Cuando en diciembre de 1959 el presidente norteamericano Eisenhower visite Madrid y se produzca el apoyo norteamericano al régimen franquista, la Organización Europea de Cooperación Económica (OECE) y el Fondo Monetario Internacional (FMI) van a avalar el Plan de Estabilización económica y a permitir el ingreso de España en ambos foros económicos.

En este año se produce el relevo al frente de la dirección facultativa del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería. El ingeniero director Vicente Laporta es nombrado director general de la Autoridad Portuaria de Algeciras y en su lugar es nombrado nuevo ingeniero director José Antonio Español Caparrós.¹⁵² El nuevo ingeniero, con los nuevos vientos de liberalización económica, va a proponer medidas que permitan el desarrollo del puerto, en su doble faceta de pesquero y comercial, con la elección del puerto abderitano como lugar de embarque de mineral de hierro procedente de las minas alpujareñas de La Gabiarra, en el municipio almeriense de Laujar.

151. http://es.wikipedia.org/wiki/Plan_Nacional_de_Estabilizaci%C3%B3n_Econ%C3%B3mica

152. José Antonio Español Caparrós [Larache (Marruecos), 1924-Madrid 2004]. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Ver más adelante: Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.



Trabajos para liberar la bocana, 1953.
Colección Andrés Aguilera París.

En estas minas se extraía mineral de hierro (oligisto micáceo). Las características del oligisto son de altísima calidad para su empleo en la fabricación de pinturas metalizadas para la industria del automóvil y fabricación de lacas de imprimación, cuyo destino fundamental era la exportación. Este oligisto puede emplearse como sustitutivo de metales pesados como plomo y mercurio, altamente contaminantes. El transporte de mineral hasta el puerto de Adra para su posterior embarque con destino al puerto valenciano de Sagunto se inicia en 1958.

El proyecto de zona de servicios y el embarque de mineral de hierro

Basándose en la aprobación del deslinde de la zona marítimo terrestre de 1957, José Antonio Español redacta el proyecto de zona de servicios del puerto de Adra, con fecha 1 de junio de 1959.¹⁵³ Básicamente diseña una zona de servicios ordenando todos los terrenos situados al oeste del dique de poniente, entre las ramblas del Cercado y Bolaños, teniendo como límite norte la carretera Málaga-Almería. Se trata de terrenos ganados al mar, con una superficie aproximada de 12 hectáreas, debido a la construcción del puerto, que el ingeniero director reserva para una zona de servicio compuesta por depósitos de mineral, secaderos de redes, industrias y talleres relacionados con la actividad portuaria.

La ordenación propuesta sitúa en la zona de poniente más próxima a la playa el espacio reservado para el tendido de redes. Siguiendo hacia el norte y en paralelo al muelle de poniente, se diseña una zona de almacenes, industrias y talleres como concesiones que supondrán nuevos ingresos. Esta futura urbanización estaría comunicada mediante calles

153. AAPP, Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Dirección Facultativa, Español Caparrós, J. A.: «Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Adra. Memoria», Motril, 1 de junio de 1959.



Temporal del 22 de diciembre de 1958. Colección particular.

principales de 20 metros de anchura y secundarias de 10 metros y estaría separada unos 60 metros del muelle de poniente. Además, contarían con un camino de circunvalación de toda esta zona de 20 metros de anchura.

En cuanto a la actividad pesquera, el diseño traslada a la zona del futuro andén de costa toda esta actividad y reserva el muelle de levante para una futura zona comercial. Al estar la mayoría de estos terrenos incluidos en la zona marítimo terrestre, el informe de Español Caparrós es remitido para su aprobación tanto al comandante de Marina, como al Ayuntamiento de Adra y al Ministerio de la Vivienda.

El informe del ingeniero director se topa en primera instancia con la oposición del ayudante militar de Marina de Adra, José Luis Sicre de la Casa, que justifica su recomendación contraria a la aprobación de la zona de servicio basándose en el temporal de finales de diciembre del año anterior que había provocado la inundación de toda la zona a desarrollar, recordando que:

El temporal del día 22 de diciembre de 1958 partió el dique pantalla en una longitud de veintitantos metros, en que las olas llegaron con gran violencia al mismo borde de la actual carretera de Motril a Almería, enterrando las artes de pesca que había extendidas en aquella zona y arrastrando algunos botes, que allí había varados, hasta debajo del puente del llamado barran-

co del Cercado. Construir una zona del puerto con edificios, instalaciones... muchos metros al Sur de donde llegaron las olas en el último fuerte temporal, me parece un riesgo gravísimo que tenemos la obligación de evitar...¹⁵⁴

Por otra parte, la zona comercial proyectada era pretendida por la Cofradía de Pescadores, solicitud que Sicre apoyaba. En parecidos términos se va a manifestar en primera instancia el Ayuntamiento de Adra cuando apoya las tesis de Sicre sobre el peligro de urbanizar esa zona recientemente ocupada por las olas del último gran temporal.¹⁵⁵

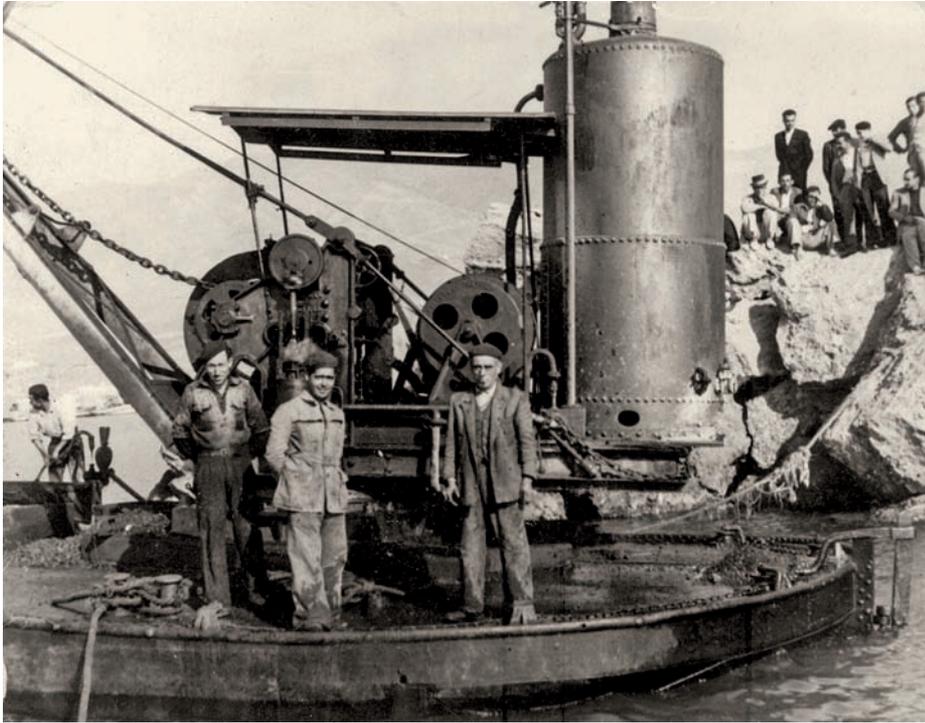
La estrategia opositora de Sicre de la Casa lleva a José Antonio Español a rehacer su proyecto y a buscar aliados que respalden su propuesta. En esta ocasión y con fecha 8 de octubre de 1959, Español realiza en la memoria del nuevo proyecto una serie de observaciones para defender su idea:¹⁵⁶

- El puerto de Adra se encuentra demasiado próximo a las edificaciones de la ciudad impidiendo su futuro desenvolvimiento, motivo por el cual es necesario delimitar su zona de servicio, aprovechando el terreno ganado al mar al construirse el dique de poniente y, sobre todo, su espigón pantalla que es quien va creando los mencionados terrenos.
- La única dirección hacia la cual puede desarrollarse al puerto es hacia poniente y más teniendo en cuenta que con el tiempo esa zona ganada al mar va aumentando.
- En ese momento esa zona está ocupada por casetas de madera ofreciendo un aspecto lamentable que es necesario corregir mediante la urbanización de la zona de servicios.
- Gran parte de esa área es utilizada por los pescadores para el secado de sus redes, que aparece reservada en los planos adjuntos como zona de necesidades pesqueras en una extensión junto a la nueva zona marítimo terrestre.
- El 7 de noviembre de 1957 fue aprobado el expediente de deslinde de la zona marítimo terrestre del puerto de Adra y tramos contiguos, tramitado por la Jefatura de Obras Públicas de Almería.
- La inundación de los terrenos escogidos para la zona de servicios coincidiendo con el temporal del 22 de diciembre de 1958 (el mayor que se recuerda en estas costas) se debió más que a la acción del mar, a que las ramblas que desaguan en esa zona traían una cantidad de agua muy superior a su capacidad de desagüe y a que el mar estaba crecido impidiendo que éste circulase con normalidad. Este inconveniente puede solucionarse en principio dando una salida encauzada a las ramblas.

154. AAPPA, Expediente Zona de Servicios del Puerto de Adra, Carta del Ayudante Militar de Marina, José Luis Sicre de la Casa al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Adra, 9 de junio de 1959.

155. Ídem, Oficio n.º 1219 del alcalde de Adra al Ayudante Militar de Marina, Adra 23 de septiembre de 1959.

156. AAPPA, Español Caparrós, J. A.: «Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Adra», Memoria, Motril, 8 de octubre de 1959. Se trata de un proyecto de contenido similar al de junio, con algunas aportaciones nuevas.



Tripulación de la draga en la bocana de Adra. Foto: Olea. Gentileza: Francisco Crespo.

- La zona de servicios, según la normativa vigente, puede estar compuesta por terrenos ganados al mar, zona marítimo terrestre o terrenos de particulares que pueden ser expropiados. En el caso del puerto de Adra solo existen de los dos primeros tipos.
- Es conveniente delimitar cuanto antes esta zona de servicios ya que cualquier particular puede reclamar estos terrenos, aunque de acuerdo con las leyes vigentes previamente ha de ser oído el Ministerio de Obras Públicas.
- Lo verdaderamente importante no es en estos momentos cerrar la futura distribución y uso de los terrenos, sino su delimitación para garantizar el futuro desarrollo de las necesidades de la actividad portuaria.

Establece el ingeniero director una nueva delimitación de esta zona de servicios de poniente, dividiendo las aproximadamente 12 hectáreas en dos zonas similares en extensión. La zona norte para las industrias y acopios y la sur para el desarrollo de la actividad pesquera.

En esa misma fecha, Español Caparrós remite este nuevo proyecto a Manuel Hierro, ingeniero jefe de Obras Públicas de Almería. A esta documentación acompaña una carta

en la que desvela el interés de la Cofradía de Pescadores por adquirir los terrenos, cuyo propietario en ese momento es la Hacienda Pública. Español señala al ayudante militar de Marina como el instigador de la oposición a que el puerto de Adra se desarrollase a través de esos terrenos y añade:

Hace tiempo estuve a verle para convencerle que su misión en este asunto no consistía más que en decir si la extensión solicitada era grande o chica no olvidando nunca que él es también representante del Estado Español. En aquella ocasión hacía gran hincapié en que esa zona era utilizada por los pescadores para el tendido de redes, y si nosotros la declaráramos zona de servicio, tendrían que pagar un canon mientras que si la Cofradía conseguía esos terrenos, no tendrían que pagar nunca nada. Le hice ver que esa postura no era lógica y entonces fue cuando me salió con que la delimitación de la zona marítimo-terrestre estaba mal hecha...¹⁵⁷

El ayudante militar de Marina, José Luis Sicre, no cesa en sus pretensiones y el 24 de noviembre de 1959 presenta un informe elaborado por el abogado abderitano Eugenio Rodríguez Ruíz, a través de la siguiente argumentación:¹⁵⁸

Primera: Por la topografía propia de dichos terrenos, que formando depresión, es inundada por los temporales de Poniente con harta regularidad, llegando a veces hasta la misma carretera de Motril a Murcia, como es de conocimiento público e inmemorial, circunstancia que de suyo hace imposible, por los riesgos y peligros que entraña dedicar tales terrenos a zona de servicios del Puerto y mucho menos si ha de serlo a zona urbanizada.

Segunda: Dichos terrenos no pueden aún considerarse ganados al mar ya que son objeto de regulación en el Artº 2º de la vigente Ley de Puertos, tanto por lo que queda dicho, cuanto porque el mar no se ha retirado para que tan repetidos terrenos adquieran autonomía y se consideren, previo el oportuno deslinde, como de propiedad del Estado y de tal guisa, el Ministerio de Obras Públicas pudiese solicitar la Zona de Servicios del Puerto, pues que siendo inundados, como se dice en otro lugar, con regularidad, tales terrenos han de considerarse como formando parte aún del lecho del Mediterráneo o todo lo más como Zona Marítimo-Terrestre.

Tercera: Entendiendo que los terrenos tantas veces citados forman parte del lecho del Mediterráneo, o cuando más, constituyen la Zona Marítimo Terrestre el establecimiento de una Zona de Servicios en los mismos impediría el uso de dicha servidumbre, llegado que fuese el caso, impidiéndolo en mayor grado si dicha zona es urbanizada.

Estos desencuentros entre la autoridad civil portuaria y la militar de Marina, se van a prolongar durante el siguiente año.

Otro de los proyectos que se resuelven durante el año 1959 es la ejecución del varadero. El proyecto reformado del modificado del varadero había sido aprobado técnicamente el 8 de mayo del año anterior. Su aprobación definitiva incluye un adicional de

157. AAPP, Expediente Zona de Servicios del Puerto de Adra, Carta del ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería al ingeniero Jefe de Puertos de Provincia de Almería, Motril, 8 de octubre de 1959.

158. Ídem, Copia de un edicto emitido por el abogado del Ilustre Colegio de Almería, Eugenio Rodríguez Ruíz a consulta formulada por el sr. Ayudante Militar de Marina de Adra, sobre proyecto de construcción de una zona de servicios del Puerto de Adra en la parte Oeste de dicho Puerto.



Vías y locomotora en el andén del dique de poniente. Gentileza: Narciso Espinar Campra.

contrata de 230.148 pesetas sobre el vigente. Al llevar una modificación de obra este reformado, el contratista Manuel García Martínez solicitó un aumento de plazo de ejecución, que le fue concedido por la Dirección General de Puertos el 27 de junio de 1958, que fijaba la terminación de las obras para el 10 de agosto de ese año.

Unos días antes de llegar a esa fecha, el contratista solicita una prórroga. En ese momento, las obras estaban casi concluidas y pendientes de aprobación económica de los trabajos del proyecto reformado. Esta nueva prórroga es concedida el 6 de julio de 1959 por la Dirección General de Puertos, fijándose un nuevo plazo de terminación de obras para el 18 de septiembre de ese año, estando en esta fecha ya concluidas. Con el modificación de precios a petición del contratista, las certificaciones totales de las obras ascienden a 1.667.559 pesetas.¹⁵⁹

En paralelo a la finalización de estas obras, el ingeniero José Antonio Español concluye, el 20 de marzo de 1959, un nuevo proyecto de carros para el varadero. El nuevo ingeniero director adopta el sistema de doble carro, con un presupuesto de ejecución es-

159. AHPA, CAOSPE, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2127-1879, Español Caparrós, J. A.: «Liquidación de las obras ejecutadas por contrata del Varadero del Puerto de Adra», Enero de 1963.

timado en 394.862 pesetas.¹⁶⁰ Este proyecto es aprobado el 27 de mayo de 1959 por el presupuesto mencionado. Todo queda pendiente de su contratación para el año siguiente.

De manera complementaria, Español Caparrós concluye el 6 de julio de ese año el proyecto de cabrestante eléctrico y sus accesorios para el varadero. Se trata del sistema mecánico que pone en funcionamiento la varada de los barcos mediante un rodillo y un cable que tira del mecanismo del sistema de doble carro.¹⁶¹ El presupuesto de ejecución asciende a 499.808 pesetas.

La vía del ferrocarril de la cantera al puerto no cumple ninguna función desde hace tiempo y además supone un obstáculo para el desarrollo del callejero urbano y de la actividad agrícola. Una de las principales arterias de Adra por urbanizar es el conocido Paseo de los Tristes, denominado popularmente como «El Carril», vía paralela a la Calle Natalio Rivas que desemboca en la playa de San Nicolás y en el dique de levante. Por este paseo discurría la vía del ferrocarril al puerto. El 8 de junio de ese año el Ayuntamiento solicita al Grupo de Puertos la autorización para levantar 20 metros de vía coincidiendo con el tramo de la desembocadura de El Carril a la playa, con el fin de urbanizar el acceso a la playa de San Nicolás. La petición del alcalde abderitano va a tener una rápida respuesta afirmativa por parte de José Antonio Español. La única condición para todas estas solicitudes a Ayuntamiento y particulares era que hiciesen entrega del material ferroviario al encargado del puerto.¹⁶²

Desde el año anterior, la empresa Minas del Mediterráneo, sociedad concesionaria explotadora de minas de hierro en las provincias de Almería y Granada, viene embarcando sus minerales procedentes de las minas alpujarreñas de la Gabiarra (Laujar de Andarax) por el puerto de Adra a un ritmo de 1.500 toneladas mensuales, cantidad que va incrementando progresivamente hasta las 5.000 toneladas/mes.

El puerto carece de maquinaria de embarque de productos y el mineral se viene cargando de manera manual mediante el empleo de palas o bien valiéndose de las maquinillas y puntales de los barcos mercantes que tienen como tope máximo para entrar al puerto 2.500 toneladas, por falta del calado necesario. Los embarques se efectuaban por lo general en barcos de unas 1.000 toneladas. La mayoría de ellos traen las maquinillas en muy malas condiciones, cuando no completamente inutilizadas, lo que unido a la corta longitud de sus puntales, hacían muy laboriosas y costosas las faenas de carga del mineral.¹⁶³

160. Ídem, Expediente 2137-1946, Español Caparrós, J. A.: «Proyecto de Carros para el Varadero del Puerto de Adra», Motril, 20 de marzo de 1959.

161. Ídem, Expediente 2136-1943, Español Caparrós, J. A.: «Proyecto de Cabrestante Eléctrico y sus Accesorios para el Varadero del Puerto de Adra», Motril, 6 de julio de 1959.

162. AAPP, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Puerto de Adra, Carpeta n.º 19, Oficio n.º 1.278 del Ayuntamiento de Adra al ingeniero Jefe del Grupo de Puertos solicitando levantar 20 metros de vía de ferrocarril en la desembocadura del Carril a la playa de San Nicolás, Adra, 8 de julio de 1959; Oficio del ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería al alcalde de Adra, autorizando el levantamiento de 20 metros de vía frente al Paseo de los Tristes.

163. AAPP, Minas del Mediterráneo S.A., «Proyecto de instalación de una cinta de transporte en el puerto de Adra», Adra (Almería), Abril de 1959.



Dique de levante con balizas antiguas. Al fondo están alineados los bloques para el muelle de costa a mediados de los años 60. Foto: Antonio Bayo. Colección Andrés Aguilera.

En vista de las perspectivas de incremento de embarque de mineral con la posibilidad de cargar 10.000 toneladas mensuales, la empresa solicita la instalación de una cinta transportadora fija provista de motor y dos portátiles. La empresa solicitante pretende colocar la cinta¹⁶⁴ en la zona donde se apila el mineral, entre la lonja y el tinglado cerrado, más próximo a este último. La cinta fabricada en lona y caucho tenía una longitud entre ejes de 15 metros y una anchura de 700 milímetros.

La capacidad de embarque era de unos 50 m³ la hora. En sentido transversal al muelle se construirá una fosa de 18 metros de longitud por 1,55 de anchura y 2 de profundidad. Dentro de este foso irá instalada la cinta de transporte fija, conectada con una de las cintas móviles para transportar el mineral hasta la bodega del barco.¹⁶⁵

Al carecer el puerto de la energía necesaria para el accionamiento de los motores, la sociedad instalará un grupo electrógeno portátil. El presupuesto de ejecución ascendía a la cantidad de 342.093 pesetas a costear íntegramente por la sociedad minera.

164. Ídem.

165. Ibídem.

Unos meses después de presentar esta solicitud, la empresa va aumentando su acopio de mineral de forma progresiva, llegando a invadir la zona contigua al tinglado de mercancías, hasta el extremo de apoyar el mineral en las paredes y puerta del tinglado. Alertado el ingeniero director del Grupo de Puertos de esta anomalía, decide remitir a mediados de septiembre un escrito al encargado de Minas del Mediterráneo en Adra, instándole a, en un plazo de cuarenta y ocho horas, dejar expedito para circulación y servicio del referido tinglado un paso contiguo al mismo como mínimo de dos metros, responsabilizando a la referida sociedad de los daños causados en muros y puertas.¹⁶⁶

En noviembre de 1959 el diario *Yugo* elabora un informe de las principales actuaciones llevadas a cabo durante el periodo 1939-1958 en los puertos de la provincia, incluyendo las inversiones realizadas en el de Adra. En esos veinte años, las trece principales obras llevadas a cabo suman más de dieciocho millones y medio de pesetas con el siguiente desglose: caseta para oficinas (40.277 pesetas), reparación del tinglado cerrado (11.625 pesetas), prolongación del dique de poniente (4.092.380 pesetas), proyectos de dragado (2.133.015 pesetas), proyecto modificado de espigón pantalla (4.679.202 pesetas), proyecto de tinglado para la lonja de pescado (205.657 pesetas), proyecto de alumbrado (139.253 pesetas), proyecto de dragado de la bocana (4.452.635 pesetas), pavimento de hormigón en el muelle de poniente (83.500 pesetas), escollero de protección contra los levantes (445.725 pesetas), proyecto modificado del varadero (1.201.864 pesetas), refuerzo del espigón pantalla (808.539 pesetas), espaldón, andén y plataforma del morro del espigón pantalla (268.000 pesetas).¹⁶⁷

La década de los 60 comienza con un cambio en la nomenclatura de la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado (CAPE), dependiente de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas del Ministerio de Obras Públicas. Esta denominación va a transformarse en Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos a cargo directo del Estado (CAOSPE).

A comienzos de marzo de 1960, Ignacio del Cuvillo Merello¹⁶⁸, jefe nacional del Sindicato de la Pesca visita las provincias marítimas de Granada y Almería, realizando una inspección de la situación del puerto de Adra.

Del Cuvillo recorre el puerto abderitano el día 3 y comprueba los graves desperfectos que el temporal de diciembre de 1958 ha causado en el espigón pantalla. Tras visitar la lonja y el varadero entre otras instalaciones y verificar una serie de deficiencias que comprometen el desarrollo de la industria pesquera, promete recopilar todos estos te-

166. AAPP, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Puerto de Adra, Carpeta n.º 19, Escrito del ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería al encargado de la empresa Minas del Mediterráneo S.A., Motril, 14 de septiembre de 1959.

167. Diario *Yugo*, Almería, 8-XI-1959, p. 14. «A 111.385.459,35 pesetas se eleva la cantidad invertida en las mejoras de los puertos de Almería, Adra, Garrucha y Roquetas de Mar». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

168. Ignacio del Cuvillo Merello fue Jefe del Sindicato Nacional de Pesca desde el 5 de marzo de 1958 al 24 de enero de 1961. *Gaceta de Madrid. Serie histórica*. Seguidamente cesó en este cargo para ser nombrado Director General de Pesca Marítima hasta su cese el 14 de septiembre de 1968.



El puerto sin andén de costa, años 60. Colección Andrés Aguilera París.

mas en un informe dirigido a CAOSPE, para que realice las correcciones y reparaciones necesarias.¹⁶⁹

Tras esta visita, el 12 de marzo comunica a la CAOSPE las deficiencias encontradas, solicitando la mejora de las mismas, al tiempo que aboga por la cesión de los terrenos de la futura zona de servicios a la Cofradía de Pescadores:

- Puerto de Adra. Las luces de situación colocadas actualmente en la entrada del puerto, interesan sean rectificadas para que sean colocadas marcando con verdadera exactitud dicha entrada. Ahora suponen un verdadero peligro para la navegación por estar situadas muy al interior de los espigones de la bocana.
- Espigón pantalla. Se considera de urgencia el inicio de las obras necesarias para reparar dicho espigón, que fue partido por el temporal del 22 de diciembre de 1958.
- Muelle de levante. Actualmente el puerto solo cuenta con el muelle de poniente, del cual más de la mitad está dedicado a muelle comercial y ocupado con la carga del mineral de hierro. Se estima de gran utilidad el revestimiento de una parte de la escollera de levante, haciéndola muelle de atraque para descongestionar el muelle de poniente y servir de resguardo a las embarcaciones de los temporales de levante,

169. Diario *Yugo*, Almería, 4-III-1960, p. 3. «La estancia en Almería del Jefe Nacional del Sindicato de Pesca». Hemeroteca digital de *La Voz de Almería*.

que por la posición actual de la bocana se les hace imposible permanecer en el de poniente cuando arrecian dichos temporales.

– Tendedero de redes. Existe una amplia explanada de arena situada inmediatamente detrás del espigón de poniente, formado principalmente de terrenos cedidos por el mar, que los pescadores vienen utilizando desde hace 60 años para el tendido y secado de las redes. Estos terrenos, de los cuales han sido ya ultimados los trabajos de deslinde de la zona marítimo terrestre, no pueden ser utilizados como zona de servicio del puerto, ya que con relativa frecuencia y en ocasiones de fuertes temporales de poniente, son totalmente inundados por las aguas del mar. Sería conveniente que dichos terrenos fuesen cedidos o adjudicados a la Cofradía de Pescadores.

Con el respaldo que la solicitud del mandatario del Sindicato de la Pesca supone para las tesis de la Cofradía de Pescadores, el nuevo patrón mayor, Nicolás Linares Navarro¹⁷⁰, se dirige el 15 de marzo al ingeniero jefe del Grupo de Puertos y solicita una entrevista para profundizar en los temas expuestos, añadiendo otros relacionados con la lonja, como la modernización de la carretera de acceso, limpieza y abastecimiento de agua potable, prolongación del actual cobertizo en 40 metros y rectificación de las farolas de situación en la entrada del puerto.¹⁷¹

Mientras que José Antonio Español reúne los datos necesarios para contestar el informe de situación de los servicios portuarios, la Dirección General de Puertos le remite un oficio con fecha 23 de marzo de 1960, recordándole la resolución de 25 de junio del año anterior por la que se autorizaba la redacción de un anteproyecto para reconstruir el espigón pantalla, así como el proyecto correspondiente al primer trozo.¹⁷²

Ante la exigencia de la superioridad, el ingeniero acelera la redacción que tenía en marcha y el 18 de abril de ese año concluye, en primer lugar, el proyecto de la primera etapa del refuerzo y reparación del espigón pantalla.¹⁷³

Recuerda en la memoria del proyecto que inicialmente y con fecha 28 de febrero de 1959 se había autorizado la redacción un primer proyecto de reparación por un importe aproximado de millón y medio de pesetas. Pero dado el emplazamiento de dicho espigón, en una zona de continua agitación, avanzada a mar abierto y sometido a toda clase de temporales, con calados mayores de 15 metros, era necesaria la construcción de un dique más robusto que fuese capaz de resistir los máximos temporales. Por tanto, el presupuesto inicialmente destinado era escaso y, además, la brecha que el temporal había ocasionado

170. Nicolás Linares Navarro (Adra, 1934-1995). Empresario y político. Ver más adelante en Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

171. AAPP, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería. Puerto de Adra, Carpeta n.º 19, Oficio n.º 1429/79 del ingeniero director adjunto de la CAOSPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 18 de marzo de 1960.

172. AAPP, Carpeta n.º 58, Averías Espigón Pantalla, Adra, Oficio n.º 1482/86 del ingeniero director adjunto de CAOSPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 23 de marzo de 1960.

173. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2137-1950, Español Caparrós, J. A.: «Proyecto de la Primera etapa de Refuerzo y Reparación del Espigón Pantalla del Puerto de Adra», Motril, 18 de abril de 1960.

comenzaba a hacer sus efectos nocivos, ya que la arena circulaba por ella, viéndose a todo lo largo del faldón de la escollera correspondiente a la parte de levante del mencionado espigón y de nuevo la amenaza del aterramiento de la bocana.

Proponía Español Caparrós un presupuesto de ejecución por contrata de 8.450.000 pesetas, que multiplicaba por más de cinco veces y media las previsiones de la Dirección General de Puertos.

Este organismo no podía aprobar obras con presupuesto superior al millón y medio de pesetas, por lo que el 25 de junio resuelve en los siguientes términos:

1º Que se estudie el Anteproyecto de reparación del espigón-pantalla del puerto de Adra, teniendo en cuenta las observaciones formuladas, en el que figurará una propuesta que permita su ejecución en etapas, acomodadas a las disponibilidades económicas. 2º. Que a dicho anteproyecto se acompañe el Proyecto correspondiente a la Primera Etapa, incluyendo las más urgentes y cuyo presupuesto no debe exceder en lo posible de 1.500.000 pesetas.

Meses después, a finales de noviembre, se produjo de nuevo un gran temporal que afectó enormemente a la obra, ampliando la brecha existente y alterando todos los perfiles, lo que obligó a modificar la redacción del proyecto.

Tras realizar las correspondientes comprobaciones y al no reunir la piedra de la cantera de Adra las condiciones necesarias, entiende el redactor la conveniencia de emplear bloques de hormigón en masa de 11,3 toneladas y de 17 toneladas para reforzar el talud del morro, todos ellos de forma cúbica.

Con respecto a la ampliación de la escollera y calculando la nueva altura de la ola, se dispone un ancho de planta de diez metros y se aprovechan los restos de la obra destruida completando con la piedra de mayor tamaño.

En las actuaciones de la primera etapa que Obras Públicas le requería como parte integrante del nuevo proyecto, Español Caparrós se marca como objetivo tapan la brecha originada y ampliada por los dos grandes temporales y por la cual estaba entrando gran cantidad de arena. Pero las limitaciones del presupuesto le llevan a buscar una solución de emergencia, no definitiva, disponiendo un manto provisional de bloques al objeto de proteger la escollera y evitar la apertura de una nueva brecha, con la incertidumbre del resultado de una obra por etapas.

El ingeniero juzgaba de gran dificultad la decisión de dividir en etapas el anteproyecto, ya que, esta opción no aseguraba que nuevos temporales no pudiesen destruir los tramos ejecutados en cada una de las etapas, debido a la fragilidad y poca consistencia de cada una de las obras intermedias. Con la intención de reforzar al máximo la obra en cada uno de los avances intermedios recomendaba como modo de actuar en las siguientes etapas ir construyendo el perfil tipo sobre la obra actual, dejando en cada una de ellas unos morros provisionales que, aunque encarecerían el proyecto, darían a cada una de las etapas una mayor estabilidad.

De manera contraria a lo exigido por el Ministerio de Obras Públicas, proponía Español Caparrós transformar el anteproyecto en un proyecto definitivo dividido en tres anualidades que permitiese realizar la obra sin interrupciones, lo que la haría más interesante para el contratista y más beneficioso para la Administración.¹⁷⁴

Estimaba para el proyecto completo un presupuesto de 8.678.967 pesetas, cantidad aproximada a la solicitada en el informe de primeros de mayo de 1959, para ejecutar la obra completa de una sola vez.

De manera complementaria y para el proyecto de la primera etapa de refuerzo y reparación del espigón pantalla, consistente en el taponamiento de la brecha abierta por los temporales, era necesario el empleo de más de 1.639 toneladas de escollera de un peso superior a 500 kilos, 248 toneladas de escollera de peso entre 50 y 500 kilos, 1.527 m³ de hormigón de 200 kilos de cemento en bloques y su posterior colocación. El presupuesto estimado era de 1.639.440 pesetas.

Ambas cantidades venían avaladas por los importantes resultados económicos del puerto en ese momento, que había recaudado en 1959, tanto por la actividad pesquera como por el embarque de mineral de hierro, una cantidad superior al millón cien mil pesetas, cantidad que se esperaba fuese en aumento.

Todos estos proyectos son remitidos por José Antonio Español con fecha 23 de abril de 1960. Al final de la primavera el director general de Puertos y Señales Marítimas, Gabriel Roca Garcías¹⁷⁵ visita el puerto de Adra ordenando la redacción con la máxima urgencia de un nuevo proyecto de refuerzo y reparación del espigón pantalla.

El 25 de junio de 1960 concluye Español Caparrós este proyecto. Sus características fundamentales son la elección de un espigón de escollera exclusivamente, con una altura sobre el nivel del mar de tres metros, disminuyendo los taludes al máximo y empleando la mayor cantidad posible de la escollera que protegía el antiguo espigón de poniente, al considerar que era ya innecesaria tras haberse formado una playa delante que defendía el mencionado espigón.¹⁷⁶

El presupuesto ascendía a un total de 3.170.752 pesetas y cubría los trabajos de la primera de las tres fases en las que había quedado dividido el proyecto. De momento, la decisión de su aprobación deberá aguardar tres meses.

La redacción de ese proyecto ha tenido muy atareado a José Antonio Español, que ha retrasado más de lo prudente la contestación a las peticiones formuladas meses atrás

174. Según el encargo recibido por Español Caparrós, el volumen del primer proyecto no compensaba a la empresa constructora el despliegue de maquinaria necesaria ni la explotación de la cantera.

175. Gabriel Roca Garcías (Palma de Mallorca, 1896-1986) Ingeniero de caminos, canales y puertos por la Escuela de Madrid en 1920. Ocupó el cargo de Director de la Junta de Obras del Puerto de Palma de Mallorca. En 1953 fue nombrado Ingeniero-Director del Puerto de Barcelona. Director General de Puertos y Señales Marítimas del 26 de marzo de 1957 al 27 de marzo de 1962. Falleció en el año 1986 a los 90 años de edad. Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Gabriel_Roca.

176. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAOSPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expediente 2137-1951, Español Caparrós, J. A.: «Proyecto de Refuerzo y Reparación del Espigón Pantalla del Puerto de Adra», Motril, 25 de junio de 1960. En este proyecto se presupuestaba el empleo de más de 25.457 toneladas de escollera de 1ª, 2ª y 3ª clase.

por Ignacio del Cuvillo sobre la situación general de los servicios portuarios. El ingeniero director remite su informe el 18 de junio, con el siguiente contenido:¹⁷⁷

- Luces de situación. Las luces de balizamiento se instalaron provisionalmente hace muchísimos años. La de poniente fue instalada durante la ejecución del dique, quedando demasiado retranqueada al continuar la construcción de la prolongación y el espigón pantalla. Es imprescindible la construcción del balizamiento definitivo que debe constar de las dos luces reglamentarias verde y roja, balizando la bocana, completando además con una luz blanca al extremo del espigón-pantalla.
- Espigón pantalla. El anteproyecto de la obra de reparación del mismo se dividió en tres etapas, así como el proyecto correspondiente a la primera fase, que lo tuvo ultimado con fecha 25 de junio de ese mismo año. Al final en el proyecto ordenado se empleará al máximo la escollera que actualmente protege el dique de poniente, ya que en la única cantera existente en Adra, resultaba imposible obtener toda la escollera necesaria para su construcción.
- Muelle de levante. Es conveniente construir más muelles de atraque, pero al tener en cuenta la actual situación económica, el elevado coste de las obras necesarias y el escaso rendimiento que se obtendría por ser un puerto donde su máxima recaudación se debe a la pesca, opta por la adquisición de utillaje para la carga y descarga antes de construir un nuevo muelle.
- Tendederos de redes. A comienzos de octubre de 1959 se había ejecutado el proyecto de zona de servicios del puerto, al objeto de evitar falsas interpretaciones y en previsión del futuro desarrollo del mismo. Incluye el ingeniero la memoria de dicho proyecto en el cual puede apreciarse el área más que suficiente reservada a la zona pesquera donde va incluido dicho tendedero, que con la evolución de las artes de pesca no necesitaría un área tan grande en cuanto se pudiesen importar redes de nylon.

Aprovecha en su informe Español Caparrós para recabar el interés de la CAOSPE sobre su proyecto de zona de servicios, remitida en octubre del año anterior sobre el que aún nada se había decidido.

A mediados de julio de 1960, el Ministerio de Obras Públicas, como titular de los terrenos, acuerda con el de Trabajo el cambio de afectación de una parcela de terreno de 200 m² situada en la zona marítimo terrestre del puerto abderitano para la construcción de un edificio destinado al Servicio de Trabajos Portuarios.¹⁷⁸

177. AAPP, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Puerto de Adra, Carpeta n.º 19, Informe redactado por el ingeniero jefe del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Motril, 18 de junio de 1960.

178. BOE n.º 178, 26 de julio de 1960, p. 10.407. «Ministerio de Obras Públicas. Decreto 1.399/1960 de 13 de julio por el que se dispone el cambio de afectación de una parcela de terreno en la zona marítimo-terrestre del puerto de Adra (Almería) del Ministerio de Obras Públicas al Ministerio de Trabajo, para la construcción de un edificio destinado al Servicio de Trabajos Portuarios».

También en ese mes, la Jefatura Nacional del Sindicato de la Pesca, vuelve a dirigirse a la CAOSPE para solicitar información sobre un nuevo paquete de deficiencias del puerto de Adra, relacionadas directamente con la actividad pesquera, a petición de la Cofradía de Pescadores:

- Carretera de acceso a la lonja. Existe una carretera de acceso a la lonja y una carretera general de unos 200 metros la cual se encuentra en pésimas condiciones, debido a que por la misma funcionaba hasta hace algunos años el ya desaparecido ferrocarril de vía estrecha de las obras del puerto. Sería conveniente la reparación y modernización de dicha carretera para el fácil acceso de los camiones que se dedican al transporte de pescado.
- Limpieza de la lonja. Debido al frecuente trasiego que se realiza en el trozo del muelle dedicado a la subasta del pescado, a las aglomeraciones de residuos y al desnivel del piso, se forma un verdadero barrizal que lo hacen intransitable. Se precisa la instalación de un motor eléctrico portátil para elevación de agua con destino a la limpieza de la lonja, por razones higiénicas.
- Abastecimiento de agua potable. No existe este servicio de abastecimiento público en el municipio, realizándose ésta de fuentes y pozos. La Cofradía de Pescadores había construido recientemente un pozo que dista unos 350 metros de la lonja. Con la instalación de una tubería de conducción sería fácil de llevar el agua hasta la lonja e instalar una fuente para el abastecimiento de las embarcaciones.
- Prolongación del cobertizo. Existe un cobertizo destinado a la subasta del pescado de reducidas dimensiones que lo hacen insuficiente para el desarrollo normal de las operaciones de ventas. Se considera necesario prolongarlo unos 40 metros, con lo que quedaría a cubierto toda la zona del muelle que actualmente se dedica a la subasta, quedando el pescado y los productos protegidos de las inclemencias del tiempo.
- Alumbrado eléctrico de la lonja. El actual es insuficiente y anticuado y no presta el servicio debido a buena parte de las subastas, que son nocturnas.

Todo este nuevo listado de peticiones está avalado por las importantes cifras de ventas que la actividad pesquera había desarrollado en el puerto abderitano en 1959, superior a 44 millones de pesetas.¹⁷⁹

José Antonio Español realiza en poco más de un mes el informe requerido para que la CAOSPE pudiese contrastar sus datos con los ofrecidos por la Cofradía de Pescadores al jefe del Sindicato Nacional de Pesca, con las siguientes conclusiones:¹⁸⁰

179. AAPPA, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Puerto de Adra, Carpeta n.º 19, Oficio n.º 218 del ingeniero director de la CAOSPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 21 de julio de 1960.

180. Ídem, Informe redactado por el ingeniero jefe del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Motril, 3 de septiembre de 1960.

- Carretera de acceso a la lonja. El ingeniero considera muy conveniente construir una carretera de acceso, ya que la actual está en pésimas condiciones. Reitera una vez más Español Caparrós que está pendiente de aprobación el proyecto la urbanización del puerto a través de la zona de servicios.
- Limpieza de la lonja. Recuerda el ingeniero que hacía varios meses que se había instalado un motor eléctrico con su correspondiente tubería y demás accesorios para la limpieza de la lonja, por lo que creía que el problema estaba solucionado.
- Abastecimiento de agua potable. Español Caparrós está de acuerdo con el informe del Sindicato Nacional de Pesca en que es un elemento imprescindible tanto para las faenas de pesca como para el suministro a los barcos que cargan el mineral. Su dotación pasa por la gestión con el Ayuntamiento y con la Confederación al considerar que la opción de abastecimiento desde un pozo no ofrece las garantías suficientes.
- Prolongación del cobertizo. El ingeniero redactor aclara que para el desarrollo normal de las operaciones de venta en ningún momento se utiliza la parte cubierta. En su lugar se usa una explanada de más de 1.000 m² con solera de hormigón.
- Alumbrado eléctrico para la lonja. Afirma Español Caparrós que el alumbrado se ha reforzado en la zona de ventas, ampliando la potencia de los puntos de luz. Anuncia la ampliación del contrato vigente de suministro al objeto de mejorar tanto la zona de ventas de pescado como el alumbrado del resto del puerto.

En diciembre de 1960, el ayudante militar de Marina cambia de estrategia sobre el proyecto de zona de servicio. El día 28 José Luis Sicre decide apoyar el proyecto tal y como fue diseñado por José Antonio Español y confirma que la inundación de la zona de actuación producida en diciembre de 1958 fue una situación esporádica. Todo parece indicar que el proyecto de zona comercial del ingeniero director va a convertirse en realidad.¹⁸¹

También a finales del año van a comenzar las obras de construcción de carros para el varadero, que habían sido adjudicadas a la empresa de Manuel Castaño Fernández el 17 de octubre de ese mismo año, por importe de 394.862 pesetas.¹⁸² Estas obras de instalación se inician el 15 de diciembre y finalizan a mediados de marzo de 1961.

En paralelo a este proyecto se tramitó la ejecución de las obras del cabestrante eléctrico y sus accesorios para el varadero. El 19 de noviembre de 1960 las obras son adjudicadas a la empresa de Julio García Martínez por importe de 499.808 pesetas, concluyendo a mediados de abril del año siguiente.¹⁸³

181. AAPP, Expediente Zona de Servicios Puerto de Adra, Información sobre el Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Adra, El Capitán de Corbeta Ayudante Militar de Marina, José Luis Sicre de la Casa, Adra, 28 de diciembre de 1960.

182. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2136-1945, Andreu Peón, A.: «Liquidación de las Obras Ejecutadas por Contrata de Carros para el Varadero del Puerto de Adra», Motril, 6 de abril de 1964. La ejecución de estas obras había sido autorizada por O.M. de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 3 de mayo de 1960.

183. Ídem, Expediente 2138-1953, Español Caparrós, J. A.: «Liquidación de las Obras ejecutadas por Contrata de Cabrestante Eléctrico y sus accesorios para el Varadero del Puerto de Adra», Motril, 8 de abril de 1963.

Ya en febrero de 1961 las obras del proyecto de refuerzo y reparación del espigón pantalla son adjudicadas a la empresa Puertos y Construcciones en la cantidad de 3.154.898 y un plazo de ejecución de doce meses.¹⁸⁴

Durante la realización de estas obras se producen nuevas destrucciones de talud y coronación que exigen la inversión de mayores cantidades de escollera que las calculadas inicialmente en torno a las 3.000 toneladas. Las obras se inician el día 3 de marzo de 1961 y concluyen el 25 de abril de 1962.¹⁸⁵

El proyecto de creación de la zona de servicios se reactiva en este año. En marzo, una vez que hay unanimidad en los distintos organismos de la provincia de Almería, es el turno de la Dirección General de Puertos, que decide devolver el proyecto para que se proceda a su modificación, teniendo en cuenta la necesidad de reflejar detalladamente la distribución de la zona real que ocupan los diferentes servicios así como para futuras necesidades del tráfico. Considera esta dirección general excesiva la superficie reservada en la parte de poniente para la industria y la explotación pesquera, indicando que deberá reducirse sensiblemente a menos que se justificase la necesidad de su extensión.¹⁸⁶

Las modificaciones solicitadas son concluidas por José Antonio Español en diciembre de 1961. El 14 de ese mes el ingeniero director de la CAPE remite un oficio al ingeniero jefe de Puertos de la provincia de Almería juzgando apropiado el nuevo estudio realizado por Español Caparrós. El ingeniero jefe de Puertos considera también acertada la extensión y distribución de la referida zona de servicio y las obras previstas para su ejecución en el futuro, en función de los tráficos comercial y pesquero.¹⁸⁷

Por su parte, el Ayuntamiento de Adra también hace lo propio a través de su aprobación en sesión plenaria del 6 de diciembre de 1961. Pero la ansiada aprobación para la contratación de las obras queda de nuevo aplazada.

Contrasta con lo anterior las facilidades que las autoridades otorgan al desarrollo de la actividad de Minas del Mediterráneo en el puerto, cuyo incremento progresivo hace necesaria una instalación de carga de mayor capacidad e independiente de la zona de acopio localizada en el muelle comercial, con la que se venía trabajando desde hace tres años.

La empresa realiza un estudio de ubicación de un cargadero de mineral e instalaciones complementarias, siendo el punto que reúne más cualidades el localizado junto al dique de poniente. El proyecto, redactado en agosto de 1961, incluye la solicitud de una

184. Ídem, Expediente 2138-1859, Oficio n.º 41 del ingeniero director de CAOSPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 21 de febrero de 1961; Acta de recepción definitiva de las obras.

185. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAOSPE, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2138-1959, Acta de recepción definitiva de las obras del «Proyecto de Refuerzo y Reparación del Espigón-Pantalla del Puerto de Adra», 25 de julio de 1963. La cantidad total empleada para esta primera fase de refuerzo de espigón pantalla asciende finalmente a 3.453.437,61 pesetas.

186. AAPP. Expediente Relativo al Proyecto de Zona de Servicios Puerto de Adra, Oficio n.º 72 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Madrid, 25 de marzo de 1961.

187. Ídem, Oficio n.º 96 del ingeniero director de la CAPE al ingeniero director del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería informando favorablemente de las modificaciones introducidas al Proyecto de la Zona de Servicios del Puerto de Adra, Madrid, 14 de diciembre de 1961.



Carga de mineral en el puerto a finales de los años 60. Colección Enrique Arance Soto.

extensión de terreno de 3.600 m² para zona de descarga de camiones que transportan el oligisto desde la sierra hasta el puerto.

Desde este cargadero mecanizado provisto de cinta transportadora para conducir el mineral hasta las bodegas de los barcos, se moverán 200 toneladas de mineral a la hora. El importe total de esta instalación es de 473.114 pesetas.¹⁸⁸

Aunque el proyecto de cargadero es aprobado, su ejecución queda paralizada por problemas de atraque de los buques, ya que al efectuar la maniobra podían quedar varados de proa, popa o de costado sobre la escollera, siendo la única solución factible la construcción de ocho diques, para que al correr el barco hacia proa o popa quedase siempre abarloado a los mismos, impidiendo el asentarse en la escollera.¹⁸⁹ A pesar de la importancia de este proyecto este inconveniente deja paralizada su tramitación.

Minas del Mediterráneo encarga un proyecto en marzo de 1962 para la instalación de una báscula para el pesaje de camiones en el puerto, para el control y pesaje del mineral

188. AAPP, Minas del Mediterráneo S.A., «Proyecto de cargadero de mineral de hierro e instalaciones complementarias para el puerto de Adra», Agosto de 1961. El proyecto fue suscrito en Almería por el ingeniero de Caminos Manuel Chaure Vallejo.

189. AAPP, Expediente de Autorización, Minas del Mediterráneo para un cargadero de mineral de hierro en el Puerto de Adra, Oficio n° 181/4/5/62 del Ayudante Militar de Marina de Adra, Manuel Garay Lobo al Comandante Militar de Marina de Almería, Almería, 19 de abril de 1962.

de hierro que embarca por el mismo. Esta báscula puente, tenía capacidad de pesaje de hasta 25 toneladas, para camiones y carruajes.¹⁹⁰

El lugar escogido para su instalación era la confluencia de la carretera general Málaga-Almería con el inicio del muelle de poniente. Esta ubicación permitía el acceso de otros vehículos al puerto, ajenos a la instalación minera, sin necesidad de entorpecer el tráfico en ese punto, al tiempo que se ofrecía la posibilidad de que cualquier vehículo pudiese utilizar dicha báscula. Ese lugar se sitúa en la zona derecha del camino de acceso al muelle y sin estorbar su permeabilidad, ya que era transitado indistintamente por camiones con mineral y pescado. La báscula, por tanto, quedaba instalada al lado derecho mirando hacia el sur del paseo que recorre el muelle de poniente. El importe de la inversión necesaria para la instalación de la báscula, los elementos accesorios y el correspondiente foso visitable asciende a 167.025 pesetas.

Otro de los proyectos que se impulsan en este año es el del camino de acceso al muelle de poniente.¹⁹¹ Este muelle se había consolidado como la zona de mayor movimiento al estar situados en el mismo la lonja del pescado y el cargadero del mineral. A pesar de su importancia estratégica carecía de un apropiado camino de acceso y servicio. En su lugar se venía utilizando como tal la explanación de la antigua vía del ferrocarril; dicha explanación presentaba un firme desigual que no tenía las condiciones mínimas requeridas para el normal desarrollo de la circulación que soportaba.

El nuevo camino proyectado consta de tres alineaciones: una recta de 55 metros situada a 20 metros del cantil del muelle, una segunda alineación curva de 100 metros y una tercera recta de 117 metros situada a 21 metros del cantil. El ancho del camino se proyecta en nueve metros aunque está preparado para una posterior ampliación. Las obras fueron adjudicadas a la empresa de Francisco Lamas Zamorano el 29 de diciembre por importe de 249.443 pesetas. Los trabajos comenzaron el 26 de febrero de 1962 y concluyeron en cinco meses.¹⁹²

Como complemento al anterior, José Antonio Español va a redactar el proyecto de acceso al puerto, que tiene concluido con fecha 13 de noviembre de 1961,¹⁹³ el cual se realiza mediante un abocinamiento de enlace con la carretera de Málaga a Almería y, a continuación, una alineación recta de 139 metros. El ancho dado al camino es de nueve metros, aunque queda preparado para una posterior ampliación hasta los once metros.

190. AAPP, González Montero, J.: «Proyecto de Instalación de una báscula para camiones en el puerto de Adra», Empresa Minas de Gabierra, Adra, 20 de marzo de 1962; Ver también AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, Expediente 2149-2030.

191. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAOSPE, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2138-1955, Español Caparrós, J. A.: «Proyecto de Camino de Acceso al Muelle de Poniente del Puerto de Adra», Motril, 12 de septiembre de 1961.

192. Ídem, Expediente 2138-1954, Liquidación, 17 de diciembre de 1962.

193. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAOSPE, Grupo de Granada y Almería, carpeta nº 69, Español Caparrós, J.A.: «Proyecto de Acceso al Puerto de Adra», Motril, 13 de noviembre de 1961.



El varadero en servicio desde el muelle de poniente. Colección Andrés Aguilera.

El 30 de enero de 1962 las obras son adjudicadas al empresario Lamas Zamorano por importe de 249.394 pesetas. Los trabajos dieron comienzo el 26 de febrero y finalizaron el 26 de julio de ese mismo año.¹⁹⁴

Estación de carburantes, calafate y andén de costa

En este año de 1962 se inicia un proceso administrativo que se convertirá en uno de los motores de nuevos ingresos para la cuenta de resultados del puerto de Adra. El 2 de abril de ese año el empresario abderitano Juan Ojeda solicita la ocupación de una parcela adscrita a la zona de servicio del puerto para construir una estación de carburantes de segunda categoría con una inversión superior a 1.300.000 pesetas.¹⁹⁵ El proyecto pretende desarrollarse en una de las parcelas más al norte de los terrenos portuarios, de una superficie total de 1.486,60 m² que se solicita como concesión permanente. Dicho terreno se encuentra situado al pie de la carretera nacional 340. Además de la estación de carburantes se

194. Ídem, Expediente 2139-1965. Español Caparrós, J. A.: «Proyecto de Acceso al Puerto de Adra», Liquidación, Motril, 15 de diciembre de 1962.

195. BOPA n.º 80. Viernes 4 de abril de 1962, p. 3. Obras Públicas. Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Jefatura de Puertos de la Provincia de Almería. «Anuncio». Almería 2 de abril de 1962. El Ingeniero Jefe. Manuel Hierro.

realizará la urbanización de todo el entorno contando con zonas ajardinadas para separar el tráfico de la carretera de las tres calles de suministro proyectadas.

En cuanto a las edificaciones, en la planta baja del edificio principal se ha dispuesto un bar-cafetería. En la planta alta se reserva el espacio para una terraza que mira hacia el puerto y un restaurante. También esta planta dispone de locales de tienda, un pequeño almacén y unas oficinas. En la parte posterior de este edificio se construirá un garaje con servicio de lavado y engrase de vehículos.¹⁹⁶

La construcción de la mencionada estación de servicio se va a topar con problemas para su desarrollo debido a distintas reclamaciones sobre la titularidad de los terrenos. Ello retrasará su apertura varios años.¹⁹⁷

En el año 1963 se va a producir un nuevo cambio en la estructura organizativa de los puertos españoles dependientes del Ministerio de Obras Públicas. La antigua CAOSPE (Comisión Administrativa de Obras y Servicios de Puertos del Estado), se va a convertir en CAGP (Comisión Administrativa del Grupo de Puertos), dependiente de la Dirección General de Puertos, que modifica la nomenclatura de Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

De la misma forma, el hasta ahora Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, pierde las competencias de los puertos de la provincia de Málaga y pasa a denominarse Grupo de Puertos de Granada y Almería, aunque sigue conservando la sede en Motril. Aprovechando estos cambios, el ingeniero director José Antonio Español Caparrós¹⁹⁸ es relevado por el joven ingeniero madrileño Antonio Andreu Peón. Caparrós se marcha sin lograr la ejecución del proyecto de zona de servicios que diseñó.

El primer proyecto que redacta el nuevo ingeniero, es el denominado de muelle de costa.¹⁹⁹ Estudia la situación de doble actividad comercial y pesquera del puerto, que en atención a una futura ordenación, deberían estar claramente diferenciadas dadas las particulares características de cada una de ellas. El objetivo principal del proyecto es disponer de una nueva zona pesquera, inexistente en el puerto abderitano, realizándose esta actividad desde antiguo y de manera provisional en la primera alineación del muelle comercial. Por ello Andreu elige el nuevo muelle de costa como futuro emplazamiento de la actividad pesquera por disponer de una serie de ventajas comparativas:

- Es un muelle de nueva creación por lo que se puede ajustar su calado a las necesidades de la flota pesquera.

196. AAPP. Expediente concesión gasolinera. Memoria descriptiva de las obras que se pretenden realizar para la instalación de una estación de servicio de 2ª categoría en Adra (Almería) C.N. 340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona. (Motril a Almería y Murcia) Km 60. Promotor Propietario, Juan Ojeda Magán. Proyecto de los arquitectos Pedro y Manuel Bertiz García. Almería 20 de agosto de 1962.

197. Ídem. Escrito presentado por el vecino Francisco Carreño Fernández ante la Jefatura de Puertos de la Provincia de Almería. Adra 25 de abril de 1962.

198. José Antonio Español Caparrós es trasladado al Puerto de Santa María (Cádiz) donde trabajará como ingeniero director de la Comisión Administrativa de las Obras del puerto.

199. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2141-1973, Andreu Peón, A.: «Proyecto de Muelle de Costa en el Puerto de Adra», Motril, 18 de diciembre de 1963.



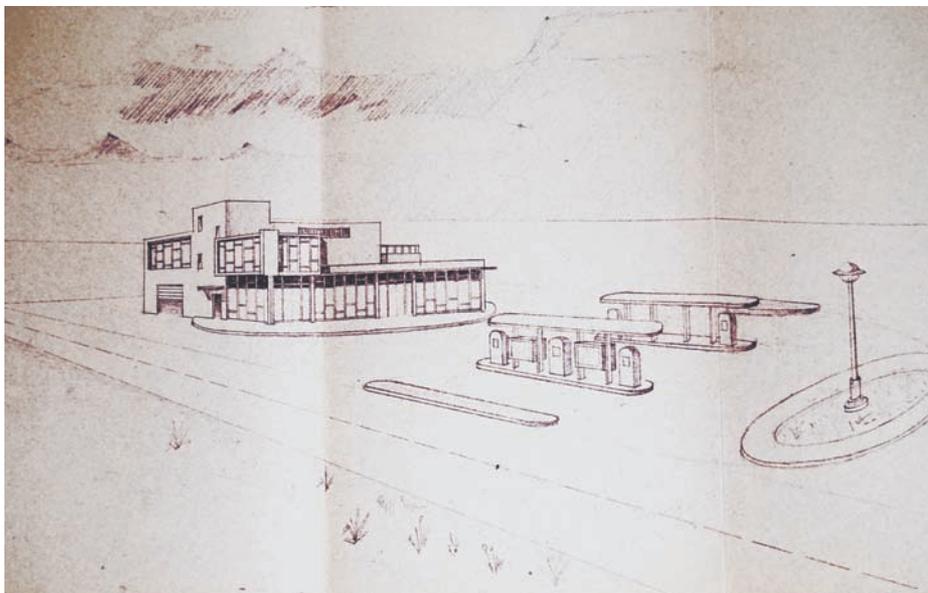
Tendido de redes en la explanada de poniente, finales de los años 60. Foto: Antonio Bayo. Colección Enrique Arance Soto.

- Está situado al abrigo de los temporales de levante que son los que producían mayor agitación dentro del puerto.
- Constituía una zona con la amplitud necesaria para ubicar los servicios de este muelle como la lonja, zona de preparación del pescado, casetas de armadores y exportadores.
- Es una zona situada al fondo de la dársena, no utilizada para las maniobras de los barcos mercantes.

El proyecto traslada por tanto la actividad pesquera a la zona de ribera del puerto que se extiende entre el muelle de poniente y el dique de levante. El muelle de poniente cuenta en ese momento con 270 metros de longitud en dos alineaciones: la primera con 140 metros, era utilizada como muelle de pesca, aunque poco adecuado por presentar un calado de 6,5 metros, muy superior a las necesidades de la flota pesquera. Este muelle quedaría reservado a las operaciones de avituallamiento, carga de hielo y combustible de los pesqueros.²⁰⁰

La segunda o muelle de costa, acogería la nueva zona pesquera, con un calado de 5 metros, dimensionado para los modernos barcos frigoríficos de la época. Su longitud, estimada en unos 130 metros, podría acoger las operaciones de desembarco de unos 30 barcos que componían entonces la flota pesquera. Como servicios auxiliares se habían previsto la instalación de tubería para suministro de agua, argollas de amarre y escalerillas.

200. Ídem.



Proyecto gasolinera y complejo Brisamar de los arquitectos Pedro y Manuel Bertiz. Año 1962. Archivo APPA.

Este proyecto es aprobado con fecha de 28 de febrero de 1964, pero las obras no son adjudicadas hasta el 16 de junio de 1965, a la empresa Construcciones Civiles por importe de 8.804.827 pesetas.

Los trabajos no pudieron dar comienzo hasta el 15 de diciembre debido al hundimiento del pesquero Antoñito, en la zona de las obras. Su conclusión se produjo el 15 de agosto de 1967. Al término de las mismas se comprobó la construcción de un muelle de costa algo mayor que el proyectado, de 160 metros, gracias al aprovechamiento de un antiguo muelle construido en los años 20 y al empleo de más de 1.351 toneladas de escollera para la construcción de la banquetta.²⁰¹

Lo dilatado de la construcción de este muelle de costa exigió el almacenaje de gran cantidad de bloques de mampostería de un peso aproximado a las 15 toneladas cada uno, dispuestos de tal forma que entre cada bloque quedaba un pasillo, formando de esta manera un laberinto. Este lugar, como recuerda el escritor Manuel Martínez, «además de ser aprovechado por los niños para jugar, lo era también para aquellas parejas de enamorados, que bien desde la Carrera, bien desde el Paseo Marítimo, se deslizaban hacia estos bloques buscando la oscuridad y soledad de este lugar...»²⁰²

201. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2140-1971, Acta de Recepción Provisional de las obras del Proyecto de Muelle de Costa en el Puerto de Adra, 25 de septiembre de 1968; Liquidación de las Obras ejecutadas por contrata de muelle de costa en el puerto de Adra.

202. MARTÍNEZ MARTÍNEZ, M.: ob. cit., pp. 75-76.

Por otra parte y de manera complementaria a esta obra, se realizó un dragado del muelle de costa de 3.886 m³ entre el 19 de septiembre de 1966 y el 11 de junio de 1967.²⁰³

Volviendo al año 1964, el 14 de agosto, el ingeniero Antonio Andreu concluye la redacción del proyecto de camino de enlace del dique.²⁰⁴ Se trata de la construcción de un camino asfaltado de unión de los diques de poniente y levante que queda enclavado en la zona del futuro muelle de costa y servirá de infraestructura al camino definitivo una vez que se haya realizado la obra de ese futuro muelle. Esta nueva vía tiene una longitud aproximada de 600 metros y una anchura de ocho metros incluidos los arcenes. Se extiende desde la intersección con el camino del muelle de poniente, pasando al norte del varadero y continuando en paralelo al andén de costa hasta llegar a la confluencia con el dique de levante. Para la ejecución de la obra se prevé el empleo de 1.279 m³ de escollera, equivalentes a 2.239 toneladas.

El proyecto fue aprobado el 15 de octubre de ese año.²⁰⁵ Las obras fueron adjudicadas el 26 de marzo de 1965 a la empresa Ramón Moreno Fernández por la cantidad de 1.330.000 pesetas y se iniciaron el 16 de junio, con un plazo de ejecución de un año. La terminación de estos trabajos se retrasó diez meses, ya que el contratista solicitó dos prórrogas.²⁰⁶

Junto a estas obras que mejoraban la capacidad de la infraestructura portuaria se van a acometer otras complementarias. Este es el caso del proyecto de reparación del pavimento del muelle comercial.²⁰⁷

El proyecto, redactado con fecha 15 de octubre de 1964, se justificaba debido al estado de deterioro de esa zona de importante trasiego en la historia portuaria. En ese momento el pavimento del muelle estaba formado por una banda de adoquines de 6,3 metros de ancho a todo lo largo del muelle, partiendo del cantil. Esta zona se encontraba totalmente rehundida por asientos del relleno. El resto del pavimento, con un ancho de 13 metros hasta llegar al camino asfaltado, estaba formado por material de relleno muy erosionado por la acción de la climatología y el tráfico de camiones.

El proyecto contempla la ejecución de un nuevo pavimento en este muelle comercial. Esta zona se encuentra dedicada al tráfico de mineral de hierro que precisa de medios

203. Para este dragado se empleó el barco «La Gallina Demente», con equipo de almeja, cargando en bodega propia 34,2 m³ a plena carga. Obra. Muelle de costa en el puerto de Adra. Resumen de dragado, deducidos los partes semanales. Liquidación de las Obras ejecutadas por contrata de muelle de costa en el puerto de Adra

204. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2140-1967, Andreu Peón, A.: «Proyecto de Camino de enlace del Dique de Adra», Motril, 14 de agosto de 1964. Este proyecto se redacta en cumplimiento de la Orden de 20 de abril de 1963 de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas que fue prorrogada por una nueva fecha de 15 de junio de 1964.

205. Ídem. Expediente 2140-1968. Armas Andrés, R.: Liquidación de las Obras ejecutadas por contrata de Camino de enlace del dique de Adra. Motril, 13 de febrero de 1969.

206. Ídem. Acta de recepción única y definitiva de las obras de Camino de enlace del dique de Adra, 15 de diciembre de 1967, Expediente 2140-1968.

207. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2142-1986, Andreu Peón, A.: «Proyecto de Reparación del Pavimento del Muelle Comercial del Puerto de Adra», Motril, 15 de octubre de 1964.

mecánicos pesados para su movimiento. Para ello se necesita un tipo de firme que resista las importantes cargas que va a recibir de continuo.

El pavimento escogido, de adoquín tipo necro-granito, va a cubrir una superficie total de 1.303 m². Como cimienta se proyecta además una solera de hormigón de 200 kilos de cemento y 15 centímetros de espesor sobre la cual se apoyará el adoquín sobre una capa de mortero seco de cemento de 400 kilos.²⁰⁸ El presupuesto de ejecución de esta obra asciende a 494.039 pesetas.

Este proyecto fue aprobado técnicamente con fecha 19 de noviembre de 1964. La adjudicación directa de esta obra se realiza el 12 de febrero de 1965 al contratista Juan López Rodríguez.

Al ser esta zona muy concurrida se divide la ejecución de los trabajos en tres tramos para no interrumpir la actividad comercial. Los trabajos dieron comienzo el 14 de mayo de 1965 finalizando el 14 de octubre de ese año.²⁰⁹

Otro proyecto que se va a iniciar también en octubre de 1964 es el denominado de reposición de la escollera de la zona contigua al varadero, redactado el día 31 de ese mes,²¹⁰ que hace frente al problema del deterioro de esa escollera debido a las cargas soportadas por la plataforma del varadero y a la penetración de los temporales de levante.

La reposición de la escollera se realiza en las zonas en las que falta, escogiendo un modelo de talud que garantizase la estabilidad de la reparación. Para ello se emplea un tipo de piedra de 230 kilos de peso por unidad, procedente de la cantera del Campillo. Además se acomete el recalce de la vía del varadero con muros de hormigón y cuñas de chapa, labor que deberá realizarse con la ayuda de un equipo especializado de buzos. El presupuesto de ejecución asciende a 403.732 pesetas.

Este proyecto fue aprobado técnicamente con fecha 19 de noviembre de 1964. El 12 de febrero de 1965 se aprueba la adjudicación de las obras por contrata a la empresa Dragados y Construcciones.²¹¹ Los trabajos dieron comienzo el 2 de agosto de 1965, finalizando cuatro meses más tarde.²¹²

208. Ídem.

209. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2142-1985, Acta de recepción provisional de las obras de las obras de Reparación del Pavimento del Muelle Comercial del Puerto de Adra, Adra, 4 de diciembre de 1965; Liquidación de las Obras ejecutadas por contrata de Reparación del Pavimento del Muelle Comercial del Puerto de Adra, Ingeniero Rafael Armas Andrés, 17 de noviembre de 1967. El acta de recepción definitiva de estas obras se firmó el 27 de julio de 1967.

210. Ídem, Expediente 2141-1975, Andreu Peón, A.: «Proyecto de Reposición de la Escollera de la Zona Contigua al Varadero del Puerto de Adra», Motril, 31 de octubre de 1964.

211. Ídem, Expediente 2141-1974, Liquidación de las Obras Ejecutadas por Contrata de Reposición de la Escollera en la Zona Contigua al Varadero del Puerto de Adra, Rafael Armas Andrés, Enero de 1968.

212. Ídem, Delegación Especial del Ministerio de Obras Públicas, Acta de Recepción Definitiva de las obras de Reposición de la Escollera en la Zona Contigua al Varadero del Puerto de Adra, Adra, 27 de julio de 1967; Liquidación de las Obras Ejecutadas por Contrata.

Ya en abril de 1965, el ingeniero Andreu va a acometer la redacción de dos proyectos, el primero de los cuales es de pavimentación de los muelles, trabajo que había concluido el día 24 de ese mismo mes.²¹³

Como ya adelantó el ingeniero redactor en el caso del proyecto de reparación del pavimento del muelle comercial, la franja de adoquinado estaba totalmente rehundida y el pavimento terrizo era inadecuado por estar suelto en su parte superior.

En el momento de la redacción del nuevo proyecto se estaba acometiendo la obra de reparación y sustitución del pavimento existente en una parte del muelle comercial, localizada a ambos lados del tinglado cerrado.

El incremento que desde finales de 1964 está tomando el tráfico del mineral de hierro aconsejaba adoquinar toda la zona del muelle comercial, pavimentar con solera de hormigón el tinglado ya existente por estar en malas condiciones y realizar también el hormigonado de la zona contigua a la lonja, que en muchos casos se utilizaba para la preparación del pescado.

La superficie a tratar supone la ejecución total de la pavimentación del muelle de poniente, cubriendo unos 756 m², con un sistema de preparación del terreno de solera idéntico al proyecto de adoquinado en ejecución.

Este proyecto obtuvo su aprobación técnica el 14 de junio de 1965. Las obras fueron adjudicadas a la empresa de Juan López Rodríguez por importe de 480.306 pesetas, con fecha 30 de noviembre de 1965.²¹⁴ Los trabajos, con un plazo de ejecución de cinco meses, se iniciaron el 4 de enero de 1966 y concluyeron el 11 de mayo de ese mismo año.²¹⁵

El segundo proyecto que desarrolla el ingeniero Andreu Peón en abril de 1965 es el de construcción de casetas para pescadores que concluye el 5 de abril²¹⁶ y que trata de poner orden en la situación de las casetas construidas por los pescadores, de materiales desmontables, para el almacenamiento de sus útiles, a lo largo del camino de acceso al muelle de poniente, que no guardaban uniformidad alguna y ocupaban demasiada superficie.

A cambio se proporcionaban almacenes adecuados para las artes y se podía emplear el lugar ocupado por las antiguas casetas para el almacenamiento de mercancías por su proximidad al camino de acceso al muelle.²¹⁷

La nave proyectada constaba de 24 módulos de 12,95 m² cada uno, con unas dimensiones totales de 45 metros de largo por 7 de ancho, (315 m²) ajustándose así al plano de

213. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2141-1981, Andreu Peón, A.: «Proyecto de Pavimentación de los Muelles del Puerto de Adra», Memoria, Motril, 24 de abril de 1965.

214. Ídem, Expediente 2142-1982, Armas Andrés, R.: «Liquidación de las obras ejecutadas por contrata de Pavimentación de los Muelles del Puerto de Adra», Octubre de 1969,

215. Ídem, Delegación Especial del Ministerio de Obras Públicas, Acta de Recepción Provisional de las Obras de Pavimentación de los Muelles del Puerto de Adra, Adra 17 de octubre de 1966. El acta de recepción definitiva se firmó el 15 de diciembre de 1967. Liquidación de las obras ejecutadas.

216. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2139-1962, Andreu Peón, A.: «Proyecto de Casetas para Pescadores en Adra», 5 de abril de 1965.

217. Ídem.

ordenación de la zona de servicio. Su proximidad a la lonja y al actual muelle pesquero hacía aconsejable el emplazamiento elegido.

El proyecto va a ser aprobado técnicamente el 14 de junio de ese mismo año. El 30 de noviembre las obras son adjudicadas a la empresa de Juan López Rodríguez, por importe de 445.629 pesetas.²¹⁸ Los trabajos concluyen el 4 de julio de 1966.

En 1965 las obras de la estación de servicio van a recibir un notable impulso para su apertura coincidiendo con las fiestas de septiembre y con el 54 aniversario del inicio de la construcción del puerto. La nueva estación de servicio bautizada como Brisamar se va a convertir en el paradigma de la modernidad y en la única zona de ocio y equipamiento ciudadano en el área del puerto.

Su edificio de estilo racionalista, su restaurante y terraza serán el lugar de moda y de celebraciones y punto de atracción de un incipiente turismo, al tiempo que su bar será durante décadas el lugar de reunión de los pescadores.

Este año se va a tramitar otra importante solicitud de concesión de un nuevo servicio. El proyecto, de fecha 10 de agosto de 1965, tiene por objeto la realización de las obras necesarias de instalación de un taller calafate para la construcción y reparación de pequeñas embarcaciones.²¹⁹ La construcción de barcos en Adra se venía realizando desde mediados de los años 40, por el propio promotor del proyecto.

La empresa solicita una parcela a ocupar en la zona portuaria contigua al varadero de 805 m² de los cuales se destinan 188 a la construcción del taller, quedando los 617 m² restantes del terreno como zona de playa de la dársena, para la construcción de embarcaciones a la intemperie. El presupuesto de ejecución asciende a 253.914 pesetas.

A pesar de que la solicitud del empresario Nicolás Casas González es aprobada con fecha 29 de noviembre, la concesión no se realizará hasta el 29 de abril de 1967. Las obras se inician el 14 de julio, concluyendo el año siguiente.²²⁰

En 1966 el ingeniero Rafael Armas Andrés va a relevar del cargo a Antonio Andreu Peón al frente del Grupo de Puertos de Granada y Almería. Su primer trabajo es la redacción del proyecto de casetas para usuarios en el puerto, que concluye con fecha 20 de agosto de ese año.²²¹

Este proyecto es la continuación a la labor iniciada de construcción del grupo de casetas para pescadores, obra concluida por esas fechas. Se pretende ahora dotar a otros usuarios del puerto (vendedores de pescado, consignatarios, propietarios de mercancías)

218. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo Granada, Almería, Expediente 2139-1960, Armas Andrés, R.: «Liquidación de las Obras ejecutadas por contrata de casetas para Pescadores en Adra», Febrero 1970.

219. AAPP, Concesiones Puerto de Adra, López Martos, J.J.: «Proyecto de Taller Calafate en el Puerto de Adra», Motril, 10 de agosto de 1965.

220. Ídem, Nicolás Casas González, Taller de Calafate, O.M. 29 de abril de 1967. Acta de reconocimiento final de las obras de instalación de un taller de calafate y zona de reparación a la intemperie en la zona de servicio del puerto de Adra (Almería), Adra, 4 de junio de 1969.

221. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada Almería, Expediente 2143-1992, Armas Andrés, R.: «Proyecto de Casetas para Usuarios en el Puerto de Adra», 20 de agosto de 1966.

de compartimentos que cubriesen las necesidades, eliminando la anárquica disposición de las casetas de madera existentes.

Junto a estos dos nuevos grupos alineados con el edificio de casetas para pescadores construido previamente se iría incluyendo la urbanización de las futuras calles, prevista dentro del plan de ordenación del puerto, que no había sido aún aprobado.

Ambos grupos suponen la construcción de 48 casetas en total, similares en su aspecto a las ya construidas para pescadores. Este proyecto fue aprobado técnicamente el 19 de noviembre de 1966. El 30 de marzo de 1967 estas obras son adjudicadas a la empresa de Juan López Rodríguez por importe de 900.000 pesetas.²²² Las obras dieron comienzo el 10 de julio y concluyeron diez meses más tarde.

A finales de agosto de 1966, Rafael Armas redacta un nuevo proyecto relativo al alumbrado para dotar al puerto de unas instalaciones eléctricas y de iluminación de las que en ese momento carece. Para ello se proyectan dos centros de transformación y puntos de luz mediante farolas troncocónicas de 8 metros de altura y dos o tres brazos, o bien apoyadas en fachadas de edificios, entre otros equipamientos.²²³

El proyecto fue aprobado técnicamente con fecha 10 de diciembre. El 24 de abril de 1967 las obras son adjudicadas a la empresa de José Manuel Sánchez Flores por importe de 1.348.516 pesetas.²²⁴ Las obras se iniciaron el 15 de julio de ese año terminándose el 15 de mayo de 1968.

Elabora Rafael Armas, también en 1966, el proyecto de un edificio para servicios del grupo, que concluye el 5 de septiembre de ese año.²²⁵ Se trata de construir un edificio destinado a oficinas y vivienda del encargado del puerto. Esta futura edificación tiene una planta de forma rectangular de 15 metros de largo y 8,20 metros de ancho, que hace una superficie de 123 m². Consta de dos plantas: una planta baja destinada a oficinas, orientada hacia la entrada del puerto y una planta alta destinada a vivienda, orientada hacia el mar. El emplazamiento de este edificio se realizará en la parcela comprendida entre las dos alineaciones del camino interior de servicio y el mar, creando la zona noble del puerto frente a su entrada principal con una urbanización a su alrededor que permite su circunvalación con vehículos automóviles, con acceso directo al almacén y oficina de la planta baja y a la vivienda de la planta alta. El nuevo inmueble queda a la izquierda del existente de obreros portuarios en dirección poniente.

Las obras de este edificio de uso mixto cuentan con un plazo de diez meses. El proyecto fue aprobado con fecha 6 de febrero de 1967. El 12 de abril se adjudican las obras

222. Ídem, Expediente 2144-1993, Armas Andrés, R.: «Liquidación de las obras ejecutadas por contrata de Casetas para Usuarios del Puerto de Adra», Motril, 21 de marzo de 1970.

223. Ídem, Expediente 2143-1990, Armas Andrés, R.: «Proyecto de Alumbrado en el Puerto de Adra», 31 de agosto de 1966.

224. Ídem, Expediente 2142-1980, Armas Andrés, R.: «Liquidación de las obras ejecutadas por contrata del Alumbrado del Puerto de Adra», Motril, 25 de febrero de 1971.

225. Ídem, Expediente 2143-1988, Armas Andrés, R.: «Proyecto de Edificio para Servicios del Grupo en el Puerto de Adra», Motril, 5 de septiembre de 1966.



Visita de Franco en el yate Azor. Año 1966. Foto: José Martín Rodríguez. Colección Andrés Aguilera.

a la empresa de Juan López Rodríguez por importe de 967.860 pesetas.²²⁶ Las obras se iniciaron el 24 de julio y quedaron concluidas el 24 de mayo de 1968, dentro del plazo de diez meses.

El 15 de noviembre de 1966 el ministro de Obras Públicas, Federico Silva Muñoz, inicia en Adra una visita por varios municipios almerienses. El alcalde, Antonio Olmedo, recuerda las obras de cerramiento portuario pendientes y pide al ministro la autorización para emplear el camino exterior del puerto como carretera que descongestione la calle Natalio Rivas, travesía de la CN 340 a su paso por el municipio, en ese momento de doble sentido. El ministro la promete la colaboración de su departamento para llevar a cabo el uso de ese nuevo camino.²²⁷

Atendiendo la petición del alcalde, el año 1967 se va a iniciar con la redacción del proyecto de cierre del puerto, que Rafael Armas concluye con fecha 25 de enero. En ese momento el puerto está sufriendo una profunda transformación como consecuencia de las obras que se desarrollan en su muelle de costa, que van a cambiar en pocos meses su

226. Ídem, Expediente 2142-1987, Armas Andrés, R.: «Liquidación de las Obras ejecutadas por contrata de Edificio para Servicios del Grupo en el Puerto de Adra», Motril, 8 de abril de 1970.

227. Diario *La Voz de Almería*, 16-XI-1966, portada y pp. 6-7. «El Ministro de Obras Públicas en Almería». Hemeroteca digital.

fisonomía. La delimitación de los terrenos portuarios, dada la proximidad al casco urbano de Adra es un complemento fundamental en su urbanización general.²²⁸

El proyecto aborda la construcción del cierre correspondiente de la zona de servicio del puerto, cubriendo un total de 1.156 metros, dividido en dos sectores. El primer sector, frente al casco urbano de la población con una longitud de 630 metros. El segundo, a lo largo del límite con la carretera nacional 340, en una longitud de 526 metros.

El modelo de cerramiento a construir es también de dos tipos. La cerca del primer tipo, para la zona de levante, tiene una altura total de 2 metros. Se proyecta con un cimien-to con hormigón sobre el que descansa un muro de mampostería de piedra caliza. Sobre la imposta se coloca una celosía formada por elementos prefabricados de hormigón, como características más importantes. Junto a la muralla se extiende una zona ajardinada de 1,30 metros de ancho.

La cerca del segundo tipo, en el área de poniente, está formada por pilares metálicos cada tres metros y una malla metálica doble galvanizada con una altura total de 1,70 metros. El plazo de ejecución de estas obras es de seis meses.

El proyecto fue aprobado técnicamente el 31 de marzo de 1967. Las obras fueron adjudicadas a la empresa de Juan López Rodríguez el 14 de junio de ese año por importe de 1.440.000 pesetas. Los trabajos se iniciaron el 24 de agosto y concluyeron el 24 de abril de 1968.²²⁹

Otro asunto de relevancia, acaecido en febrero de 1967, es la visita del subsecretario de Turismo, Antonio García Rodríguez-Acosta para anticipar varios proyectos de interés turístico en Adra entre el que se encuentra el camping promovido por José Cuenca, en la playa próxima al dique de poniente del puerto en un extremo de la gran explanada de terrenos ganados al mar.²³⁰

Avanza el año y en la víspera del 18 de julio de 1967 como es costumbre de realizar un acto público de relieve que tenga su reflejo en prensa al día siguiente, el gobernador Gutiérrez Egea visita el puerto de Adra, donde repasa con el alcalde, Antonio Olmedo, y con el ingeniero Rafael Armas los principales proyectos que se desarrollan en esos momentos. Según la crónica de *La Voz de Almería*,

Se construye un muelle de cien metros de longitud con presupuesto de ocho millones de pesetas; casetas para pescadores, 1.500.000 pesetas; alumbrado del puerto, pesetas 1.500.000; cerramiento del mismo, 1.000.000 de ptas. y edificio para servicios del puerto, 1.000.000 de pesetas.²³¹

228. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada Almería, Expediente 2141-1979, Armas Andrés, R.: «Proyecto de Cierre del Puerto de Adra», Motril, 25 de enero de 1967.

229. Ídem, Expediente 2141-1978, Armas Andrés, R.: «Liquidación de las obras ejecutadas por contrata de Cierre del Puerto de Adra», Motril, 24 de febrero de 1970.

230. *La Voz de Almería*, 28-II-1967, p. 16. «El subsecretario de Turismo, señor García Rodríguez-Acosta en Almería. Visitó obras de interés turístico en Adra y Aguadulce». Hemeroteca digital.

231. *La Voz de Almería*, 18-VII-1967, p. 20. Inauguraciones del 18 de julio en la provincia. Hemeroteca digital.



Calafates a finales de los años 60. Colección Andrés Aguilera.

Un año más tarde un nuevo gobernador civil, Juan Mena de la Cruz viaja a Adra para inaugurar el paquete de obras anunciadas, con las correspondientes inversiones que suman cerca de 14 millones de pesetas:

Muelle de Costa en el Puerto de Adra. Muelle de atraque formado por 260 bloques de 18 toneladas. Longitud: 140 metros. Calado: 5 metros, apto para los mayores pesqueros actuales, 8.805.000 pesetas. Alumbrado en el Puerto de Adra, 36 farolas, 20 brazos murales, 1.349.000 pesetas. Casetas para pescadores en Adra, 446.000 pesetas. Casetas para usuarios en el Puerto Adra, 3 bloques de 24 departamentos cada uno, 900.000 pesetas. Edificio para servicios del puerto, 2 plantas con vivienda para empleado, 968.000 pesetas. Cierre del Puerto de Adra, 550 metros muro de celosía, 680 metros valla metálica, 1.440.000 pesetas. El total de estas inversiones es de 13.908.000 pesetas.²³²

En noviembre de 1968 el ingeniero Armas Andrés redacta un nuevo proyecto denominado de reparación del contradique.²³³ En los últimos años se habían efectuado reparaciones en el dique de levante al advertirse socavaciones en el talud del dique expuesto al oleaje. Estas socavaciones llegaron a afectar la explanación de la coronación del dique.

232. *La Voz de Almería*, 17-VII-1968, pp. 9 y 12. «Las inauguraciones del 18 de julio». Hemeroteca digital.

233. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada Almería, Expediente 2145-1999, Armas Andrés, R.: «Proyecto de Reparación del Contradique en el Puerto de Adra», Motril, 11 de noviembre de 1968.



Casetas de usuarios y pescadores en muelle de poniente, años 70. Colección Andrés Aguilera.

Para solucionar el problema, el proyecto contempla la reparación de las averías producidas por los temporales, restableciendo el perfil suficiente capaz de aguantar los envites del oleaje, a la vez que acometer su pavimentación.

Esta reparación se va a realizar aprovechando la escollera procedente de la demolición del espaldón del dique de poniente, que había quedado en tierra firme y por lo tanto había perdido su función. Para su construcción se prevé el vertido de un total de 1.500 toneladas de escollera mediante el empleo de barcazas.

Como obra anexa se acondiciona un camino de 9 metros, con un ancho de 7 metros asfaltado, quedando un metro a cada lado que serviría de paseo. El plazo de estas obras es de seis meses. El proyecto es aprobado técnicamente con fecha 14 de abril de 1969 y son adjudicadas a la empresa Construcciones Senén Eulogio Rosón S.A., COSENSA, por importe de 1.330.311 pesetas, el 30 de septiembre, y las obras se iniciaron el 22 de noviembre de ese año y concluyeron seis meses después, el 22 de mayo de 1970, tras haber empleado 2.583 toneladas de escollera y 3.123 m² de firme consolidado como principales magnitudes de los trabajos.²³⁴

En noviembre de 1968 el proyecto de camping en los terrenos ganados al mar da un nuevo paso. El abderitano José Cuenca Espinosa había presentado la solicitud de con-

234. Ídem, Expediente 2143-1991, Armas Andrés, R.: «Liquidación de las Obras ejecutadas por Contrata de Reparación del Contradique del Puerto de Adra», Motril, 28 de febrero de 1972.

cesión de un terreno de 9.400 m² próximo a la playa, de una longitud de 200 metros y anchura media de 40 metros para dicha instalación.²³⁵

Tras la tramitación del proyecto, se va a producir la concesión definitiva el 19 de agosto de 1970 de lo que será el *Camping La Sirena Loca*, el establecimiento turístico del ramo más próximo al casco urbano de Adra, que va a estar en servicio durante un total de 25 años. Una nueva fuente de ingresos para el puerto, en una concesión que inicialmente se realiza por diez años y sobre una superficie de 7.000 m².²³⁶

En diciembre de 1968, Rafael Armas concluye la redacción del proyecto de terminación de los diques del puerto,²³⁷ con el que se pretende concluir el dique de levante y sustituir las balizas de acetileno por dos balizas eléctricas, montadas sobre torretas de fábrica, evitando la necesaria recarga de combustible y mejorando definitivamente el precario estado de las sustentaciones existentes.

El proyecto comprendía dos obras distintas: la del muro de contención y la del balizamiento, para cada uno de los espigones. El muro de contención se construye de mampostería cimentada sobre un bloque de hormigón y éste a su vez apoyado sobre la escollera que forma el dique. En la parte del morro donde van las balizas, el muro se recrece un metro para formar un pretil que delimita la plataforma, donde se instalan las torretas, del resto del escollero.

Las nuevas balizas de poniente y levante se alimentarán con una línea eléctrica, independiente del alumbrado existente, partiendo de los dos transformadores instalados en el andén de costa y junto al dique de poniente. Las torretas de sustentación serán de mampostería cimentada sobre bloque de hormigón.

Estas obras son complementarias a la reciente construcción del muelle de costa, con lo que concluye la delimitación de la dársena del puerto, a falta de la construcción del contradique. Las obras tienen un plazo de ejecución de un año.

Este proyecto fue aprobado técnicamente el 17 de septiembre de 1969. Con fecha 15 de septiembre de 1971 se adjudican las obras a la empresa de Juan López Rodríguez por importe de 1.199.175 pesetas;²³⁸ obras que se iniciaron el 18 de noviembre de 1971 y terminaron el 18 de febrero de 1972.

235. BOPA, de 30 de noviembre de 1968, pp. 2-3. Ministerio de Puertos. Comisión Administrativa de Obras Públicas. Grupo de Puertos de Granada y Almería. «Anuncio».

236. BOE n.º 282 de 25-XI-1970, p. 19.132. «Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas». Madrid 19 de agosto de 1970.

237. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada Almería, Expediente 2144-1996, Armas Andrés, R.: «Proyecto de Terminación de los Diques del Puerto de Adra», Motril, 13 de diciembre de 1968.

238. Ídem, Expediente 2144-1997, Armas Andrés, R.: «Liquidación de las Obras ejecutadas por contrata de Terminación de los diques del Puerto de Adra», Motril, 15 de junio de 1973.

El puerto en el tardofranquismo (1969-1975)

En una nueva etapa histórica las obras que se acometerán en el recinto portuario van a tratar de completar y mejorar los equipamientos existentes. Este periodo va a estar marcado por la ausencia de grandes proyectos constructivos e incluso va a suponer un proceso de recesión como consecuencia tanto de la crisis económica a nivel nacional, como por los efectos destructivos que la riada del 19 de octubre de 1973 va a tener sobre algunas zonas de los terrenos portuarios.

Al comienzo de este periodo, se va a producir la muerte inesperada del empresario Joaquín Vázquez, en junio de 1970, lo que va a suponer un serio revés en cuanto al crecimiento de sus empresas en Adra y una notable pérdida de influencia para este municipio, ya que en ese momento presidía la Cámara de Comercio, era consejero de la Caja de Ahorros y vicepresidente de la Junta de Obras del Puerto de Almería.²³⁹

Rafael Armas va a iniciar el año 1969 redactando el proyecto de pavimentación del camino de servicio del muelle de ribera, que concluye el 21 de marzo de ese año.²⁴⁰

El muelle de costa de Adra, que había entrado en servicio en 1968, estaba unido con la entrada principal del puerto a través de un camino que carecía de asfaltado. El muelle de poniente del puerto ya disponía de camino asfaltado y estaba en proceso la construcción de una vía similar en el dique de levante.

Este nuevo proyecto completaba el viario del camino interior de servicio desde el contradique de levante al dique de poniente. Al mismo tiempo, se realizaba la urbanización y ordenación de una amplia zona, próxima al muelle de costa, que se encontraba delimitada por la cerca exterior del puerto recientemente construida, dotándola de servicio de agua y mejorando la conexión de la red municipal.

Las obras a realizar consistían en el afirmado del camino del muelle de ribera y tramo de salida con un ancho de 10 metros, una longitud de 552,6 metros y una superficie de 5.526,70 m². Dicho camino se iniciaba a levante del edificio de obreros portuarios y discurría en paralelo al muelle de ribera pasando al norte del varadero y de la concesión del calafate, para llegar al muelle de costa en la intersección con el dique de levante.

Además estaba previsto construir un muro de contención y cierre del puerto que enlazaba con la red general municipal en la zona exterior. El plazo de ejecución estimado para estas obras era de seis meses.

239. Diario *La Voz de Almería*, 2-VI-1970, p. 3. Necrología. Don Joaquín Vázquez Vázquez. Hemeroteca digital. La fábrica Azucarera va a cerrar en 1972 debido a una coyuntura de cultivo de caña poco favorable, en pleno proceso de desarrollo del cultivo intensivo de frutas y hortalizas. Por su parte la fábrica de conservas Santa Isabel se va a mantener en funcionamiento hasta 1996 aunque va a quedar seriamente dañada tras la riada de octubre de 1973.

240. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2145-2004, Armas Andrés, R.: «Proyecto de Pavimentación del Camino de Servicio del Muelle de Ribera del Puerto de Adra», Motril 21 de marzo de 1969.



Trañas Mabel y Veleta en el muelle de costa a mediados de los años 70. Foto: Antonio Bayo. Colección Rafael Bonillo.

Este proyecto fue aprobado técnicamente con fecha 18 de junio de 1969. El 12 de noviembre de 1971 se adjudican las obras por importe de 1.431.459 pesetas, ejecutándose entre el 10 y el 31 de diciembre de ese último año.²⁴¹

En septiembre de 1969 la feria de Adra se traslada a los terrenos portuarios frente al andén de costa, dentro del recinto vallado ya concluido. La construcción en el antiguo emplazamiento de la calle Tarrasa de una pista polideportiva y las reducidas dimensiones de este espacio, obligan al cambio de ubicación al nuevo recinto portuario donde permanecerá hasta septiembre de 1984.

Ya en abril de 1971 concluye el ingeniero Rafael Armas un nuevo proyecto de zona de servicio.²⁴² Para ello recoge el proyecto de 1959 de José Antonio Español, que aprovechaba al máximo la gran explanada de terrenos ganados al mar para el exclusivo desarrollo comercial del puerto.

En la memoria de este nuevo proyecto, recuerda el ingeniero redactor la gran extensión de terreno ganada y el expediente de deslinde aprobado el 7 de noviembre de 1957.

241. Ídem, Expediente 2146-2005. Armas Andrés, R.: «Liquidación de las obras ejecutadas por contrata de Pavimentación del Camino de Servicio del Muelle de Ribera del Puerto de Adra», Motril, 4 de junio de 1972.

242. Ídem. Expediente 2149-2031. Armas Andrés, R.: «Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Adra», Motril, 28 de abril de 1971.

Para el servicio del puerto se venía haciendo uso de una parte de esos terrenos, que se asemejaba a un gran triángulo equilátero de 112.360 m², completándose con otra superficie que discurría en paralelo al norte del muelle de ribera, el andén de costa y el arranque del dique muelle de levante.

Para este nuevo proyecto de zona de servicio, Armas Andrés tiene en cuenta la doble necesidad de no hipotecar la futura expansión del tráfico comercial del puerto, permitiendo a la vez dejar libres terrenos de dominio público para su utilización en otros usos que su propietario, el Estado, pudiese determinar en servicio del interés general.

Al hilo de lo anterior contempla una zona de 52.200 m² que puede quedar fuera del ámbito de los terrenos portuarios, excluidos los terrenos cedidos para el camping vecino, separado de éstos por el canal de desagüe de la rambla del Cercado. Juzga el redactor del proyecto que es una extensión suficiente para atender peticiones actuales y futuras de terrenos con destino a equipamientos públicos, descartando la construcción de viviendas.

Este ingeniero tiene en cuenta las diferentes peticiones realizadas desde el Ayuntamiento de Adra solicitando la cesión de terrenos para ofrecerlos al Ministerio de Educación para que construyese un grupo escolar sobre una superficie de 25.000 m², la mitad aproximada de los terrenos que en principio quedaban sobrantes.²⁴³

Por la situación en pendiente de la mayor parte de los solares del municipio y por la ocupación absoluta de los terrenos de llanura por fincas agrícolas, estos terrenos sobrantes se convirtieron en el principal activo de expansión de la ciudad para la instalación de una gran cantidad de equipamientos públicos. Uno de esos equipamientos es el camping La Sirena Loca, que abre sus puertas en el verano de 1971.²⁴⁴

Al margen de estas necesidades que la ciudad tenía de desarrollarse en los terrenos portuarios, el proyecto de Armas Andrés define la nueva zona de servicio resultante:

Por la parte Oeste arranca desde el mar una alineación paralela al muelle comercial y a una distancia de 180 metros de éste, llegando hasta la cerca metálica existente, que junto con otra de hormigón, de piezas de celosía, que cierra la parte N. del puerto, se construyó en 1968. Desde aquí continúa por la referida cerca, paralela a la carretera de Málaga-Almería hasta llegar al mojón nº 21 del deslinde primitivo de Z.M.T. La línea límite de la zona de servicios propuesta, continúa por la línea de zona marítimo-terrestre antigua, hasta llegar al mojón nº 35 que a su vez es el nº 40 del deslinde actual. Por último, desde este punto y perpendicular a la última alineación, arranca otro que llega hasta el mar.²⁴⁵

Por su parte, el proyecto describe también la nueva zona de servicios resultante que se propone y su ordenación, de la siguiente forma:

243. Ídem, oficios del alcalde de Adra, Arturo Oliva Rivas al ingeniero director del Grupo de Puertos de Granada y Almería de 27-XII-1969 y 13-I-1971.

244. *La Voz de Almería*, 4-IX-1971, p. 16. «Adra sol y tranquilidad para el visitante. Por Antonio Fernández López». Hemeroteca digital.

245. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Granada y Almería, Expediente 2149-2031, Armas Andrés, R.: «Proyecto de Zona de Servicio del Puerto de Adra», 28 de abril de 1971.

En la parte N. va la zona pesquera, con los servicios de lonja, avituallamiento y reparación de barcos e instalaciones pesqueras. Fuera de la cerca va el camino exterior de servicio. En previsión de una ampliación y desvío de la CN 340, el límite N. de la zona de servicio se fija en la línea primitiva de la ZMT. La parte N.O. está destinada a zona de edificios oficiales: Grupo, portuarios y Marina. La parte O. actualmente muelle comercial, se destina a zona de depósito de mercancías, industrias y talleres relacionados con el puerto. La parte S. se destina a pesca, para el tendido y secado de redes.²⁴⁶

La Dirección General de Puertos va a aprobar, el 4 de marzo de 1972, los nuevos límites de la zona de servicios del puerto y por tanto va a entregar al Patrimonio del Estado un total de 88.500 m² de terrenos sobrantes. La consecuencia inmediata va a ser la construcción del nuevo colegio público Mare Nostrum sobre los 25.000 m² solicitados y ubicados al N.O. de la parcela sobrante. El Ministerio de Educación comienza a edificar dicho colegio en agosto de 1971, como avanzadilla de una importante zona de equipamientos educativos y deportivos a desarrollar en el futuro.

En agosto de 1972 Rafael Armas concluye el proyecto de urbanización de la zona adyacente al varadero.²⁴⁷ El proyecto contemplaba la construcción de un muro de cierre de dársena desde el varadero al muelle comercial, así como la instalación de una valla de fábrica para el cerramiento de la nueva zona de servicio. Faltaban en ese momento unos metros de muro para dejar la dársena totalmente terminada. Tras la desafectación aprobada de una parte de la zona de servicios a poniente del puerto se hacía necesario marcar los nuevos límites del recinto portuario.

Las obras a realizar consisten en la construcción de un muro de contención de cierre de la dársena, de mampostería cimentado sobre hormigón, con una altura de 2,20 metros. Éste tenía una longitud total de 220 metros y se levantaba desde el límite oeste del varadero, pasando al sur de los edificios del grupo de puertos y de obreros portuarios, para formar un ángulo y terminar en el comienzo del muelle de poniente. De igual modo, se proyectó una valla de cierre de los nuevos límites de la zona oeste, con una longitud de 470 metros. Diseñada con una altura total de 2 metros, esta cerca era de similares características a la construida en 1968 para delimitar la zona portuaria próxima al andén de costa, del casco urbano de la población.

El plazo de ejecución fijado para realizar las obras era de seis meses, con un presupuesto de ejecución de 1.498.366 pesetas.

El proyecto fue aprobado técnicamente el 24 de octubre de ese año, pero no será adjudicado hasta el año 1978, debido a las disponibilidades económicas y a la riada ocurrida en octubre de 1973.

246. Ídem.

247. Ídem, Expediente 2145-2000, Armas Andrés, R.: «Proyecto de Urbanización de la Zona adyacente al Varadero del Puerto de Adra», Motril, 26 de agosto de 1972.



Edificio Club Náutico, años 70. Colección Andrés Aguilera.

El domingo 29 de abril, el puerto abderitano es escenario de una nueva prueba deportiva, al fijarse, en la explanada portuaria, la meta del IV Rallye Automovilístico Femenino Espejo del Mar, valedero para el Campeonato de España de automovilismo de 1973.²⁴⁸

Al mes siguiente, el ministro de Información y Turismo, Alfredo Sánchez Bella, visita Adra dentro de una gira por varios municipios. Aterriza en helicóptero en el espigón de levante y allí lo recibe el alcalde Arturo Oliva Rivas para presentarle varios proyectos de desarrollo turístico y portuario:

Figuraba en la exposición que le fue mostrada al señor Sánchez Bella en el puerto unos planos del futuro club náutico. El alcalde hizo referencia en este orden de necesidades, a la construcción de un Parador Nacional de Turismo, para lo cual el Ayuntamiento ofrece los solares adecuados; pidiéndole igualmente al Ministro apoyo en la petición del Puerto Deportivo, como consecuencia del futuro club náutico...²⁴⁹

248. Diario *La Voz de Almería*, 1-V-1973. «El IV Rallye Femenino Espejo del Mar, un gran éxito deportivo». Hemeroteca digital.

249. *Ibidem*, 27-V-1973, p. 5. «El sr. Sánchez Bella inauguró en Mojácar el Hotel Moresco. Hoy continuará su contacto con el litoral almeriense y sus posibilidades turísticas». Hemeroteca digital.

El ministro se lleva una grata impresión de las posibilidades que el desarrollo turístico de Adra tiene revalorizadas con la posibilidad de construir un puerto deportivo. Pero al mes siguiente es cesado en una remodelación del gobierno de Franco.

Tras la temporada estival se retoman muchos proyectos y con un tiempo climatológico veraniego se llega a mediados de octubre, cuando una gota fría de efectos devastadores asola el día 19 buena parte de la geografía de las provincias de Murcia, Almería y Granada produciéndose numerosas víctimas. En Adra los efectos se dejan sentir en una riada tras el desbordamiento del río. El caudal cruza el pueblo por la calle Natalio Rivas durante más de cuatro horas, destruyendo parcialmente la fábrica de Conservas Santa Isabel y ocasionando cuantiosos daños materiales. La riada tuvo un efecto de mayor duración ya que el agua buscó en la costa y en el puerto su salida natural hacia el mar, pero la muralla de cerramiento construida tras el deslinde de los terrenos portuarios, dificultó ese aliviadero y revertió el agua, agudizándose el problema.

Para solucionar este efecto tapón, el alcalde ordena el derribo parcial de este vallado, consiguiendo bajar el nivel del agua en el casco urbano que alcanzó en algunas calles los dos metros de altura.²⁵⁰

Tras la eliminación del obstáculo, la riada desagua en el interior del puerto toneladas de lodos, escombros y vehículos a través del andén de costa, provocando la destrucción de buena parte de las instalaciones, sobre todo en lo tocante al vallado, caminos interiores y alumbrado. Tras el suceso se paralizan las obras durante años.

Al día siguiente, el ministro de la Vivienda, José Utrera Molina recorre en helicóptero el litoral almeriense y granadino devastado y aterriza en el puerto de Adra, procedente de la barriada granadina de La Rábita (Albuñol) donde la riada había ocasionado numerosas víctimas y la destrucción de la población.²⁵¹

El día 22 de octubre se produce una nueva visita ministerial. En este caso es el titular de Agricultura, Tomás Allende y García-Baxter que, como tantos otros, inician su recorrido por la explanada de un puerto devastado en lo que a zona de servicios de muelle de costa y de ribera se refiere. Aún así, en colaboración con la Cofradía de Pescadores de Adra, el Gobierno organiza con barcos pesqueros expediciones de socorro por mar a La Rábita que tienen como base de operaciones el puerto, llevando agua potable, alimentos y medicinas como material más urgente. Durante varios días, el barco es el único medio de transporte para poder llegar a la barriada granadina y el Ministerio de Marina pone a disposición un buque al servicio de las personas que desde el puerto abderitano quisieran desplazarse a La Rábita para visitar a sus familiares.²⁵²

250. *Ibidem*, 20-X-1973, portada y pp. 5-8. «La provincia de Almería gravemente afectada por los temporales. Adra: Catástrofe Nacional». Hemeroteca digital.

251. *Ibidem*, 21 X-1973. Portada y pp. 3, 4 y 20. «El Ministro de la Vivienda estuvo ayer en Almería». Hemeroteca digital.

252. *Ibidem*, 23-X-1973, pp. 3, 16 y 19. «El señor Allende y García-Baxter recorrió la zona afectada del Río Adra». Hemeroteca digital.

Entre tanta devastación y cuando aún no ha transcurrido un mes de la riada la sociedad que impulsa el proyecto para la construcción del club náutico, anuncia el concurso para la adjudicación de las obras de construcción, cuyo presupuesto de ejecución asciende a 2.089.540 pesetas.²⁵³ Comienza un proceso de varios años que va a concluir con la construcción del edificio de la entidad en el puerto.

También en noviembre de 1973 la empresa pública CAMPSA redacta un proyecto de nueva instalación de suministros en el puerto, con el fin de modernizar y ampliar la antigua instalación de 1952. Debido al incremento experimentado del consumo de gas-oil, el proyecto contempla multiplicar por cuatro la capacidad actual, mediante dos tanques de 20.000 litros cada uno.²⁵⁴

El emplazamiento de estos nuevos depósitos cambia de ubicación, pasando del muelle comercial de poniente al nuevo muelle de costa, próximo al dique de levante, donde progresivamente se van a ir concentrando los principales servicios y actividades pesqueras de una flota de cerco y arrastre al alza. El nuevo surtidor se ubicará alineado con los terrenos de la futura fábrica de hielo.²⁵⁵

Coincidiendo con el anuncio de CAMPSA, la Cofradía de Pescadores realiza gestiones durante el verano de 1974 y solicita una parcela de 400 m² para la construcción de una nueva fábrica de hielo en el muelle de costa, que se va consolidando como muelle pesquero. Esta fábrica va a sustituir a la creada en 1945 por la sociedad Linares-Vázquez.²⁵⁶

En diciembre de 1973 el Ayuntamiento de Adra encarga al arquitecto Gonzalo Hernández Guarch un estudio para urbanizar el futuro paseo marítimo, que en ese momento es el camino de servicio exterior del puerto. El 17 de ese mes el alcalde remite el proyecto al ingeniero jefe del Grupo de Puertos de Granada y Almería solicitando sea integrado en el plan de obras a realizar por el Grupo, para rehabilitar esa vía, seriamente afectada tras las inundaciones de octubre.²⁵⁷

El Grupo de Puertos no acepta la propuesta del Ayuntamiento y la administración local vuelve al año siguiente con una nueva propuesta, que en esta ocasión propone asumir. En noviembre de 1974 encarga al ingeniero Antonio Ortuño Alcaraz el proyecto de pavimentación de la calle Playa o camino exterior de servicio del puerto.²⁵⁸

Se trata de la conversión de este camino exterior, que ha quedado destruido tras la riada, en la primera parte del futuro paseo marítimo. Un proyecto de urbanización de,

253. *Ibidem*, 16-XI-1973, p. 16. «Concurso para la adjudicación de las obras del Club Náutico de Adra. Adra, 14 de noviembre de 1973». Hemeroteca digital.

254. AAPP, CAMPSA, Factoría de Almería, «Reformado nº 1 al proyecto de nueva instalación de suministros de gas-oil a pesqueros en el puerto de Adra», Madrid, 10 de diciembre de 1973. .

255. BOPA, 26-XI-1974. «Anuncio de la solicitud del subdirector general de CAMPSA al ministro de Obras Públicas de la autorización para ocupar terrenos en el muelle de costa del puerto de Adra». Motril 15 de noviembre de 1974, pp. 2-3.

256. *Ídem*. «Anuncio de la solicitud de Nicolás Linares Navarro, Patrón Mayor de la Cofradía Sindical de Pescadores de Adra ante el ministro de Obras Públicas», p. 2.

257. AAPP, Oficio del Ayuntamiento de Adra nº 3.162/73 al Ingeniero Jefe del Grupo de Puertos de Granada y Almería. Adra 17 de diciembre de 1973.

258. AAPP, Ortuño Alcaraz, A.: «Proyecto de Pavimentación de la calle Playa (Camino exterior de servicio del puerto de Adra)», Adra, 16 de noviembre de 1974.

aproximadamente, 650 metros de longitud, compuesto por una calzada con firme de hormigón de 7 metros de anchura provista de acerado. El proyecto incluye la creación de una zona de aparcamientos y un colector para desagüe de aguas pluviales que aportan las calles transversales y las propias del vial.

El Ayuntamiento abderitano remite el proyecto al ingeniero director del Grupo de Puertos de Granada y Almería, que con fecha 23 de noviembre contesta autorizando al gobierno municipal a realizar las mencionadas obras.²⁵⁹

Tras su finalización, el camino exterior de servicio del puerto va a ser incorporado al viario de la ciudad y se convertirá incluso en la travesía de la CN-340 en sentido único, cuando el incremento del tráfico por la calle Natalio Rivas no permita mantener el doble sentido.

En la primavera de 1974 una sociedad anónima denominada Invesplan, solicita permiso para instalar una draga para extraer arena con destino a la gran demanda que los cultivos de invernadero requerían de este producto. Lo que antaño había sido la pesadilla de los ingenieros y la amenaza de cierre de las instalaciones portuarias por los aterramientos, se antojaba ahora como una oportunidad de ingresos para la maltrecha economía del Grupo de Puertos.

La solicitud, realizada por el consejero delegado de la empresa, Williem Jan Herman Bake, es presentada con fecha 18 de abril. La petición hace referencia a la concesión temporal por espacio de tres años de terrenos existentes en la playa que linda con el dique de Poniente, en una extensión de 100 metros de longitud por 30 metros de ancho (3.000 m²) con destino a los servicios de una instalación móvil para el acopio de arenas extraídas del mar.²⁶⁰

La empresa Invesplan había conseguido previamente de la Administración los permisos para realizar extracciones de arena de los fondos marinos en diversas zonas del litoral de la costa de Almería, entre las que se encontraba Adra, para abastecer las necesidades de la agricultura de enarenados, como solución más ecológica que la extracción de arena de las playas y de los cauces de las ramblas.

El sistema de trabajo consistía en realizar un dragado a una distancia de la playa nunca inferior a 600 metros y con calados mínimos de 6 metros, para obtener unos 500.000 m³ de arena de las distintas zonas litorales escogidas.²⁶¹

En el caso del puerto de Adra se emplearía una draga de succión en marcha de 25 metros de eslora y 1.000 TRB para la extracción anual de 250.000 m³ de arenas. La arena sería extraída de la plataforma litoral próxima y depositada en una zona de descarga en

259. AAPP, Oficio nº 607 del ingeniero director del Grupo de Puertos de Granada y Almería al alcalde del Ayuntamiento de Adra comunicando la autorización de las obras proyectadas, Motril 23 de noviembre de 1974.

260. AAPP, Instancia de solicitud de consejero delegado de la sociedad Invesplan al Ingeniero Director de la Comisión Administrativa del Grupo de Puertos, Madrid, 18 de abril de 1974; «Proyecto de extracción de arenas en el litoral de la costa de Almería».

261. AAPP, Invesplan S.A., «Proyecto de extracción de arenas en el litoral de la Costa de Almería».



Dos imágenes de los efectos de la riada de octubre de 1973 en el puerto. Colección Andrés Aguilera.

el interior del puerto próxima a los terrenos solicitados. Esta zona sería dragada previamente para facilitar el acopio de arenas en el fondo del puerto. Desde ese lugar las arenas se elevarían por medio de una instalación de bombeo conectada por tuberías con la zona de acopio, situada tras el espaldón del dique de poniente, para su posterior expedición y distribución a la agricultura.

Con fecha 23 de abril, Herman Bake realiza una nueva solicitud para utilizar por espacio de un mes un terreno junto al muelle del puerto de Adra para el montaje de la draga Valencia, a la espera de la concesión definitiva de los terrenos solicitados anteriormente. El 17 de mayo la Comisión Administrativa de Grupo de Puertos acuerda:

... autorizar a Invesplan S.A. a ocupar temporalmente una parcela de 3.000 m² en la Zona de Servicio del Puerto de Adra y 4.000 m² en la Zona I del mismo puerto, para instalación de descarga y acopio de arenas, en las condiciones formuladas por ese servicio, entre las que se encuentran el abono de un canon de 100 pesetas/m² y año en zona de servicio y de 25 pesetas/m² y año en Zona I, así como las correspondientes tarifas G-1 y G-3 y plazo de un año prorrogable a la tática hasta tres.²⁶²

Incluyendo las tarifas portuarias y cánones adicionales, la concesión suponía la percepción de un canon anual de alrededor de 400.000 pesetas.

También a mediados de mayo la empresa concesionaria comienza el montaje de la draga Somo. En junio Invesplan realiza el montaje de la infraestructura con la construcción de dos fosos tras el espaldón del espigón de poniente, conectados con el tubo de la draga a través del muro tras realizar varios orificios en éste.

Ambos fosos ocupaban una superficie total de 4.440 m², mientras que el tubo de salida de la draga que entraba por el muro del espigón estaba situado a unos 115 metros de la terminación del muelle de poniente. El 18 de junio comienza a trabajar la draga como ensayo inicial de las instalaciones probando el sistema de impulsión de arena desde el interior del puerto mediante las tuberías conectadas con los fosos.

La empresa Invesplan goza en ese momento de una gran popularidad en Almería. En vista de los buenos resultados obtenidos en Adra, la draga Somo se desplaza en octubre al puerto de Almería para hacer pruebas de extracción de arenas, procedente del litoral de Garrucha.²⁶³

Pero la actividad del dragado de los fondos marinos no se ve acompañada de momento por una vigilancia extrema de playas y ramblas que evite la extracción ilegal de arena incontrolada, por la que se obtiene arena de forma mucho más barata. Transcurre el año 1975 y la concesionaria no ha abonado el canon anual. En esta misma situación se llega a comienzos de junio de 1976 acumulando Invesplan la deuda del primer semestre del nuevo año.

262. AAPP, Comisión Administrativa de Grupo de Puertos de la Dirección General de Obras Públicas, Autorización para ocupar temporalmente una parcela en la zona de servicio del puerto de Adra, Madrid, 17 de mayo de 1974.

263. *La Voz de Almería*, 25-X-1974. «Extracción de arena del mar para nuestras tierras de cultivo. Está siendo efectuada por la draga Somo en el litoral almeriense».

En esa situación, Rafael Armas remite un oficio dirigido al ayudante militar de Marina de Adra informando de esa situación y solicitando la intervención del destinatario para que no fuese retirada la draga estática de succión que se encontraba atracada en el dique de levante, propiedad de Invesplan, hasta la liquidación del débito que en ese momento ascendía a 600.000 pesetas.²⁶⁴ Seguidamente se ordena de igual forma inmovilizar todo el material que la concesionaria tiene desplegado en la zona de servicio en cuanto a instalación del sistema de descarga y acopios de áridos a fin de responder a los débitos pendientes. La empresa concesionaria solicita la anulación de la concesión a partir del segundo semestre de ese año.

La inmovilización del material como consecuencia de la deuda se va a prolongar varios años. A comienzos de diciembre de 1976 un violento temporal provoca el hundimiento de la draga Valencia, propiedad de Invesplan, que se encontraba fondeada en el espigón de levante, como garantía del débito de la citada deuda.²⁶⁵ La aventura de Invesplan y un nuevo ingreso comercial para el puerto de Adra, finaliza con la intervención de la Tesorería de Hacienda abriendo un expediente de cobro por la vía de apremio de las cantidades devengadas.

En esta época van a aparecer nuevos equipamientos, coincidiendo con el importante desarrollo de la flota pesquera durante la próxima década. En junio de 1975 el empresario Miguel Olivencia Fernández realiza una solicitud para instalar en la zona de servicios de poniente del puerto una edificación para taller mecánico dedicado a reparaciones de barcos pesqueros, mediante la ocupación de una parcela de 300 m².²⁶⁶

A comienzos de septiembre de ese año, llega la feria y el alcalde Arturo Oliva, concede una entrevista a *La Voz de Almería*, en la que da un repaso a las infraestructuras portuarias y a la situación de la industria pesquera. Anticipa Arturo Oliva la existencia de un proyecto aprobado de construcción de una nueva lonja pesquera valorado entre 7 y 8 millones de pesetas, pendiente de licitación. Reivindica el alcalde las obras de ampliación de la línea de atraque en el espigón de levante en unos 250 metros de longitud. Califica de pésima la situación de la industria pesquera, motivada por la decisión unilateral de Marruecos de extender sus aguas jurisdiccionales a 200 millas, impidiendo a los barcos abderitanos faenar en esos caladeros tradicionales, habiendo realizado en los últimos años los pescadores abderitanos una diáspora hacia la costa levantina de España, quedando el puerto pesquero de Adra en una baja actividad.²⁶⁷

264. AAPP, Ministerio de Obras Públicas, Oficio nº 224 del Director del Grupo de Puertos de Granada y Almería al Ayudante Militar de Marina de Adra, Motril, 2 de junio de 1976. .

265. AAPP, Ayudantía Militar de Marina de Adra, Oficio nº 824 comunicando el hundimiento de una draga en el puerto de Adra al director del Grupo de Puertos de Granada y Almería, Adra, 3 de diciembre de 1976; Carta de la empresa Áridos del Mediterráneo S.A. dirigida al Grupo de Puertos de Granada y Almería solicitando autorización para sacar a flote la draga Valencia, Madrid, 17 de diciembre de 1976.

266. BOPA, 16-VI-1975. «Anuncio». Motril 13 de mayo de 1975, p. 2.

267. Diario *La Voz de Almería*, 2-IX-1975, p. 7. «Al habla con el alcalde: Nuestra industria Pesquera se desarrolla pésimamente». Hemeroteca digital.



Nueva fábrica de hielo en obras, abril de 1975. Colección Andrés Aguilera.

A mediados de mes el proyecto del club náutico recibe un nuevo respaldo, lo que supone nuevos usos para los terrenos portuarios vinculados al ocio. El Ministerio de Obras Públicas autoriza a la sociedad promotora la instalación del edificio social y de servicios en una parcela de 575 m² de superficie en la zona de servicios del puerto, a levante del calafate, en el muelle de ribera.²⁶⁸

El club había nacido como sociedad en 1972, siendo su primer presidente Emilio Robles Musso. El 12 de febrero de 1973 habían sido aprobados sus estatutos. En noviembre de 1972 esta sociedad encarga al arquitecto Manuel Jiménez Jaén un anteproyecto de edificio en una parcela del puerto de 80 metros de longitud, una anchura de 3 metros sobre el muelle y de 3,5 metros desde éste al borde del mar. El autor del anteproyecto vislumbra un edificio de línea racionalista, de cubiertas planas, con varias terrazas, empleando grandes ventanales y barandillas de tubo metálico que sugieren una gran embarcación anclada en el muelle. El presupuesto se eleva a 1.803.500 pesetas.

268. AAPPA, Expediente Club Náutico, Ministerio de Obras Públicas, Oficio n.º 44 C-5 de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas a la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.

Con esta tramitación aprobada la concesión se divide en tres zonas: una dedicada a varadero y reparación de embarcaciones grandes, de 190,76 m². Otra dedicada al edificio social de 253,69 m² y una zona de 50 m² reservada a jardines y terrenos de futura ampliación.

La ocupación de este terreno se aprueba para un periodo de 20 años, debiendo quedar las obras concluidas en un plazo de doce meses. Una vez aprobada la concesión administrativa, el 18 de diciembre se produce el acta de replanteo de las obras. El edificio social se sitúa en la zona de levante de la parcela, quedando la zona comprendida entre éste y el taller de calafate para acceso de embarcaciones. La superficie total ocupada es de 980 m² como resultado de la superficie de la concesión en tierra (494,45 m²) y de la superficie restante ocupada sobre el mar.²⁶⁹ Las obras del edificio social y de servicios náuticos van a quedar terminadas a mediados de julio de 1976.²⁷⁰

Por su parte, la antigua fábrica de hielo va a ceder el testigo, después de 30 años, a una moderna instalación que se va a ubicar en la nueva zona del muelle de costa donde se concentrarán los servicios pesqueros. Con fecha de 20 de mayo de 1975 el Ministerio de Obras Públicas autoriza a la Cofradía de Pescadores a la instalación y explotación de una nueva fábrica de hielo y cámaras de conservación de cajas de pescado en el muelle pesquero de costa del puerto con unos 400 m² de superficie. La concesión daba respuesta a la solicitud realizada el año anterior.²⁷¹

El 21 de enero de 1976 han concluido los trabajos de construcción de esta nueva fábrica cuyas instalaciones están dotadas de una gran automatización, lo que permite que un solo operario realice su control. Su capacidad de fabricación diaria de hielo es de 25 toneladas y dispone de un silo de almacenamiento con capacidad para otras 150. Su concepción moderna permite que las embarcaciones puedan abastecerse directamente, pasando directamente el hielo de la fábrica a la bodega de cada pesquero.²⁷²

El puerto en los años de la Transición democrática (1976-1983)

A partir de 1976 y hasta 1983, los vientos de la Transición democrática van a modificar las estructuras administrativas y sociales. El progresivo cambio de un estado autoritario a otro democrático, la desaparición de los sindicatos verticales y la llegada de las centrales

269. Ídem, Acta de replanteo de las obras, 18 de diciembre de 1975.

270. Diario *La Voz de Almería*, 24-VII-1976, p. 8. «Adra, inauguración del nuevo Club Náutico». Hemeroteca digital.

271. BOE n.º 233, 29-IX-1975, Ministerio de Obras Públicas. Orden de 20 de mayo de 1975, p. 20.573.

272. Diario *La Voz de Almería*, 22-I-1976, p. 5. «Inaugurada en Adra la fábrica de hielo más moderna de Europa». Hemeroteca digital.



El muelle de costa con caseta y surtidor de Campsa, fábrica de hielo y lonja de pescado. Foto: Andrés Aguilera.

sindicales de trabajadores, así como el derecho a la huelga o la negociación colectiva, son novedades que van a influir en la economía portuaria y en las relaciones laborales.

Los tráficos de mineral han desaparecido a finales de 1974, debido a que su precio no puede competir con el importado de otros países, con unos costes en mano de obra mucho más bajos. El sector pesquero asume en solitario el desarrollo de la actividad económica que se gestiona a través del puerto. En estos años se va a producir un crecimiento sin precedentes de este sector, convirtiéndose Adra en una de las principales flotas de pesca de cerco de Andalucía.

La irrupción en la política y en las estructuras organizativas pesqueras a nivel nacional y regional del empresario y armador Nicolás Linares Navarro, con una dilatada experiencia desde comienzos de 1960, sus buenas relaciones con el secretario general de Pesca, Miguel Oliver Massutí²⁷³ y con las autoridades marroquíes del Rif, van a conceder a Adra una serie de ventajas que colocan al sector pesquero abderitano a la vanguardia económica.

273. OLIVER MASSUTÍ, M.: (Barcelona 1918- Palma de Mallorca 2004). Licenciado en Ciencias Naturales, oceanógrafo. Director del Instituto Español de Oceanografía entre 1980 y 1982, Secretario General de Pesca del Ministerio de Agricultura desde noviembre de 1982 a 1986 con el primer gobierno de Felipe González, participando en la negociación del convenio pesquero con Marruecos de 1983. Ver Orestes Cendrero. *In Memoriam: Miguel Oliver Massutí (1918-2004)*.



Muelle de costa con barcos pesqueros años 70. Colección Rafael Bonillo Sierra.

Tras los últimos años del franquismo en que se ha retraído la elaboración y aprobación de proyectos, a lo que se han sumado los graves daños ocasionados por la riada de 1973, en 1976 vuelven a retomarse los proyectos constructivos, tendentes a procurar el desarrollo del recinto portuario para asumir el crecimiento y las necesidades de la actividad pesquera.

En este periodo, va a ir cobrando importancia la ubicación de los principales servicios pesqueros en el muelle de costa. A la autorización realizada para la instalación de la nueva fábrica de hielo, se suma la otorgada a CAMPSA para la ubicación de su nuevo depósito y surtidor, concedida el 23 de marzo por un plazo de 20 años.²⁷⁴

También en ese año se va a aprobar la solicitud realizada por el empresario Manuel Olivencia Fernández para la construcción de una nave para taller mecánico de reparaciones de la flota pesquera en la zona de servicio del puerto.²⁷⁵

274. BOE n.º 102, 28-IV-1976, p. 8.329. «Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas». Madrid 23 de marzo de 1976.

275. BOE n.º 212, 3-IX-1976, p. 17.227. Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas. Madrid 25 de mayo de 1976.

1976 supone también el relevo, al frente del Grupo de Puertos de Granada y Almería, del ingeniero director Rafael Armas Andrés, que es trasladado a idéntico puesto como ingeniero director del puerto asturiano de Avilés.

Ocupa su lugar Rafael Villar Rioseco, que concluye la redacción, en diciembre de ese año, de un nuevo proyecto de cerramiento portuario.²⁷⁶

Había llegado el momento de abordar definitivamente el cerramiento de toda la zona de operaciones del puerto para solucionar los múltiples problemas que creaban a la explotación portuaria la inexistencia de una delimitación física entre las zonas abiertas al uso público y las estrictamente destinadas al servicio portuario.

Esta situación había dado lugar a la proliferación clandestina de instalaciones ajenas a la explotación portuaria, tales como bares, casetas para garajes e incluso peluquerías que habían sido construidos con el paso de los años mediante la invasión de estos terrenos públicos. Estas instalaciones ilegales estaban en ese momento en proceso de ser levantadas, habiéndose conseguido en un 95% de los casos.

Otro de los problemas creados era la utilización de parte de la zona portuaria como un auténtico vertedero de toda la ciudad en el que se depositaba chatarra, basuras y escombros de derribos, que eran abandonados durante la noche.

También se producía el uso del recinto portuario como gran aparcamiento de camiones de transportistas que nada tenían que ver con la actividad portuaria o pesquera, creando graves conflictos a la circulación interior del mismo.

La situación de desorden provocaba múltiples averías en las instalaciones, siendo las más graves las que afectaban a las balizas del puerto, debido al vandalismo, pudiendo ocasionar su mal funcionamiento o su rotura graves problemas a la navegación nocturna y accidentes de todo tipo.

Recordaba el ingeniero redactor la necesidad de cerramiento del puerto para contribuir a la mejora de los servicios de vigilancia y policía de fronteras y de aduanas, en un nuevo tiempo en el que al contrabando de artículos de consumo había sucedido el narcotráfico.

Las obras incluidas en este nuevo proyecto eran complementarias a otras, realizadas ese año, de urbanización del camino exterior de servicios y de la zona adyacente de la ciudad por parte de los servicios técnicos del Ministerio de Obras Públicas de Almería. En total se cercaba alrededor de 1,5 kilómetros.

El nuevo vallado se centraba ahora en una muralla de cierre de las zonas estrictamente portuarias comprendidas en los muelles de costa, donde se concentraba la actividad pesquera y la zona del muelle de poniente, que también albergaba este tipo de actividad, al no existir ya navegación de cabotaje.

276. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2146-2008. Villar Rioseco, R.: «Proyecto de Cerramiento del Puerto de Adra», Motril, diciembre de 1976.

Quedaba abierto al uso público toda la zona donde se ubicaban los edificios dedicados a servicios públicos (oficinas del puerto, trabajadores portuarios, varadero...) así como zonas deportivas y recreativas como las nuevas instalaciones del club náutico.

Las obras comprendidas en el proyecto distinguen en ese momento tres zonas: la zona del muelle de costa, la de poniente y la de acceso intermedia a los muelles de costa y poniente.

La zona del muelle de costa estaba por entero dedicada a la pesca y a los principales servicios pesqueros como la nueva fábrica de hielo, el avituallamiento de combustible de CAMPSA en construcción y la futura lonja.

La zona del muelle de poniente delimita en ese momento el área comercial del puerto, disponiendo del acceso principal y directo al mismo desde la carretera nacional 340. Esta zona linda en su parte norte con la mencionada carretera y en su parte oeste con la zona de terrenos considerados sobrantes de la zona de servicios del puerto, que están destinados por el Ayuntamiento abderitano a edificios sociales como colegios, guarderías, Casa del Mar y casa cuartel de la Guardia Civil entre otros.

La zona de acceso a los muelles, zona intermedia, es la de mayor tráfico y circulación, ya que aparte de ser la de acceso a ambos muelles, están ubicados casi todos los edificios e instalaciones relacionados con los servicios portuarios (oficinas del Grupo y de Portuarios, Ministerio de Marina, varadero y club náutico).

Para estas tres zonas se proyecta un cerramiento de dos tipos: se diseña un cierre de un murete de medio metro de hormigón sobre el que se coloca malla metálica en cuya parte exterior al puerto se dotan jardineras y bancos a base de ladrillo visto y piedra artificial. Todo este conjunto descansa sobre la solera existente del antiguo cierre por medio de una pequeña solera de hormigón.

El otro tipo de vallado, que delimita la zona oeste, está compuesto por malla metálica galvanizada por ser un área dedicada a posibles construcciones junto a ella, tras la desafectación de un buen número de terrenos del uso portuario aprobada en marzo de 1972.

También comprende este proyecto algunas obras accesorias como el acerado entre el cerramiento proyectado y el canal de desagüe cubierto existente para completar la acera sur del camino exterior de servicio, el recrecido del camino interior de servicio entre el acceso por la CN-340 y el club náutico y se amplía el paseo frente a dicho club, entre otras actuaciones.

La aprobación técnica de este proyecto se va a producir el 5 de agosto de 1977, adjudicándose las obras el 15 de abril de 1978 a la empresa contratista Juan López Rodríguez por importe de 4.740.372 pesetas. Las obras dieron comienzo el 10 de diciembre de 1978 y concluyeron el 31 de diciembre de ese mismo año.²⁷⁷

277. Ídem, Expediente 2146-2009. Villar Rioseco, R.: «Liquidación provisional de las obras del Proyecto de Cerramiento del Puerto de Adra», Motril, 6 de noviembre de 1982.



Nuevos espigones de retención de arenas entre la playa de San Nicolás y la del Censo. Colección Andrés Aguilera.

También en 1977 se vuelven a destinar terrenos desafectados del uso portuario para la instalación de la Casa del Mar. El Ministerio de Trabajo había solicitado la adscripción al Instituto Social de la Marina de una parcela de algo más de 2.000 m², propiedad de Patrimonio del Estado para destinarla a la ubicación del referido organismo. El 27 de agosto se autoriza el traspaso de la titularidad del referido solar, como prueba de un nuevo uso alternativo de los terrenos deslindados.²⁷⁸

A comienzos de 1978 se aprueba la ampliación de la concesión de la superficie ocupada por el calafate junto al muelle de ribera. En esta ocasión se resuelve, el 15 de febrero, la autorización por un plazo de 20 años a Nicolás Casas González para la construcción de una nave almacén complementaria del referido taller.²⁷⁹

También en ese año se retoma el proyecto de urbanización de la zona adyacente del varadero, aprobado el 24 de octubre de 1972, cuyas obras no fueron licitadas debido a la riada del 1973. A mediados de abril se adjudica este proyecto a la contrata de Juan López

278. BOE n.º 230, 26-IX-1977, p. 21.442. Ministerio de Hacienda. Real Decreto 2439/1977 de 27 de agosto. Diario *La Voz de Almería*, 30 -VIII-1977. Portada. Parcela para la Casa del Mar en Adra. Hemeroteca digital.

279. *Ibidem*. n.º 65, 17-III-1978, p. 6.431. Resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

Rodríguez, por importe de 1.498.366 pesetas. Las obras comienzan el 1 de junio y concluyen el 31 de diciembre.²⁸⁰

Rafael Villar va a concluir, con fecha 1 de agosto, la redacción del proyecto de alumbrado, obra complementaria a los cerramientos anteriormente ejecutados.²⁸¹

Al igual que en el caso de los cerramientos, la riada de 1973 había destruido el 90% del alumbrado existente. Como consecuencia de la ausencia de iluminación, la zona de servicio del puerto llevaba prácticamente a oscuras cerca de cinco años, representando un enorme riesgo para las personas que trabajaban en el recinto. Esta situación afectaba de manera especial a los trabajadores del mar, muchas de cuyas faenas se desarrollaban de madrugada. En ese momento la actividad pesquera del puerto de Adra lo situaba a la cabeza de los puertos pesqueros de las provincias de Granada y Almería.

La iluminación no era solo necesaria para garantizar el correcto desarrollo de la actividad pesquera en los muelles, sino también para facilitar la correcta visibilidad en los caminos de servicio interior y exterior así como en los accesos a los muelles de costa y comerciales, que registraban un importante tráfico de toda clase de vehículos y de peatones.

La instalación del alumbrado que se proyecta se centra en los muelles de costa y comercial de poniente, así como en la parte principal del camino exterior de servicio entre los accesos desde la carretera N-340 que une ambos muelles.

Una vez ejecutadas estas obras, el coste de mantenimiento de este alumbrado era mínimo para el puerto ya que la mayor parte de la nueva iluminación se localizaba en el camino exterior de servicio, que en la práctica se había convertido en una vía más del callejero urbano, por lo que el Ayuntamiento de Adra se había comprometido a sufragar su coste.

Este proyecto se aprobó técnicamente el 15 de noviembre. Las obras se adjudicaron el día 24 al contratista Antonio Gómez Pomares por importe de 4.993.519 pesetas y se realizaron a lo largo de diciembre.²⁸²

La desaparición de la actividad comercial del puerto de Adra como embarcadero y cargadero de mineral deja a una amplia zona del muelle de poniente próxima al tinglado cerrado sin uso definido, dentro de la segunda alineación del citado muelle. En la primavera de 1978 la empresa Hornos Ibéricos S.A. está construyendo en la localidad almeriense de Carboneras un gran complejo industrial cementero que incluye un puerto industrial propio unido a la fábrica con capacidad para admitir buques de hasta 50.000 toneladas. Para atender el mercado interior, que demanda grandes cantidades de cemento en una

280. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2145-2001. Villar Rioseco, R.: «Liquidación definitiva de las obras del Proyecto de Urbanización de la Zona Adyacente al Varadero de Adra», Motril, 19 de octubre de 1982.

281. Ídem, Expediente 2146-2006. Villar Rioseco, R.: «Proyecto de Alumbrado del Puerto de Adra», Motril, 1 de agosto de 1978.

282. Ídem, Expediente 2146-2007, Villar Rioseco, R.: «Liquidación provisional de las obras del Proyecto de Alumbrado del Puerto de Adra», Motril, 1982.

evolución al alza de la construcción, Hornos Ibéricos pretende instalar una red de silos cementeros.

Esta firma estima destinar 400.000 toneladas anuales al mercado interior y elige el puerto de Adra para instalar depósitos de almacenamiento y expedición mediante la carga y descarga a través de un barco especializado de 5.300 toneladas de capacidad útil. Adra formaba parte de una red de distribución junto a otros enclaves portuarios como Melilla, Málaga y Sevilla.

El cemento sería transportado en barco desde la fábrica de Carboneras y descargado y almacenado en esta red de silos para su posterior transporte, en camión, a granel o envasado. Las estimaciones cifraban que esta nueva actividad generaría un tráfico marítimo de 60.000 toneladas anuales.

El 10 de abril de ese año, el director gerente de Hornos Ibéricos, José Magán Magán presenta la solicitud para ocupar una superficie de 750 m² próxima al muelle de atraque de poniente para la instalación de los silos mencionados. La idea en principio era interesante, ya que esta nueva actividad económica venía a llenar el vacío dejado por la interrupción del negocio del mineral. El puerto recuperaba su vocación comercial para el que fue construido.²⁸³

Hornos Ibéricos planea construir una planta compuesta por dos silos metálicos de 3.000 toneladas de capacidad por cada uno, así como unas instalaciones anejas para la recepción y extracción del cemento y su posterior expedición. Cada silo tenía 14 metros de diámetro y 17 metros de altura y un volumen de 2.500 m³.

La instalación debía situarse lo más próximo al lugar de atraque del buque, ya que la descarga se realizaría neumáticamente y el aumento de distancia de bombeo reducía los rendimientos. Mediante este sistema el cemento era impulsado por tubería desde el barco hasta los silos.

Este detallado informe estaba acompañado de una memoria descriptiva en materia de seguridad e higiene en el que se abordaban temas ambientales. La empresa aseguraba que toda la instalación era hermética para evitar cualquier tipo de fugas, pero reconocía que en el proceso de recepción y expedición había puntos en la instalación donde se generaba polvo de cemento, que necesitaba ser evacuado a través del aire, tras pasar por un sistema de depuración antes de su emisión a la atmósfera.²⁸⁴

El presupuesto total de la inversión a realizar por la concesionaria ascendía a 34.534.275 pesetas. A esta cantidad se sumaban otras 3.721.376 pesetas correspondientes a la cimentación sobre la que se fijaban los silos y demás elementos.

Las pretensiones de Hornos Ibéricos van a generar el recelo de los representantes de un sector pesquero en alza, al que se unen diversos sectores progresistas de Adra que

283. AAPP, Hornos Ibéricos S.A., «Proyecto de Instalación de silos en el Puerto de Adra», Instancia de José Magán Magán al ingeniero director del Grupo de Puertos de Granada y Almería, Madrid, 10 de abril de 1978.

284. Ídem, «Memoria descriptiva en materia de seguridad e higiene sobre medidas correctoras en la instalación de silos de Adra».

temen que la actividad de los silos, combinada con el fuerte viento reinante, provocase una importante contaminación de polvo de cemento en suspensión. Todo ello en un momento en que la normativa ambiental no estaba tan desarrollada como en la actualidad y por lo tanto no había grandes exigencias a la hora de obtener concesiones para instalaciones de este tipo.

A mediados de diciembre la cementera cuenta con el permiso para la construcción de los silos. A pesar de la aparente facilidad y rapidez con la que se está tramitando este proyecto, al año siguiente y tras las elecciones municipales, la nueva corporación democrática no secunda el proyecto, a pesar del informe favorable que el ingeniero director del Grupo de Puertos de Granada y Almería emite para su instalación.²⁸⁵

El 3 de junio de 1980 la Dirección General de Puertos y Costas hace pública la autorización a Hornos Ibéricos para su instalación.²⁸⁶

A pesar de esta concesión que establecía un plazo de 20 años, la tramitación posterior va a coincidir con el desarrollo y aprobación del Estatuto de Autonomía de Andalucía el 28 de febrero de 1981. En septiembre de ese año la recién creada Consejería de Política Territorial e Infraestructura de la Junta de Andalucía a quien le han sido transferidas las competencias de urbanismo y va a asumir las competencias de puertos, celebra la reunión de la Comisión Provincial de Urbanismo de Almería. En esa reunión resuelve devolver al Ayuntamiento de Adra el expediente para que sea la administración local quien resuelva la concesión o no de la licencia de obras.²⁸⁷

El Ayuntamiento va a poner finalmente como condición para la instalación de los silos el traslado de éstos 200 metros a levante del lugar donde inicialmente había sido autorizada su ubicación. Hornos Ibéricos va a reiniciar todo el proceso, pero finalmente renuncia a la instalación.²⁸⁸

En noviembre de 1978 los sindicatos y la patronal negocian el primer convenio colectivo del puerto de Adra para las embarcaciones de arrastre y de cerco. El sábado 18 ambas flotas dejan de faenar. Tras la declaración del conflicto se produce el amarre total de la flota, compuesta por 16 barcos de cerco y 6 de arrastre, con unos 300 pescadores. Las discrepancias en la negociación en materia de reparto de las capturas y los periodos de disfrute de vacaciones ocasionan la primera huelga en el puerto abderitano tras la Guerra Civil.

La flota va a permanecer amarrada un total de quince días, hasta la madrugada del día 2 de diciembre, momento en que se firma el acuerdo entre la Federación del Mar de

285. AAPP, Oficio del ingeniero director del Grupo de Puertos de Granada y Almería de 27 de junio de 1979 al Delegado Provincial del Gran Área de Expansión de Andalucía, Delegación Provincial del MOPU, Almería.

286. *BOE* n.º 133, 3-VI-1980. «Resolución de 27 de marzo de 1980 de la Dirección General de Puertos y Costas», p. 12.254.

287. *BOPA* n.º 244, 27-X-1981. Junta de Andalucía. Consejería de Política Territorial e Infraestructura. Dirección Provincial de Urbanismo. «Resoluciones de la Comisión Provincial de Urbanismo de Almería, sesión celebrada el 16 de septiembre de 1981», p. 3.

288. *BOPA*, 2-IV-1982. Comisión Administrativa de Grupo de Puertos. Grupo de Puertos de Granada y Almería. Anuncio. Motril 19 de febrero de 1982, p. 2.

Comisiones Obreras y la organización empresarial Asempal.²⁸⁹ Una vez firmado el acuerdo, el *Boletín Oficial de la Provincia* va a publicar los convenios colectivos de trabajo de la pesca de cerco y arrastre del puerto de Adra. Se trata del primer convenio colectivo negociado entre sindicatos de trabajadores y empresarios de toda la historia.²⁹⁰

El año 1979 va a revitalizar el sector pesquero abderitano. La firma del convenio de pesca con Marruecos va a permitir a la flota de cerco trabajar de manera estable en los caladeros alauitas. La flota nómada que ha debido faenar en los últimos años en la costa mediterránea española desde Alicante a Gerona, regresa a Adra, convirtiéndose este puerto en uno de los principales de toda Andalucía.

En paralelo a esta situación, el Grupo de Puertos de Granada y Almería va a centrar sus esfuerzos en la orientación de los servicios portuarios a las necesidades y crecimiento de la flota pesquera.

Rafael Villar redacta el 25 de enero de ese año el proyecto de nave para depósito y clasificación de la pesca.²⁹¹ Esta nave se ubicaría en el muelle de costa.

Hasta ese momento se seguía utilizando como lonja el antiguo tinglado construido en 1954 en la primera alineación del muelle de poniente. Dado el incremento experimentado por las capturas de pesca en los últimos años este edificio estaba totalmente desfasado y no cubría ya las necesidades de las ventas en origen por ser inadecuado debido a su precario estado y a su insuficiente superficie.

Tras la puesta en servicio del muelle de costa y el traslado progresivo de los servicios pesqueros a esa parte del puerto parecía lógico concentrar allí todas las instalaciones relacionadas con la pesca. En 1977 se había concluido la construcción de la nueva fábrica de hielo por parte de la Cofradía de Pescadores, y el nuevo servicio de carburantes en el citado muelle por parte de CAMPSA entraría en servicio en 1979. Quedaba pendiente un edificio de mayor capacidad para la nueva lonja, para subasta, depósito y clasificación de pesca, de acuerdo al movimiento pesquero registrado en ese momento. En 1978 se habían rebasado las 5.000 toneladas de pesca desembarcada con un valor en lonja superior a 200 millones de pesetas, lo que suponía doblar las cifras registradas en 1977.

Rafael Villar ve lógico llevar al muelle de costa la nueva lonja, dado que en breve plazo se esperaba se iniciasen las obras de los silos de cemento por parte de Hornos Ibéricos, cuyo expediente se encontraba en tramitación, con la previsión de que esta nueva actividad se iniciase en 1980. Por ello, el muelle de poniente quedaba para uso exclusivo de este nuevo tráfico recuperando así el puerto su vocación comercial. Consideraba el in-

289. Diario *La Voz de Almería*, 21-XI-1978, p. 13. «Ayer no salió ningún barco pesquero del puerto de Adra». 22 de noviembre, p. 11. «Continúa el conflicto de pescadores en Adra». 23 de noviembre, p. 11. «Cinco días de huelga de pescadores en Adra». 26 de noviembre, p. 13. «Ayer se produjeron contactos informales con la patronal» y 14 de diciembre, p. 14. «Lo que pasa». Hemeroteca digital.

290. BOPA, n.º 292 y 293, 21 y 22-XII-1978. «Ministerio de Trabajo. Convenios colectivos de trabajo de pesca de cerco y de arrastre del puerto de Adra». Adra 2 de diciembre de 1978.

291. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2147-2015. Villar Rioseco, R.: «Proyecto de Nave para depósito y clasificación de la pesca en el puerto de Adra», Motril 25 de enero de 1979.

geniero que ambas actividades quedaban separadas convenientemente para no entorpecer sus distintas necesidades de logística, muy diferentes en cada caso.

Las obras de esta nueva lonja consisten en una nave de 36 metros de longitud y 14,8 metros de ancho, dispuesta en paralelo al cantil del muelle, con una superficie interior entre líneas de fachadas de 532,8 m². En el lado sur, lindando con el mar, se dispone un voladizo de 2,10 metros para las descarga de pescado desde los barcos y otro de 3,10 metros por su lado de tierra, por donde se realizarían las operaciones de carga en camiones del pescado fresco.

El proyecto fue aprobado técnicamente el 21 de marzo de 1979 por importe de 9.589.766 pesetas. Las obras fueron adjudicadas por el sistema de contratación directa a Agromán Empresa Constructora el 14 de noviembre de ese mismo año.²⁹²

A comienzos de 1980, cuando aún se realizaban estas obras, la Cofradía de Pescadores pone objeciones estimando que es similar a la lonja de Motril, puerto en el que se desarrollaba una pesca distinta. El patrón mayor de la cofradía abderitana, Nicolás Linares Navarro, solicita a comienzos de febrero una serie de modificaciones del proyecto para dar respuesta a las necesidades de las embarcaciones pesqueras de Adra, mayoritariamente de cerco, a través del siguiente escrito:

Se da la circunstancia de que casi la totalidad de las embarcaciones de cerco en caladeros de Marruecos (Barbate, Almería y Adra) arriban a nuestro puerto casi a la misma hora y con el tiempo justo para llegar a mercados y al tratarse de pesca fresca y gran cantidad, lo más importante es el que haya una gran zona de atraque para hacer con mayor rapidez la descarga y venta, pues una sola hora de demora puede acarrear graves quebrantos y diferencias enormes de precio al no contar con tiempo suficiente para llegar a destino.²⁹³

Estima Nicolás Linares que las dimensiones de la nave deberían modificarse a unos 75/80 metros de longitud y 11 metros de anchura útil, para dar respuesta a las necesidades específicas de la flota de cerco.

Rafael Villar recoge las indicaciones del patrón mayor y en abril resuelve modificar la planta de la nave, aumentando su longitud y disminuyendo el ancho, sin que las condiciones económicas se viesen alteradas. En lugar de la planta original de 36 x 14,8 metros, se pasa a una modificada de 72 x 11 metros, con una superficie total de 792 m², incrementando la superficie de la nave en unos 260 m². Las obras de la nave con las modificaciones aprobadas concluyeron el 30 de junio en un plazo de seis meses.

292. Ídem, Expediente 2147-2014, «Liquidación del Proyecto nave para depósito y clasificación de la pesca en el Puerto de Adra».

293. Ídem, «Liquidación del Proyecto nave para depósito y clasificación de la pesca en el Puerto de Adra», Carta del Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de Adra, Nicolás Linares Navarro, al ingeniero director del Grupo de Puertos de Granada y Almería, Adra, 2 de febrero de 1980.

Otro de los proyectos que se van a activar en 1979 es el de habilitación de atraques en el dique de levante, que el ingeniero director Villar concluye el 31 de enero de ese año.²⁹⁴

Tras la concentración progresiva de la actividad pesquera en el muelle de costa, parecía lógico construir en el cercano dique de levante un muelle que diese respuesta a las necesidades de una flota pesquera en crecimiento. Además, debido a la orientación de la bocana del puerto, con temporales de levante, era prácticamente imposible para las numerosas embarcaciones de pesca permanecer atracadas en el muelle de costa.

Debido a la gran marejada que penetraba en el puerto, se habían sucedido numerosos accidentes y el choque de embarcaciones una vez atracadas en paralelo. Por ello se estimaba urgente habilitar como nuevo atracadero la parte interior del dique de levante, único sitio donde la marejada es prácticamente nula, con el fin de evitar dichos accidentes, que tenían un coste económico importante.

La obra consistía en la construcción de una pasarela de atraque adosada al dique de levante, con una longitud total de 118,4 metros, formada por dos tramos de 33,6 y 84,8 metros, con anchuras respectivas de 4 y 7 metros. La estructura de la pasarela estaba formada por un forjado de losas prefabricadas que apoyan, por el lado de tierra, en una viga anclada en la superestructura del dique y, por el lado del mar, en una viga dintel soportada sobre pilotes hincados con separación de 8 metros entre sí.

La aprobación técnica de las obras se produce el 17 de julio de 1979, pero la adjudicación de las mismas a la empresa Agromán no se va a producir hasta el 28 de mayo del año siguiente por importe coincidente con el presupuesto de contrata del proyecto. Las obras comienzan el 6 de agosto de 1980 y van a prolongarse durante cinco meses.²⁹⁵

En mayo de 1979 Rafael Villar concluye el proyecto de pavimentación del camino de servicio del puerto. La redacción de este proyecto tiene como antecedente la visita que giró el director general de Puertos y Costas durante los días 1 y 2 de diciembre de 1978 a la provincia de Almería. En esa visita pudo constatar la necesidad de mejorar los accesos al puerto abderitano y a los muelles.²⁹⁶

Las obras a ejecutar consistían en la urbanización con pavimentaciones de caminos y Acerados a lo largo del camino exterior de servicio dándole una solución de continuidad. Con ello se evitaba que los vehículos que hasta la fecha circulaban por los caminos interiores para desplazarse a la playa y demás servicios instalados en la zona de poniente del puerto, como colegios, centros asistenciales, instituto, guardería y cuartel de la Guardia Civil entre otros, lo hiciesen con seguridad por el camino exterior y sin interferir el tráfico

294. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2147-2013. Villar Rioseco, R.: «Proyecto de Habilidadación de Atraques en el Dique de Levante del Puerto de Adra», Motril, 31 de enero de 1979.

295. Ídem, Expediente 2146-2012, «Liquidación provisional de las Obras del Proyecto de Habilidadación de atraques en el dique de Levante del Puerto de Adra».

296. Ídem, Expediente 2147-2017, Villar Rioseco, R.: «Proyecto de Pavimentación del Camino de servicio del Puerto de Adra», Motril, 26 de mayo de 1979.

interior portuario. Con esta obra, el camino exterior de servicio del puerto se convertía de hecho en una nueva calle del municipio, aunque no de titularidad municipal.

Además, el proyecto incluía obras accesorias como saneamientos, cobertura del canal paralelo al camino exterior, en un tramo de 150 metros, ajardinamiento de los tramos comprendidos entre la acera y el cierre junto a la entrada principal e instalación de alumbrado en el tramo final de acceso a poniente, iluminando desde la entrada del mismo hasta el final del camino de la playa. En conjunto, la pavimentación cubría una superficie de 13.217,5 m² a través de 1.645 metros lineales.

El proyecto recibe la aprobación técnica el 24 de septiembre de 1979. Las obras se adjudican a la empresa de Encarnación Martos Bustos por importe 7.665.960 pesetas. Comenzaron el 11 de diciembre de 1979 y terminaron el 30 de junio de 1980.²⁹⁷

Estas nuevas infraestructuras van a facilitar el crecimiento del sector pesquero gracias a la nueva situación internacional materializada en la firma de un convenio de pesca con Marruecos. El llamado Acuerdo Transitorio de 1979, firmado el 29 de junio de ese año, hace posible el regreso de la flota andaluza de cerco para ejercer la pesca en aguas marroquíes hasta la firma de un nuevo convenio en agosto de 1983.²⁹⁸

Esta situación provoca la estancia permanente de la flota pesquera en su base del puerto de Adra. Gracias al incremento de la actividad pesquera el puerto se sitúa entre los más importantes de Andalucía. A la flota de traiñas abderitanas se van a sumar barcos matrícula de Almería, Barbate e Isla Cristina. La actividad económica aumenta considerablemente. Se construyen barcos o se compran en los puertos del norte y se crean alianzas con puertos marroquíes como el de Alhucemas para garantizar el cumplimiento del convenio en vigor, con el apoyo del empresario rifeño Rais Chaib Caballo, que tiene una gran amistad con los pescadores españoles y en especial con Nicolás Linares.²⁹⁹

En otro orden de actividad, en marzo de 1979 los rectores del club náutico inician una segunda fase de ampliación de instalaciones mediante el proyecto de pantalanés flotantes para el amarre de las embarcaciones recreativas.³⁰⁰

La ejecución de las obras se divide en dos fases. En la primera se construye un pantalán de 40 metros de longitud. En la segunda se construye otro pantalán de 80 metros de longitud. Con ambos pantalanés se crean un total de 122 puntos de amarre. El presupuesto cuenta con una inversión superior a los seis millones de pesetas.

297. Ídem, Expediente 2148-2022, «Liquidación provisional de las obras del proyecto de Pavimentación del Camino de servicio del Puerto de Adra» Motril 15 de febrero de 1983.

298. HOLGADO MOLINA, M. y OSTOS REY, M.: *Los acuerdos de pesca marítima entre España y Marruecos: evolución histórica y perspectivas*. 2002. 26 pp.

299. Rais Chaib Caballo [Tensaman (Marruecos), 1927- Alhucemas (Marruecos), 2009]. Empresario marroquí. Ver más adelante Protagonistas del Proyecto del Puerto de Adra.

300. AAPP, Pascual Berenguel, A. y Echarte Igarza, J. M.: «Proyecto de Pantalanés Flotantes para el Club Náutico de Adra (Almería)», 29 de marzo de 1979.

La ocupación total aproximada de estas obras alcanza una superficie de 5.740 m² de espejo de agua y más de 330 m² de superficie en tierra, que hay que sumar a los 980 m² autorizados cuando se construyó la sede social.

En marzo de 1981 se ha construido la primera fase de pantalanés y está a punto de comenzar la obra de la segunda fase.³⁰¹ En 1982 concluyen las obras de la segunda fase de amarres y el club náutico recibe la autorización de concesión de las nuevas instalaciones por 20 años.³⁰²

En 1979 vuelven a estar de actualidad los intentos de los propietarios de la vega de Adra de recibir compensaciones por los terrenos perdidos debido a la erosión generada a levante del puerto. Se hacen públicos una serie de datos aportados por el Instituto Geográfico Nacional, sobre levantamientos catastrales en la zona de la vega de Adra comprendida entre el Pago del Ingenio (antigua desembocadura del río) y la Boca del Río (desembocadura actual). Desde 1934 a 1979 contabilizan un retroceso de la línea de costa que ha provocado la pérdida de unas 40 hectáreas de tierra cultivable. Desde la parte más profunda de la erosión hasta la línea de costa de 1934 se observa un retroceso de 460 metros lineales. El informe precisa que el proceso erosivo ha sido especialmente intenso desde el año 1947 con la pérdida anual de 14.000 m² por año de terreno. Se da la paradoja de que parajes y pagos de la vega abderitana que no lindaban con el mar, se encuentran en primera línea y además han perdido una parte considerable de su antigua extensión. En esos puntos la erosión es tan intensa que la playa ha desaparecido por completo y el mar ha invadido las tierras de cultivo, excavando en ellas un cantil de varios metros de altura.³⁰³

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, consciente de la responsabilidad que tiene en ese proceso a medida que se han ido construyendo las infraestructuras portuarias, encarga la elaboración del proyecto de defensa y recuperación de terrenos cultivables en la zona de Adra³⁰⁴ comprendida entre la punta de Géminis (antigua azucarera San Nicolás) y la desembocadura del río. El ingeniero redactor del proyecto, Francisco José Gálvez Vázquez, lo termina en marzo de ese año. El autor considera que para su ejecución se hacía necesaria la construcción de una escollera o muro de contención que, partiendo de la zona de Géminis, protegería la costa y se adentraría en el mar, hasta la desembocadura del río. Esta escollera tendría una longitud de más de tres kilómetros y una altura media sobre el nivel del mar que oscilaría entre dos metros y medio y tres. La escollera iría desprovista de playa y aislaría una laguna de unas veintisiete hectáreas, que sería rellenada con más

301. AAPP, Instancia del presidente del Club Náutico de Adra, Jacobo Oliveros, al ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Adra 25 de marzo de 1981.

302. AAPP, Villar Rioseco, R.: «Proyecto y expediente de legalización del primer pantalanés y ampliación de un segundo para uso de embarcaciones menores y de servicio en la zona de servicio del puerto de Adra», solicitado por el Club Náutico de Adra, Motril, 31 de marzo de 1982.

303. *Diario La Voz de Almería*, 25-X-1984. Reportaje. Adra: la Lucha por la recuperación de la tierra. Antonio López Romero, pp 12-13. Hemeroteca digital.

304. Gálvez Vázquez, F. J.: «Proyecto de Defensa y Recuperación de Terrenos Cultivables en la Zona de Adra. 3ª Jefatura Regional de Costas y Puertos». Málaga. MOPU. Marzo de 1979. Citado en diario *La Voz de Almería*. 25-X-1984.



Erosión en la playa del Censo en 1951. Colección Enrique Arance Soto.

de medio millón de metros cúbicos de tierra. El muro de contención se construiría con piedras de las canteras próximas a la zona.

Al término de las obras se habrían recuperado unos 277.812 m² de tierra cultivable, (un 70 por ciento de las tierras perdidas hasta la fecha de elaboración del proyecto). El coste total de las obras superaba los 176 millones de pesetas.

La recuperación de la zona era técnicamente viable. El valor de los terrenos y de los productos hortícolas extratempranos que se cultivarían justificaban sobradamente su ejecución. Pero en el MOPU se generan dudas de cómo proceder al reparto de terrenos entre sus antiguos propietarios, cuando por la Ley de Costas en vigor en ese momento se indicaba que «todos aquellos terrenos inundados por el mar que fuesen recuperados por el Estado, pasarán al Patrimonio Nacional».

El temor de provocar una auténtica e inacabable maraña de pleitos en los tribunales de justicia, va a ir desinflando poco a poco esta idea, que continuará durante algún tiempo saltando a las páginas de los diarios.

El 28 de febrero de 1980, la prensa provincial da cuenta de la aprobación técnica del referido proyecto, presupuestado en 176.541.444 pesetas. La información de *La Voz de Almería* ofrece los siguientes datos:

La justificación de las obras de defensa y recuperación de tierras proviene, de que, tras la construcción hace casi medio siglo del puerto de Adra, los diques del mismo produjeron una



Erosión en la playa del Censo en 1982. Archivo APPA.

alteración importante en el movimiento litoral de arenas en las proximidades, que tuvo como consecuencia un avance del mar en la zona de Levante, entre el puerto y el Río Adra, con la consiguiente desaparición de un gran número de hectáreas de terreno cultivable, en una zona tan extraordinariamente fértil como es la afectada...³⁰⁵

La información añade que las obras serían financiadas por el MOPU, en colaboración con el Instituto de Reforma y Desarrollo Agrario (IRYDA) organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, dentro del trienio 1980-1982.

Volviendo a los equipamientos portuarios, a finales de julio de 1980 el ingeniero director Rafael Villar ha concluido la redacción del proyecto de acondicionamiento del edificio de la lonja.³⁰⁶ Tras la realización del proyecto de nave para depósito y clasificación de la pesca y la ampliación de la longitud de la misma, era necesario instalar en dicha nave los servicios requeridos para permitir un mejor funcionamiento.

El proyecto contemplaba la ejecución de un local para la Cofradía de Pescadores, un cuarto para material de limpieza, servicios sanitarios, instalación general de electricidad

305. Diario *La Voz de Almería*. 28 de febrero de 1980. portada y p.16. «Aprobado técnicamente el Proyecto de Defensa y Recuperación de Terrenos Cultivables en la Zona de Adra. Su presupuesto de ejecución rebasa los 176 millones de pesetas». Hemeroteca digital.

306. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2147-2018, Villar Rioseco, R.: «Proyecto de Acondicionamiento del Edificio de la Lonja del Puerto de Adra», Motril, 31 de julio de 1980.

para iluminación interior, líneas telefónicas, bocas de riego y red de saneamiento. Los cuartos ocupaban 49,50 m² del lateral oeste de la nave. Completa esta modificación la instalación de cinco puertas correderas en la fachada norte.

La aprobación técnica del proyecto se realiza en fecha 24 de septiembre de ese año. Tras la adjudicación a la empresa Agromán, hecha pública el 12 de noviembre, las obras se ejecutan a lo largo de diciembre, por importe de 3.891.075 pesetas.³⁰⁷

Adra es un puerto pesquero modelo. El patrón mayor de la cofradía, Nicolás Linares Navarro, en ese momento también vicepresidente de la Federación Nacional de Cofradías, concede una entrevista en la que resume las claves del éxito: el buen funcionamiento del convenio colectivo firmado en diciembre de 1978, y las buenas relaciones con los puertos marroquíes permiten a la flota de cerco abderitana faenar con normalidad. Por su parte, los astilleros acaban de cumplir 33 años y construyen a un ritmo de cuatro barcos pesqueros por año de entre 50 y 70 toneladas.³⁰⁸

Para facilitar esa expansión del sector pesquero, principal ingreso del puerto de Adra si se exceptúan las diversas concesiones ubicadas en la zona de servicio, el ingeniero Rafael Villar concluye el 23 de febrero de 1981 el proyecto de ampliación de atraques en el dique de levante. El 6 de enero de ese año habían concluido las obras de habilitación de atraques en este dique, ahora, este nuevo proyecto ampliaba su capacidad.³⁰⁹

La necesidad de ampliar los atraques de levante venía dada por el crecimiento experimentado por una flota pesquera que, solo en embarcaciones de cerco, se acercaba a la treintena de naves. Las obras proyectadas eran una continuación de las recientemente concluidas, con el empleo de placas prefabricadas apoyadas por su parte interior sobre una viga longitudinal y por su lado exterior o de atraque sobre otra viga que descansaba sobre pilotes de 16 metros.

La longitud total de este atraque alcanzaba los 82,13 metros, siendo su ancho de 7 metros en un primer tramo de 56,53 metros y de 10 metros en el segundo tramo de 25,60 metros. Se completaban las obras con actuaciones complementarias de bulones de anclaje, fijación de bolardos y defensas. El plan de obras fijaba un plazo de cuatro meses.

La aprobación técnica de este proyecto se realizó el 8 de junio de 1981. Resultó adjudicataria de las obras la empresa Agroman el 22 de julio de 1981 por importe de 14,7 millones de pesetas. Las obras se iniciaron el 17 de septiembre y concluyeron el 17 de enero de 1982.³¹⁰

307. Ídem, Expediente 2147-2019, «Liquidación provisional de las obras del Proyecto de Acondicionamiento del Edificio de la Lonja del Puerto de Adra», Motril, 24 de mayo de 1983.

308. Diario *La Voz de Almería*. 6 de septiembre de 1980, p. 19. «La Cofradía de Pescadores de Adra sin problemas sociales. Entrevista con Nicolás Linares. Los astilleros de Adra». Hemeroteca digital.

309. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2148-2027, Villar Rioseco, R.: «Proyecto de Ampliación de Atraques en el Dique de Levante del Puerto de Adra», Motril, 23 de febrero de 1981.

310. Ídem, Expediente 2149-2028, «Liquidación provisional de las obras del Proyecto de Ampliación de Atraques en el Dique de Levante del Puerto de Adra», Motril, 1983.

Con la conclusión de estas dos fases en el dique de levante se conseguían unos 200 metros de línea de atraques y una superficie aproximada de 1.380 m².

El 20 de marzo de 1981 Rafael Villar va a concluir un nuevo proyecto de recalce del muro interior del dique de levante. Este proyecto era complementario con el anterior.³¹¹

A punto de iniciarse la obra de ampliación de los atraques en el dique de levante y concluida la primera fase, se comprobó que los temporales de poniente y las pequeñas mareas habían producido deterioros en la línea del agua del muro interior, encontrándose muy descalzado en varios tramos de forma continua y en otros de forma incipiente, con graves riesgos para la estabilidad del propio muro y de la segunda fase de las obras en marcha.

Para solventar esta situación era necesario recalzar y proteger el pie de dicho muro con un escollero y protección de hormigón para proporcionar la estabilidad adecuada y necesaria, así como el arreglo del muro y escaleras de bajada a los atraques.

Estas obras incluían la limpieza y el saneamiento de 135 metros del cimientado descubierto del muro, su arreglo y construcción de escaleras de acceso a los atraques habilitados. También se efectuaba la reposición y refuerzo con escollera y el hormigonado entre la escollera y la viga del atraque construido.

El proyecto de estas obras fue aprobado técnicamente el 9 de mayo de 1981. Las obras se adjudicaron a Agromán el 10 de junio de 1981 por importe cercano a 2,5 millones de pesetas. Los trabajos comenzaron el 21 de julio de 1981 concluyendo el 31 de diciembre de ese mismo año.³¹²

A comienzos de marzo de 1981, se publica en el *BOE* un Real Decreto, de 18 de enero, por el que se autoriza al Ministerio de Hacienda para la enajenación en pública subasta de una parcela de 14.459,88 m², sobrante de la zona de servicio del puerto de Adra.³¹³

En relación con las obras localizadas en el dique de levante, Rafael Villar concluye el 20 de mayo de 1981 el proyecto de pavimentación del atraque adosado al dique de levante.³¹⁴

Dado que la estructura de esta nueva zona de atraques estaba formada por placas prensadas que apoyaban, en el lado de tierra, en una viga durmiente y por el lado del mar en una viga dintel sobre pilones hincados, era preciso disponer de un pavimento de terminación y regulación de esta nueva superficie ya mencionada de 1.380 m², mediante una capa de hormigón, armada con mallazo.

311. Ídem, Expediente 2148-2024, Villar Rioseco, R.: «Proyecto de Recalce del Muro Interior del Dique de Levante del Puerto de Adra», Motril, 20 de marzo de 1981.

312. Ídem, Expediente 2148-2025, «Liquidación provisional de las obras del Proyecto de Recalce del Muro Interior del Dique de Levante del Puerto de Adra», Motril, 27 de mayo de 1983.

313. *BOE* n° 56, 6 de marzo de 1981, p. 5017. Ministerio de Hacienda. «Real Decreto 301/1981, de 18 de enero, por el que se autoriza al Ministerio de Hacienda para la enajenación en pública subasta de una parcela de 14.459,88 m², sobrante de la zona de servicio del puerto de Adra (Almería)». Madrid 16 de enero de 1981. Juan Carlos, Rey.

314. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2149-2034. Villar Rioseco, R.: «Proyecto de Pavimentación del Atraque Adosado al Dique de Levante del Puerto de Adra», Motril, 20 de mayo de 1981.

La aprobación técnica de este proyecto se realizó el 8 de octubre de 1981, adjudicándose las obras a la contrata de Francisco García Martos con fecha 28 de octubre de ese mismo año por importe ligeramente superior al millón de pesetas.³¹⁵ Los trabajos se desarrollaron a lo largo de diciembre de 1981.³¹⁶

Todas estas obras, cuya recepción provisional se realizó en la misma fecha, dejaban acondicionado un muelle de costa donde se situaba la lonja y los servicios pesqueros, de 170 metros de longitud y 4 metros de calado. Además, las embarcaciones disponían para su atraque del nuevo muelle pasarela de 200 metros de longitud, adosado al dique de levante.

El 7 de abril de 1982, visita Adra el presidente del Gobierno, Leopoldo Calvo Sotelo, para inaugurar las nuevas instalaciones de la Casa del Mar, edificadas al norte de la zona de poniente, desafectada del uso portuario.³¹⁷ Junto a este edificio, esta zona ha visto la puesta en servicio de dos edificios contiguos: la nueva casa cuartel de la Guardia Civil y el nuevo instituto de enseñanza media.

A finales de mayo la Cofradía de Pescadores presenta la solicitud para adaptar la nueva maquinaria de la fábrica de hielo, con producción de 96 toneladas diarias y un silo de almacenamiento de hasta 350 Tm. Para ello debe ampliar el edificio de la fábrica de hielo existente en unos 56 m².³¹⁸

Durante el mes de agosto se intensifican los contactos entre las cofradías de pescadores de Adra y Almería, con su homónima de la ciudad norteafricana de Alhucemas con motivo de su semana mayor. Se preparan actividades culturales y deportivas y la presencia de pesqueros almerienses en el puerto de la ciudad rifeña. El encuentro debe desembocar en un acto de hermanamiento entre ambas costas que va a propiciar durante varios años que las embarcaciones almerienses puedan faenar en los caladeros marroquíes sin demasiados problemas derivados de apresamientos y multas.³¹⁹

La Semana Mayor de Alhucemas se celebra entre los días 15 y 22 de agosto y cuenta con la participación de Nicolás Linares Navarro, que a su puesto de presidente de la Cofradía de Pescadores de Adra une su reciente acta de diputado conseguida en las primeras elecciones al Parlamento de Andalucía celebradas el 22 de mayo. Por parte marroquí participa el jefe del Departamento Marítimo del Norte de Marruecos, con Rais Chaib Caballo como el valedor de los intereses españoles. Se han sentado las bases para un hermanamiento entre ambos puertos y para repetir la experiencia en los siguientes veranos.

315. Diario *La Voz de Almería*. 11 de diciembre de 1981, p. 8. «Adjudicadas obras por más de nueve millones en los puertos de Garrucha y Adra». Hemeroteca digital.

316. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2149-2035, «Liquidación provisional de las Obras del Proyecto de Pavimentación del Atraque Adosado al Dique de Levante del Puerto de Adra», Motril, 23 de mayo de 1983.

317. *ABC* de Sevilla. 8 de abril de 1982. p. 6. En la localidad de Adra. Calvo Sotelo concluyó su visita a Almería.

318. Diario *La Voz de Almería*. 28 de mayo de 1982, p. 9. Silos de cemento y fábrica de hielo en Adra.

319. Diario *La Voz de Almería*. 12 de agosto de 1982. Portada. Semana Mayor para la unión de Almería y Marruecos. Hemeroteca digital.

A comienzos de marzo de 1983 la Cofradía de Pescadores solicita la construcción de un nuevo muelle de atraque. La petición estaba fundada en la necesidad de habilitar nuevas zonas de atraque para que las embarcaciones pudiesen dejar totalmente libre toda la enfilación del muelle de costa junto a la lonja.

La Cofradía solicita:

... la construcción de un muelle de atraque en la escollera Norte, similar al construido en la escollera de Levante, que iniciado al Oeste del cantil del muelle paralelo a donde está la caseta del surtidor del gas-oil, se prolongará hasta las proximidades del Club Náutico; ya que estando dicha escollera desocupada y siendo a su vez la zona más resguardada de nuestro puerto, serviría inmejorablemente de pequeño muelle de atraque a las numerosas embarcaciones que tengan poco calado y con lo cual quedaría totalmente franqueada la señalada Zona de Servicios de la Lonja para la realización de las faenas propias de la comercialización de la pesca.³²⁰

La petición era más que razonable, ya que trataba de realizar una ordenación más racional de la nueva área asignada a las embarcaciones pesqueras, aprovechando para ello la zona muerta existente en ese momento entre la fábrica de hielo y el depósito de CAMPSA y la zona oriental del edificio del club náutico.

Para solucionar este problema y concluir todos los equipamientos necesarios el ingeniero Rafael Villar redacta el proyecto de habilitación de atraques en la escollera norte del puerto.³²¹

Las obras consistían en un nuevo muelle que cumpliría una doble función: por una parte, descongestionar la zona de avituallamiento de hielo y combustible. Por otra, este muelle volado de un calado de 1,5 metros diseñado para embarcaciones menores haría posible que éstas se trasladasen a esa nueva zona, dejando libres buena parte de los atraques del muelle de levante, de mucho mayor calado, necesario para las embarcaciones mayores. El presupuesto de las mismas ascendía a 6.000.000 pesetas. Estas van a ser las últimas obras portuarias que sean ejecutadas por el Grupo de Puertos de Granada y Almería.

Todas estas infraestructuras van a hacer posible el desarrollo de la actividad pesquera en el quinquenio 1981-1985 como nunca se había producido ni volverá a producirse.

En el año 1981 se va a iniciar un asombroso crecimiento del volumen y del valor de la pesca desembarcada y vendida en origen en la lonja del puerto de Adra. Ese año va a concluir con 11.614 toneladas y un valor cercano a los 800 millones de pesetas. Al año siguiente, la cifra de pesca desembarcada llegará a 16.657 toneladas con un valor de 1.051 millones de pesetas. En 1983 el volumen de la pesca llega a las 12.673 toneladas y un valor superior a los 1.240 millones de pesetas. En 1984 se va a llegar a la cifra record del valor de la pesca desembarcada, con cerca de 1.298 millones de pesetas y 11.594 toneladas. En

320. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2149-2032, Oficio de la Cofradía de Pescadores de Adra al Ingeniero jefe del Grupo de Puertos de Granada y Almería. Adra 1 de marzo de 1983.

321. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAGP, Grupo de Puertos de Granada y Almería, Expediente 2149-2032, Villar Rioseco, R.: «Proyecto de Habilitación de Atraques en la escollera Norte del Puerto de Adra», Motril, 1983.



Interior del puerto y circo instalado en los terrenos tras la antigua lonja pesquera, 1983. Colección Andrés Aguilera.



Interior del puerto en 1983. Muelle de poniente con antiguos norays. Colección Andrés Aguilera.

1985 se iniciará un descenso de la actividad. Aún así se alcanzaran cifras muy importantes de 6.402 toneladas de pesca desembarcada por un valor cercano a los 920 millones de pesetas.³²²

Varios van a ser los factores que intervengan en esta situación: la renovación del acuerdo pesquero hispano-marroquí, firmado el 1 de agosto de 1983, por otros cuatro años y la superación del grave conflicto que enfrentó a armadores y trabajadores durante la negociación del Convenio de Pesca del Puerto de Adra durante toda la primavera de ese año. El punto más grave de esta situación fue el cierre patronal decidido mientras las autoridades no garantizasen la seguridad de los armadores durante el proceso negociador.

Este nuevo convenio colectivo bianual de pesca de cerco del puerto de Adra cuando se faena en aguas de Marruecos es el primero sujeto a la normativa del Estatuto de los Trabajadores de 1980.³²³

En ese año de 1983 y dada la gran demanda de la flota pesquera, la Cofradía de Pescadores, que gestiona la fábrica de hielo del muelle de costa, solicita en enero un aumento de potencia de estas instalaciones para fabricar más hielo, pasando la potencia de esta fábrica de 250 a 750 KVA, con una inversión de 2,6 millones de pesetas.³²⁴

El 29 de marzo, el *Boletín Oficial de la Provincia* publica una resolución por la que concede a la Cofradía de Pescadores la autorización administrativa reglamentaria para establecer dicha instalación eléctrica.³²⁵

El 19 de agosto se firma un nuevo convenio de pesca entre España y Marruecos. Va a ser el último que negocien los dos países, antes de que España ingrese en la Unión Europea y sean ya las autoridades comunitarias quienes negocien con el país magrebí.³²⁶

La solución al problema del efecto barrera del puerto

El puerto de Adra supuso, desde el inicio de su construcción, una barrera al paso de sedimentos. Los expertos acotan un tramo de costa comprendido entre el puerto y la barriada de Balerma (El Ejido), muy influenciado por la actividad del río Adra y las obras llevadas a cabo a lo largo de los años, tanto en su cauce como en sus fuentes sedimentarias (Sierra de la Contraviesa).

322. Cofradía de Pescadores de Adra. Citado en PÉREZ QUINTERO, C.: *Levantamientos barimétricos, topografía y ordenación del Puerto de Adra*, p. 11, Consejería de Política Territorial. Junta de Andalucía. Mayo 1986.

323. BOPA. n.º 145, 28 de junio de 1983. «Convenio Colectivo de Trabajo de Pesca de Cerco del Puerto de Adra cuando se faena en Aguas de Marruecos», pp. 1-2. El convenio entre en vigor con efectos retroactivos desde el 18 de mayo de ese mismo año.

324. BOPA. 18 de enero de 1983. Junta de Andalucía. Consejería de Industria y Energía. Anuncio. Instalación eléctrica. Almería 3 de diciembre de 1982.

325. BOPA. 29 de marzo de 1983, p. 2. Consejería de Economía, Industria y Energía. Resolución del Servicio Territorial de la Dirección General de Industria, Energía y Promoción Industrial de Almería, por la que se autoriza la instalación eléctrica que se cita. Almería 24 de febrero de 1983.

326. Diario *La Voz de Almería*. 31 de agosto de 1983, p. 4. «Nicolás Linares: El tratado de pesca con Marruecos fatal para Adra y Almería». Hemeroteca digital.

El caso del puerto y río de Adra merecen especial atención por ser un ejemplo significativo de lo que la acción antrópica puede provocar en el litoral.

Otro importante ejemplo de la actividad humana es la influencia que la construcción del puerto tuvo en la formación de la laguna más extensa que forma el complejo de Las Albuferas, lagunas litorales formadas en el antiguo delta del río Adra. La denominada Albufera Nueva, con unas 29 hectáreas es la laguna mayor y la más cercana al mar. Su formación se produce a finales de los años 30 del siglo XX y es mucho más reciente que la de la Albufera Honda, como consecuencia de la desviación del curso del río Adra y la construcción del puerto, que alteró el perfil deltaico del cauce. Antes de acabar de formarse la Albufera Nueva, su ensenada fue conocida por los pescadores como Puerto Marino, que serviría de refugio a las parejas de vela y otras embarcaciones de los núcleos cercanos, principalmente de Balerma (El Ejido), cuando el mal tiempo impedía varar las barcas en la playa.³²⁷

En paralelo a las obras de infraestructura portuaria, la Dirección General de Puertos y Costas decide abordar la problemática de la erosión registrada en la costa situada a levante del puerto. Diversos especialistas han estudiado esta situación que arranca desde el inicio de las obras en 1911. Para el doctor en geografía, Alfonso Viciano Martínez-Lage,

... el puerto de Adra constituye uno de los ejemplos más evidentes de efecto barrera en nuestra costa, con graves erosiones sobre los tramos contiguos y una clara fragmentación del circuito sedimentario que recorre la unidad fisiográfica donde se inserta.³²⁸

En septiembre de 1983 la Administración ha abandonado definitivamente el proyecto de defensa y recuperación de terrenos cultivables en la zona de Adra. En su lugar, el equipo de ingenieros del programa del planeamiento y actuación en la costa, comandado por Enrique Copeiro del Villar y coordinado por un auténtico experto, Juan Carlos Fernández Rañada de la Gándala, concluye la redacción del proyecto de aportación de arenas a las playas situadas a levante del puerto de Adra.³²⁹ Se trata de un proyecto mucho más modesto que el anterior y que no plantea problemas de titularidad de tierras.

Las obras cuentan con un presupuesto de 65.709.164 pesetas y un plazo de ejecución de 6 meses. Los trabajos tenían como objetivo ofrecer una solución provisional al deterioro de las playas a levante originado por la interrupción del transporte sólido, así como permitir la realización de un estudio para diseñar un trasvase de arenas permanentes como medida más natural de defensa de las playas mencionadas.

327. PARACUELLOS RODRÍGUEZ, M.: «Las Albuferas de Adra (Almería, Sudeste Ibérico) y su relación histórica con el hombre». Revista *Farua*. 2006. n.º especial *Historia de Adra*. pp. 335-358. Ver también http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/web/Bloques_Tematicos/Estado_Y_Calidad_De_Los_Recursos_Naturales/Ecosistemas/Humedales/05_adra.pdf

328. VICIANO MARTÍNEZ-LAGE, A.: *La Costa de Almería. Desarrollo socioeconómico y degradación físico-ambiental. (1957-2007)*. Grupo de investigación Paralelo 37. Universidad de Almería.

329. AAPP, MOPU, Dirección General de Puertos y Costas, Copeiro del Villas, E. y Fernández Rañada de la Gándala, J. C.: «Proyecto de aportación de arenas a las playas situadas a Levante del Puerto de Adra» Septiembre de 1983.

El tramo objeto de esta actuación se extiende desde el puerto hasta la desembocadura del río Adra a lo largo de unos 3,5 km de costa.

El trabajo del equipo redactor del proyecto estudia el proceso de erosión de las playas de levante. En este sentido, el profesor Viciano Martínez-Lage justifica la erosión costera estudiando el flujo de arena paralelo a la costa que depende del sentido del oleaje incidente. Cuando se construye un puerto se interrumpe este movimiento produciéndose una acumulación en el lado de donde proviene el flujo sedimentario y una permanente erosión en el otro lado de la obra.

Las obras portuarias se constituyen como auténticas obras-barrera a este flujo de arena modificando la estabilidad de las playas adyacentes. Mientras que a poniente del puerto de Adra se ha formado un importante acumulo de arenas a favor del oleaje dominante en sentido oeste-este, el efecto contrario se ha producido a levante de dicho puerto, en donde la playa de San Nicolás y el paraje litoral denominado Vega de Adra han sufrido un continuo proceso de regresión de la línea de costa con la consiguiente pérdida de playas y terrenos. En el caso del puerto de Adra, el autor estima se ha producido una acumulación de arena cercana a un millón de metros cúbicos en el lado de poniente y un retroceso a levante de unos 100 metros lineales.³³⁰

En el puerto de Adra se puede observar la gran acumulación de arena que forma la playa de poniente. En 30 años se estima que en esta playa se han retenido 500.000 m³ de arena; este cupo se amplía a un total de 2 millones de m³ si se contabiliza el tiempo anterior a la construcción del martillo retenedor existente en el morro del dique de abrigo. De 1947 a 1973 se acumularon más de 20.000 m³ de arena al año.³³¹

De manera contraria, este efecto barrera había ocasionado la pérdida en los últimos 30 años de una superficie terrestre de 400.000 m², unas 40 h, entre el puerto y la desembocadura del río Adra. La construcción del puerto y su efecto barrera ha generado retrocesos de la costa en el delta del río del orden de hasta 400 metros lineales.³³²

Esta situación se había agravado por la extracción de áridos en las playas con destino a los cultivos de invernaderos y a la construcción. Entre 1962 y 1978 se concedieron permisos de extracción de 500.000 m³.

Los trabajos de regeneración buscan la aportación de arena en el tramo existente entre el antiguo Ingenio de San Nicolás (edificio Géminis) y la desembocadura del río Adra.

Esta arena se extraería de la playa de poniente junto al martillo retenedor del dique de abrigo por un volumen de 70.000 m³ y de 15.000 m³ de gravas de la siguiente forma:

330. VICIANA MARTÍNEZ LAGE, A.: *Desarrollo Regional y Crisis del Turismo en Andalucía. La regeneración de las playas como actuación del marco turístico en el espacio almeriense*. Actas. Instituto de Estudios Almerienses.1994, p. 205.

331. AAPP, MOPU, Dirección General de Puertos y Costas, Fernández Rañada, J. C.: «Defensa de costa en Adra» (inédito), Madrid, 1986.

332. FUNDACIÓN LEONARDO TORRES QUEVEDO: *Diagnosis y análisis de soluciones a la regresión del delta del río Adra, Almería*. Dirección General de Puertos y Costas del MOPT, Madrid, 1991.

20.000 m³ en la playa de San Nicolás.

50.000 m³ a partir del último espigón.

15.000 m³ de grava también en la zona anterior.

De manera complementaria, se construirán tres espigones de escollera:

- Uno en forma de «Y» junto a la boca del cauce antiguo del río Adra. De 72,5 metros en perpendicular a la costa con dos brazos de 60 metros.
- Otro en forma de «Y» frente al antiguo Ingenio de San Nicolás. De 70 metros en perpendicular a la costa con dos brazos de 63 y 60 metros.
- Otro longitudinal de 150 metros apoyado en el contradique del puerto

La construcción de estos espigones permitiría el apoyo de las dos playas encajadas entre ellos, así como impedir la vuelta de la arena vertida aguas abajo hacia el puerto, por el efecto del oleaje de levante.

De manera complementaria se realizaría un seguimiento para el estudio de la evolución de las playas durante un año para analizar con detalle la idoneidad del trasvase de arenas permanente como solución al proceso erosivo de las playas de levante.

Al año siguiente, en junio de 1984, se completa el proyecto de regeneración anterior con la redacción del Proyecto de trasvase de arenas en el puerto de Adra.³³³ El proyecto tiene un presupuesto de ejecución de 54.438.552 pesetas, con un plazo de ejecución de 5 meses.³³⁴

Este nuevo proyecto viene a completar el trabajo anterior de 1983 con las siguientes operaciones:

- Regeneración de la playa de levante desde el nuevo contradique hasta la playa de San Nicolás en la zona del antiguo Ingenio San Nicolás.
- Defensa de la costa comprendida entre el Ingenio San Nicolás y la boca del cauce antiguo del río Adra.
- Restablecimiento de la corriente sólida litoral interrumpida por las obras del puerto mediante el trasvase de arena desde la playa de poniente hasta la zona de levante de la boca del cauce antiguo del río Adra.
- Seguimiento de la evolución del litoral.

La nueva aportación de arena de este proyecto es de 30.000 m³, cantidad estimada que la corriente litoral mueve en dos años.

La ejecución de estos proyectos en 1983 y 1984 lograron paralizar en parte la pérdida de zona cultivable costera de la vega de Adra. Para ello, las obras incluidas en el proyecto de 1984 incluyen la construcción de un dique paralelo a la costa en la playa de poniente, cerca del morro martillo, de 150 metros. Este dique tenía por objeto fijar una

333. AAPP, MOPU, Dirección General de Puertos y Costas, Fernández Rañada, J.C. y De Blas Fernández Fontecha, A.: «Proyecto de trasvase de arenas en el puerto de Adra (Almería)», Madrid, junio de 1984.

334. BOPA. 27 de julio de 1984. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Anuncio, pp. 1-2.

zona de acumulación de la arena transportada por la corriente litoral creando una zona a resguardo del mismo para extraer la cantidad necesaria para los trasvases sin afectar al uso de la playa restante.

Desde el dique paralelo a construir se efectuó el trasvase de 30.000 m³ de arena desde la playa de poniente en la zona de extracción mencionada. La construcción de esta trampa de arena en dicho dique tuvo por finalidad el que la arena en él retenida fuese trasvasada hacia levante, si bien la escasez de aportes en la zona de poniente provocó que algunos trasvases se realizasen hacia las playas de la Caracola o del Lance, de donde el oleaje las volvía a traer a la trampa de arena.³³⁵

Este nuevo vertido de arena se depositaba en la zona junto al espigón, ubicado junto al cauce antiguo en dirección de la desembocadura del río, a una distancia no inferior a 100 metros de este espigón más oriental construido.

Los expertos concluyen que los trasvases de arena no solucionan de manera permanente los problemas regresivos que tienen su raíz en el efecto barrera y la propia naturaleza de la costa, pero de no hacerlos, la arena que rebasa el puerto de Adra se perdería en profundidades de las que ya no vuelve al ciclo sedimentario costero, con el continuo déficit que ello supone. Se trata en definitiva de que el puerto no sea un sumidero de arena efectivo y para ello no hay otro remedio que trasvasar la arena que se acumula, bien al otro lado del puerto (aguas-abajo) o bien a la zona de alimentación (aguas-arriba). El proyecto recomendaba efectuar el trasvase mediante el uso de una draga autopropulsada que realiza las funciones de extracción, transporte y vertido.

La ejecución de estas obras va a lograr una cierta recuperación y estabilización de buena parte de la línea costera, con la ampliación de las zonas de playa a levante del puerto.

335. FUNDACIÓN LEONARDO TORRES QUEVEDO: ob. cit.

BLOQUE 3
EL PUERTO DE ADRA EN EL SISTEMA
PORTUARIO ANDALUZ
(1984-2011)

1984. El puerto de Adra en el Sistema Portuario Andaluz. Nueva ordenación

La aprobación del Real Decreto 3137/1983 de 25 de agosto marca la fecha oficial para el traspaso de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de puertos.

Sin embargo, el retraso de su publicación en el *BOE*, con fecha 24 de diciembre de 1983 provocará que la entrada en vigor efectiva de esta norma y la asunción de competencias por parte de la Junta de Andalucía, se produzca el 10 de enero de 1984.¹

A partir de ese momento Andalucía recibía la titularidad y se hacía cargo de la gestión y desarrollo de todos los puertos deportivos, pesqueros y de refugio que no tuviesen la calificación de interés general por el Estado, siendo éstos últimos los grandes puertos en los que se desarrollan actividades de comercio marítimo. Al mismo tiempo, la Comunidad de Andalucía asumía el personal adscrito al listado de puertos transferidos localizados en las cinco provincias costeras, entre los que se encontraba el puerto de Adra.

En virtud de esas nuevas competencias la Junta de Andalucía se encargará del desarrollo de estas infraestructuras portuarias, su planificación y la realización de las obras necesarias.

Los primeros años de andadura son muy complicados para la planificación portuaria. Las nuevas competencias asumidas por la Junta recaen en la entonces Consejería de Política Territorial. Esta complicación viene marcada por la gran conflictividad social que se va a producir entre los años 1984 y 1987 en el sector pesquero abderitano, el mayor cliente de las instalaciones portuarias y la dificultad de los técnicos para aventurar los cambios que el sector va a experimentar para poder diseñar un modelo de puerto acorde a las exigencias.

La labor se antoja muy difícil y viene marcada además por factores internos y externos. Los de orden interno vienen condicionados por una crisis de capturas con una flota sobredimensionada que ha crecido en los últimos años al calor de un recurso que parecía

1. *BOJA* n° 4, 10 de enero de 1984. Disposiciones Estatales. Presidencia. «Real Decreto 3.137/1983, de 25 de agosto, sobre traspaso de funciones y servicios a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de puertos». *BOE*, 24 de diciembre de 1983. pp. 33-37.

inagotable. El crecimiento de los trabajadores del mar en consonancia con el de las embarcaciones y los problemas derivados de la reducción de la actividad pesquera y de sus ingresos va a convertir el puerto de Adra en el campo de batalla entre las centrales sindicales y la patronal. En el apartado externo, aparece la negociación del último convenio pesquero con Marruecos que España va a firmar antes de formar parte de la entonces Comunidad Económica Europea como estado miembro de pleno derecho.

En este escenario, la flota de cerco abderitana, la más numerosa de la provincia, con más de 20 embarcaciones y unos 600 pescadores enrolados, va a tratar de capear el temporal mediante negociaciones directas entre los armadores abderitanos y las autoridades marroquíes, prolongando cierta inmunidad ante los apresamientos y el pago de multas. Este idilio va a concluir a comienzos de 1987 cuando cuatro cerqueros con base en el puerto de Almería son apresados y conducidos al puerto de Alhucemas, tras varios años de tranquilidad y de actos de hermanamiento.

Todos estos factores de cambios de la política exterior van a influir notablemente en la actividad de las embarcaciones que abarrotan en esos momentos el puerto de Adra, al calor de unos buenos resultados. Como principales causas en los cambios internos se encuentra, sobre todo, un periodo de reivindicación laboral y sindical en un sector que hasta la negociación del convenio del puerto de Adra de 1983 se había mantenido ajeno a la labor sindical.

El 31 de julio de 1987 expiraba el plazo del convenio España-Marruecos de 1983. Cuando los 700 barcos españoles (la mayoría andaluces) que faenaban en los caladeros marroquíes se disponían a regresar a sus puertos de base, la Comunidad Europea logra el primer acuerdo provisional hasta diciembre. Es un balón de oxígeno para un sector pesquero que va decreciendo. La evolución de las capturas, en el periodo que comprende de 1985 a 1987 inicia un descenso en volúmenes y precios con respecto a los años anteriores. 1985 aún había sido un año de bonanza con unas capturas que ascendieron a cerca de 6.900 toneladas y un valor de 918 millones de pesetas. En 1986 las capturas descendieron a 5.353 toneladas y su valor bajó a 575 millones de pesetas. En 1987 un nuevo descenso de capturas a 3.676 toneladas y un valor que no pasó de 344 millones de pesetas.

La nueva ordenación de los terrenos portuarios también se verá afectada por la necesidad del municipio de crecer en una de las pocas zonas llanas existentes. Tras el traspaso de competencias a la Junta, en abril de 1984, el Ayuntamiento inicia una serie de gestiones para solicitar a la Consejería de Política Territorial, unos terrenos situados en la explanada de poniente. El Ayuntamiento pretende construir un parque deportivo en una superficie de 11.625 m² que se encuentra dentro del vallado que delimita la zona portuaria, considerando que ese terreno está infrautilizado.²

2. AAPP, Acuerdo plenario de 6 de abril de 1984, Certificado del secretario municipal de 24 de abril, Oficio n° 2451/84 de 24 de mayo de 1984 del Ayuntamiento de Adra al Delegado Provincial de Política Territorial de la Junta de Andalucía. .

Pero la solicitud de concesión de los terrenos no va a poder ser atendida hasta que no se realice la ordenación portuaria adecuada.³ A pesar del resultado negativo de la gestión, los terrenos pretendidos por el Ayuntamiento, flanqueados al norte por la calle Picasso y al oeste por la calle Marismas, serán cedidos con el paso de los años para la instalación del mercadillo semanal, el recinto ferial y como zona de aparcamiento.

La corporación abderitana va a continuar con la política de solicitud de terrenos portuarios a cambio de algunas contraprestaciones.

El desarrollo de la actividad extractiva del coral es otra de las novedades de estos primeros años de gestión autonómica del puerto abderitano. El 10 de junio de 1984 la prensa almeriense anticipa, dos semanas antes de su entrada en vigor, una nueva normativa que va a permitir pescar el coral mediante embarcaciones de arrastre. El reportaje destaca la influencia de las Cofradías de Pescadores de Adra y Almería en la decisión del Ministerio de Agricultura y los primeros movimientos para crear en Adra una fábrica de manipulado de este apreciado producto de alta joyería.⁴

El BOE del 26 de junio incluye la publicación del Real Decreto por el que se regula la pesca del coral. Se abre un nuevo horizonte de actividad empresarial para el puerto de Adra. La autorización de la extracción del coral en las cercanas aguas que rodean a la isla de Alborán abre la posibilidad, antes prohibida, de utilizar embarcaciones pesqueras con redes autorizadas y artefactos submarinos. La medida es adoptada a propuesta del secretario general de Pesca, Miguel Oliver, como forma de impedir que se esquilmasen los fondos coralinos de Alborán, lo que se venía produciendo por parte de los pesqueros italianos que utilizaban un artefacto de arrastre poco selectivo que destrozaba los fondos marinos.⁵

Aprovechando la infraestructura del puerto abderitano y su cercanía a esta isla, el empresario Nicolás Linares Navarro va a constituir junto a su hermano Andrés la Sociedad Pescalina S.L. y va a conseguir dos de las cuatro licencias bianuales que concederá el Ministerio de Agricultura y Pesca, al tiempo que pondrá en marcha un taller de primera elaboración del coral para su posterior venta al sector joyero.

A finales de octubre los hermanos Linares crean una nueva división denominada Coralina S.A. y presentan en Adra el primer centro fabril de coral rojo. Esta empresa tiene una capacidad de producción anual superior a los 1.000 kilogramos brutos de coral por los que se espera alcanzar una facturación superior a los 300 millones de pesetas. La puesta en marcha de esta empresa ha supuesto una inversión de 135 millones de pesetas. El proceso

3. AAPPA, Oficio nº 4378 de 4 de octubre de 1984 del delegado provincial de Política Territorial al alcalde del Ayuntamiento de Adra.

4. Diario *La Voz de Almería*, 10 de junio de 1984, pp. 14-15. «Almería puede ser en un futuro próximo la capital de coral». Hemeroteca digital.

5. BOE nº 152, 26 de junio de 1984. «Real Decreto 1212/1984 de 8 de junio por el que se regula la pesca del coral». pp. 18.555 y 18.556. BOE nº 76, 29 de marzo de 1985. «Orden de 15 de marzo de 1985 por la que se desarrolla el Real Decreto 1212/1984 de 8 de junio por el que se regula la pesca del coral». pp. 8.280-8.282.



El muelle de levante, inhabilitado para las embarcaciones a mediados de los años 80. Archivo APPA.

de manipulación comprende la extracción del coral en el mar de Alborán, su selección, clasificación y elaboración, en el que intervienen un centenar de trabajadores.⁶

En noviembre de 1984 se va a iniciar la construcción del tercer y definitivo faro de Adra en una zona más alta situada al oeste del faro en servicio. El cambio de ubicación está justificado por la antigüedad del faro, que data de finales del siglo XIX, y porque el edificio ha sido absorbido por la población, con cuyas luces se confunde. El proyecto de nuevo faro aprovecha la instalación luminosa del antiguo y será una torre cilíndrica normalizada de hormigón, de 26 metros de altura, pintada a franjas blancas y rojas, sobre una base circular.

El 12 de noviembre de ese año se empieza a construir esta torre. Una vez terminada el 5 de septiembre de 1985, se coloca en el antiguo faro una baliza auxiliar para desmontar el equipo y trasladarlo a la nueva torre. El 26 de octubre de 1985 se pone en servicio provisional el nuevo faro, apagándose el antiguo.⁷

A mediados de agosto de 1985 el alcalde, Pedro Sarmiento, anuncia que la feria de septiembre se traslada desde su emplazamiento actual en los terrenos del puerto del muelle de ribera, hasta otros terrenos portuarios situados en paralelo al muelle de poniente. Esta nueva ubicación, que duplica en extensión al antiguo emplazamiento, tiene como superficie principal los 11.625 m² de terrenos sin uso que el Ayuntamiento había solicitado el año anterior como zona de equipamientos deportivos. La Consejería de Política Territorial accede a esta nueva solicitud que va a suponer además una descongestión de la zona portuaria más próxima a la ciudad.⁸

6. Diario *La Voz de Almería*. 28 de octubre de 1984, portada y pp. 6-7. «La primera empresa española del coral abrió ayer sus puertas en Adra». Hemeroteca digital.

7. SANZ CRUZ, M.: ob.cit., p. 52.

8. Diario *La Voz de Almería*. 15 de agosto de 1985, p. 8. «La Feria de septiembre se ubica junto a la Playa de Poniente». Hemeroteca digital.



Nuevo faro. Foto: Andrés Aguilera.

En los primeros días de septiembre, Política Territorial decide adjudicar la gestión de la lonja de Adra a la Cofradía de Pescadores por un periodo de cinco años.⁹

En 1986 se produce un cambio en la explotación de los caladeros de coral rojo del mar de Alborán. Como se recordará, en 1984 se autorizó a cuatro embarcaciones almerienses de pesca de arrastre, número máximo que permitía el Real Decreto para realizar extracciones de coral en la zona protegida de la isla de Alborán. Las embarcaciones iban provistas de una barra a babor y otra a estribor, variantes de la barra italiana.¹⁰

La pesca de coral con esta modalidad de arrastre, a priori menos agresiva que la barra italiana, se realizó en Alborán desde 1984 hasta 1986. Sin embargo, los estudios de incidencia sobre las biocenosis, realizados por el Instituto Español de Oceanografía durante ese último año, constataron altos índices de mortandad entre la fauna asociada al coral. Ello favoreció el que la técnica fuese suspendida, autorizándose con posterioridad exclusivamente aquellas licencias para la pesca de esta especie mediante buceadores o artefactos submarinos.¹¹

En este cambio de actitud del Ministerio, que invalida un concurso al que podían presentarse solicitudes de licencias para pescar coral con artefactos de arrastre cuando el plazo de presentación de solicitudes ya había sido abierto, pesa de manera especial la campaña del grupo ecologista Greenpeace y su buque Sirius en aguas de Alborán y la actitud contraria del sindicato UGT a nivel provincial.

9. Diario *La Voz de Almería*. 7 de septiembre de 1985, p. 6. «Las cofradías de pescadores de Adra y Garrucha explotarán sus lonjas». Hemeroteca digital.

10. PARACUELLOS, M; NEVADO, J. C. y MOTA, J. F.: *Entre África y Europa. Historia Natural de la Isla de Alborán*. RENPA. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Sevilla. 2006, pp. 94-95.

11. Ídem.

Con todos estos condicionantes y con el fin de conocer el estado de situación del recinto portuario, la Consejería de Política Territorial encarga un estudio de ordenación, que el equipo redactor concluye en mayo de 1986. Este trabajo va a servir de base para una nueva ordenación de las instalaciones portuarias y un regreso de la actividad pesquera al muelle de poniente.¹²

El análisis funcional del equipo redactor señala el contraste entre la enorme superficie sin uso que presenta el recinto portuario y las dificultades que tiene para su amarre una amplia flota pesquera de cerco y de arrastre que vive en esos años un apogeo y un gran desarrollo:

El funcionamiento del puerto de Adra viene determinado por dos factores fundamentales: el exceso de superficie de la zona de servicio y el escaso abrigo que ofrece a los temporales de Levante... El muelle de Poniente, el de mayor calado, longitud y superficie, no es utilizable como atraque por la flota pesquera los días de levante y en él solo se desarrolla la actividad de la lonja. La flota pesquera atraca en el muelle de costa (parcialmente dedicado al avituallamiento) y en los atraques recientemente construidos en el dique de Levante. Conviene señalar que el edificio construido recientemente para lonja en el muelle de costa no ha llegado a funcionar como tal por los problemas de atraque señalados.

Las previsiones de desarrollo comercial, a juicio del equipo redactor, son muy remotas, a pesar de que sus dimensiones permitirían en ese momento otros usos distintos a la pesca y a los deportes náuticos. Pero la cercanía de los puertos comerciales de Motril (Granada) y de Almería capital impide cualquier desarrollo derivado de la actividad exportadora de productos agrícolas o de cualquier otro tipo, siendo para ello preferente los puertos anteriores.

Las conclusiones que el equipo refleja en el informe son las siguientes:

- No se prevén otros usos alternativos del puerto al pesquero y al deportivo.
- Las características del puerto permiten otros usos dada la extensión de terrenos sobrantes existentes. Pero estos terrenos tampoco se pueden mantener inactivos indefinidamente, lo que contribuye al desorden actual de las instalaciones.
- Los terrenos del puerto pueden y deben servir para una considerable mejora del medio urbano.

La relación entre el puerto y su entorno es otro de los temas de los que se ocupa este análisis funcional. Al estar situado en el centro de la población, el puerto ha tenido siempre una intensa relación con el municipio. Al albergar la actividad pesquera, el puerto ocupa la mayor parte de la fachada de Adra al mar.

Los redactores del estudio recuerdan que en sucesivos deslindes se han cedido una gran cantidad de terrenos al municipio tanto en la zona de poniente como frente al andén

12. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Política Territorial, Dirección General de Obras Públicas, Servicio de Puertos y Costas. Pérez Quintero, C y Martínez Marín J.J.: «Levantamientos Barimétricos, Topografía y Ordenación. Puerto de Adra».

de costa, lugares ambos donde se instalan de manera permanente centros de enseñanza, guardería, ambulatorio, además de instalaciones esporádicas como mercadillos y recinto ferial.

Además, la travesía de la CN-340 discurre en uno de sus sentidos por la carretera de servicio del puerto construida en paralelo al muelle o andén de costa. Por todo ello se propone una regulación de la ordenación y el uso de los terrenos de la zona de servicio, compaginando los intereses del municipio con las necesidades de la actividad portuaria. El informe propone el uso de las zonas subutilizadas o vacías, la definición y tratamiento de sus límites funcionales y la transparencia de estos espacios, manteniendo las vistas al mar desde la instalación portuaria.

Estos límites se establecen según dos criterios: el primero, independizar los accesos portuarios del uso que se realiza como viario de la ciudad y como travesía de la CN-340. Por ello se establecen unas vías de servicio propias e independientes y con control de accesos para la circulación rodada.

Como segundo límite, la identificación de la superficie portuaria como sobrante, de la que, no estando ocupada, puede tener algún uso futuro. El puerto tiene una considerable proporción de superficie desocupada y desordenada. La delimitación propuesta trata de no hipotecar ningún uso futuro con actividades no previstas, señalando otras zonas sobrantes que pueden ser destinadas a su uso urbano permanente o intermitente (fiestas, actos públicos, equipamientos sanitarios, educativos y deportivos, zonas ajardinadas...).

El establecimiento de estos límites funcionales se realiza con criterios conservadores procurando no imposibilitar ningún uso potencial portuario. A pesar de ello, se establecen amplias zonas que quedan fuera de estos límites funcionales para las que se propone el uso urbano y público de zonas verdes y espacios libres. Con este uso se pretende en ese momento la mejora de la fachada de Adra al mar y, sobre todo, la mejora de la conexión de la ciudad con la playa a través de un amplio jardín, proyecto éste último que el Ayuntamiento negocia en esos momentos con la Consejería de Política Territorial.

Por último, se realiza un modelo de ordenación condicionado por la escasa actividad y por el escaso abrigo del puerto a levante, con los siguientes elementos:

- Se renuncia definitivamente a trasladar la lonja al edificio construido para tal fin en el muelle de costa, por ser esta una zona de atraque insustituible. Este edificio podrá adecuarse para otros usos alternativos.
- Construcción de una nueva lonja del pescado, en proyecto, en el muelle de poniente y ubicada aproximadamente en el mismo lugar que la que funciona en ese momento, construida en los años 50. El recinto de esta nueva lonja se prevé vallado.
- Las vías de servicio de los muelles de poniente y de costa, pasan a ser consideradas zonas de maniobras de los muelles respectivos (aunque cumplen la misma misión) y se prevén otras vías de servicio exteriores.



El espaldón del dique de poniente a mediados de los años 80. Archivo APPA.

– Se considera que la zona oeste del puerto es la más adecuada para albergar los nuevos edificios portuarios y concesiones, procurando evitar, siempre que sea posible, edificar en el muelle de costa para mantener las vistas de la ciudad sobre el mar.

En cuanto a la zona de avituallamiento del muelle de costa en la que se concentran los servicios de suministro de gasóleo, fábrica de hielo y el edificio que pensaba destinarse a lonja, la nueva ordenación establece que estos servicios se mantengan en ese emplazamiento por el momento, pudiéndose destinar el edificio a almacenaje de pertrechos y pequeñas reparaciones o a otros usos portuarios, con la posibilidad de realizar las obras necesarias para su acondicionamiento.

De la misma manera se prevén cambios de ubicación para los servicios de varadero y astillero, localizados en ese momento entre el club náutico y los edificios administrativos.

Nada más concluir este informe el Ayuntamiento de Adra avanza, a mediados de mayo, la idea de convertir la explanada más próxima al casco urbano, sin uso definido, en un lugar de ocio que combine una zona ajardinada, paseo peatonal, zona deportiva y aparcamiento, una vez que se ha producido el traslado de la feria desde estos terrenos a otros junto al muelle de poniente. Con ello solicita la cesión en uso de una superficie de 300 metros de largo y 30 de ancho, dentro de los terrenos portuarios, que está delimitada por la vía de servicio interior del puerto y por la CN-340 en sentido Almería. La cesión de ese terreno supondría también la eliminación de la muralla existente en toda su longitud.¹³

A finales de junio, Política Territorial elabora una propuesta de ordenación del recinto portuario y anuncia la intención de ceder al Ayuntamiento algo más de dos hectáreas (unos 23.000 m²) junto a los muelles de costa y poniente para nuevas zonas ajardinadas y de ocio. La cesión no se realizaría a perpetuidad, ya que en función del crecimiento y

13. Diario *La Voz de Almería*. 16 de mayo de 1986, p. 9. Adra. «El Ayuntamiento pedirá la explanada del puerto a la Junta para ubicar un parque». Hemeroteca digital.

evolución de la actividad portuaria estos terrenos podrían volver a ser gestionados por la Junta.

En cuanto al modelo de ordenación escogido una vez analizado el contenido del estudio de ordenación portuario, sus principales directrices son las siguientes:

La primera consecuencia de la ordenación del puerto es el derribo de la actual valla de separación y su modificación de lugar. De una parte, los 300 metros de valla existentes, junto a la nacional 340 se retrasarán unos 15 metros y se instalarán justo delante de la vía de servicio del muelle de costa. Esta valla continúa a esa misma altura hasta llegar al inicio de la segunda zona ajardinada municipal. Aquí se construirá una valla más consistente que cerrará prácticamente todo el muelle de poniente. La valla actual de este muelle será también derribada.

Como obras de mayor importancia se encuentran la construcción de una lonja nueva en el solar ocupado por la actual. Rodeando a la lonja aparece una amplia extensión, a su vez vallada, que servirá de recinto de lonja, con lo que se podrá controlar de una forma más rigurosa las actividades pesqueras. Se destinará una zona específica al atraque de embarcaciones menores (junto al Club Náutico). En estos momentos se construye parte de un muelle junto a la fábrica de hielo, para separar el atraque de barcos que cargan hielo de los que compran gasoil. Esta zona será clasificada como lugar de avituallamiento y reparación.

La zona del varadero se ampliará y los servicios administrativos se ubicarán junto a la lonja. Como consecuencia del cerramiento de la lonja, la vía actual de acceso al espigón de poniente se cerrará. En su lugar se construirán dos vías de servicio que flanquearán por ambos lados las casetas de los armadores.¹⁴

Con la aplicación de las nuevas directrices emanadas del diagnóstico de usos del puerto, van a transcurrir años de gran actividad en lo que se refiere a la aprobación de proyectos y adjudicación de las obras para definir las bases de la organización del puerto y su progresiva transformación en el recinto que conocemos hoy.

El propio equipo redactor trabaja a la limón en este proyecto de ordenación y en otros ya de ejecución. Así, en paralelo a este estudio, la Consejería encarga un proyecto de modificación y ampliación de la zona pesquera, al objeto de regresar esta actividad progresivamente al muelle de poniente, su emplazamiento originario.¹⁵

En ese momento la primera alineación del muelle de poniente, desde el arranque del cantil hasta la zona de escalerillas situadas en el cambio de alineación, se viene utilizando como zona de desembarco y trasiego propio de las labores pesqueras.

14. Diario *La Voz de Almería*. 20 de junio de 1986. p. 14. Adra. «La ordenación portuaria dejará libres dos hectáreas para construir jardines». Hemeroteca digital.

15. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Política Territorial, Dirección General de Obras Públicas, Pérez Quintero, C.: «Proyecto. Obras de Modificación y Ampliación en la Zona Pesquera del Puerto de Adra», Almería, mayo de 1986..



Nueva lonja del muelle de poniente. Foto: Andrés Aguilera.

En esa zona se ubicaban una serie de casetas de armadores que servían de soporte en tierra a las actividades pesqueras, como lugares de almacenamiento de redes y cajas y oficinas de organización del pequeño armador.

Por otra parte el tinglado cubierto construido durante los años 30, se encuentra en una situación de deterioro. Además la zona carece de la necesaria ordenación y urbanización.

Con estos antecedentes, el proyecto recoge las obras necesarias a acometer en la zona del muelle de poniente en su primera alineación, con la construcción de un nuevo edificio lonja de unos 1.170 m² para la manipulación y venta de pescado, la creación de una amplia explanada contigua al edificio y la ejecución de unas vías para circundar dicha explanada canalizando el tráfico rodado en la zona. Una actuación en algo más de una hectárea (11.244,06 m²).

Esta nueva dotación se completa con un edificio anexo para envases de pesca de una sola altura y 267 m² de superficie. El 18 de agosto de 1987 estas obras son adjudicadas a la empresa Construcciones A. Sobrino por importe de 41.850.612 pesetas.¹⁶ Las obras comenzaron el 21 de septiembre de ese año y concluyeron el 31 de agosto de 1988.¹⁷

16. BOPA nº 70, 27 de marzo de 1987, p. 2. «Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Delegación Provincial. Almería. Puertos. Asunto».

17. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Transportes, Servicio de Puertos, Pérez Quintero, C.: «Liquidación provisional de obras de modificación y ampliación en la Zona Pesquera del Puerto de Adra», Almería, mayo de 1989..



Pantalanos del Club Náutico. Archivo APPA.

En mayo de 1986 el Club Náutico decide ampliar sus instalaciones y encarga la redacción de un proyecto de zona portuaria de uso deportivo.¹⁸ En ese momento las instalaciones en tierra del club tienen una superficie total de 2.343 m² y una superficie en agua de 5.323 m². Dentro de la superficie en tierra destaca el edificio social de 935 m² repartido en tres plantas. Con el proyecto de ampliación se construirán 594 m², con lo que las nuevas instalaciones suman un total de 1.388 m². En total, la ampliación del edificio, la zona de base deportiva y varadero eleva la superficie total a 4.230 m². Por su parte, la ampliación de la superficie de pantalanos eleva la ocupada en agua a los 11.210 m². Con este proyecto el Club pasará a contar con 200 amarres.¹⁹

Las obras, que completan una inversión superior a 34 millones de pesetas, pasarán por diversos avatares hasta su finalización a finales de julio de 1991.²⁰

Como complemento a las obras de regeneración de playas a levante del puerto de Adra realizadas en 1983 y 1984, en octubre de 1986 el MOPU adjudica a la empresa Dragados y Construcciones la ejecución de las obras de defensa de la costa de Adra por importe de 104 millones de pesetas. Ello supone la construcción de una defensa longitudinal de escollera en el lado de poniente de la desembocadura actual del río Adra, en un tramo de 1.390 metros. Junto a esto, se aportarán 195.000 m³ de arena y grava para el recrecimiento de la playa. Diez pequeños espigones transversales serán levantados a modo de escollera

18. AAPPA, Expediente Club Náutico, Pascual Berenguel, A. y Echarte Igarza, J. M.: «Proyecto de Zona Portuaria de uso Deportivo en el Puerto de Adra (Almería)», Almería, mayo 1986.

19. Diario *La Voz de Almería*. 30 de julio de 1986, p. 42. «José Arqueros Amat, presidente del Club Náutico de Adra. "Queremos ampliar el número de puntos de amarres desde 60 hasta 200"». Hemeroteca digital.

20. AAPPA, Expediente Club Náutico, Pascual Berenguel, A. y Echarte Igarza, J. M.: «Proyecto de Zona Portuaria de uso Deportivo en el Puerto de Adra (Almería)», Informe del Servicio de Puertos sobre solicitud de prórroga de final de las obras en el Club Náutico de Adra, Sevilla, 12 de diciembre de 1990.

en la zona de ejecución de las obras. Posteriormente serán colocados como defensa longitudinal de ribera.²¹

En marzo de 1987 el Ayuntamiento hace efectiva la solicitud a la nueva Consejería de Obras Públicas y Transportes, que ha asumido las competencias de la de Política Territorial, de dos franjas de terreno situadas en la parte norte y poniente-sur de la zona de servicio del puerto, con el fin de destinarlas a zona verde y espacios libres.²²

En abril, el Ayuntamiento ha concluido el estudio para crear una nueva zona de jardines en los terrenos colindantes al puerto en una superficie de 9.000 m²; una parcela alargada que discurre en paralelo al antiguo camino exterior de servicio, bautizado como nueva calle Paseo Marítimo, que se extiende desde la playa de San Nicolás hasta los terrenos de la estación de autobuses, frente al Club Náutico. Con objeto de aprovechar al máximo este espacio, se proyecta un paseo peatonal ininterrumpido con plazas circulares y en los extremos dos espacios abiertos para juegos. En ese paseo se construye un jardín con árboles y arbustos mediante el uso de especies autóctonas.²³

Esta actuación tiene como complemento la ejecución del vallado de este espacio, lo que supone el desmontaje del antiguo cerramiento y su sustitución por otro accesible, con la finalidad de delimitar la zona ajardinada del acerado existente al norte de la misma y del terreno portuario al sur, que se usará como zona de aparcamiento público.

La construcción de esta nueva zona ajardinada va a suponer una importante remodelación de este espacio portuario, el más próximo a la trama urbana.

En paralelo a este desarrollo de los espacios públicos, Obras Públicas ha encargado la redacción del proyecto de acondicionamiento de la lonja existente en el muelle de ribera, que queda concluido en junio de 1987.²⁴

Para ello se proyecta la remodelación y reparación de la lonja del muelle de ribera, que nunca ha funcionado como tal, para darle una utilización práctica relacionada con la explotación y mantenimiento de la flota pesquera. Tras su remodelación, la nave se dividirá en varias dependencias susceptibles de concesión para instalaciones pesqueras de reparación y para almacenes de pertrechos o cualquier otra actividad relacionada con la pesca. La reparación de este edificio consiste en el desmontaje de la cubierta y los faldones metálicos en mal estado. También se incluye la reparación de las puertas existentes.

Las obras son adjudicadas a la empresa Construcciones Adolfo Sobrino por importe de 11.926.235 pesetas y serán realizadas en dos meses.

21. Diario *La Voz de Almería*. 22 de octubre de 1986, p. 14. «Adra. Inversión de 104 millones. El MOPU adjudica a la empresa Dragados la defensa costera». Hemeroteca digital.

22. BOPA nº 70, 27 de marzo de 1987. p. 2. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Delegación Provincial de Almería. Puertos. «Asunto».

23. AAPP, Ayuntamiento de Adra, Moreno Fernández, F.: «Estudio Técnico y Económico para el Ajardinamiento de los Terrenos Colindantes al Puerto de Adra», Abril de 1987.

24. AAPP. Pérez Quintero, C. y Martínez Marín, J. J.: Proyecto de Acondicionamiento de Lonja en el Muelle de Ribera en el Puerto de Adra. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Transportes. Servicio de Puertos. Junio de 1987.

En estos años el ritmo de los proyectos constructivos se incrementa notablemente. Con idéntica fecha de junio de 1987, Obras Públicas encarga uno para la dotación de las redes²⁵ de saneamiento, pluviales, de abastecimiento de agua, electricidad y telefonía. Todo ello al objeto de consolidar la zona de poniente como área de actividad pesquera, dotándola de todas las redes de servicios necesarias.

El proyecto define una red de saneamiento de 306 metros de longitud conectada con la red municipal. Las redes pluviales a construir tendrán 222 metros y recogen las aguas en los cruces de las calles para conducir las a pozos filtrantes. La red de abastecimiento de agua contará con 444 metros.

Por su parte la red de electricidad está formada por una canalización subterránea de baja tensión en sustitución de los conductores aéreos y otra para el alumbrado. La red de telefonía va a suministrar de todo tipo de servicio de telecomunicaciones a la futura lonja y área de servicios. Ambas redes suman un total de 3.060 metros de longitud.

Estas obras son adjudicadas en noviembre de 1987 a la empresa Constructora de Obras Públicas Andaluzas. Los trabajos dan comienzo el 16 de diciembre y finalizan el 16 de febrero de 1988, por un importe de 10.638.622 pesetas.²⁶

El año 1988 comienza con la flota abderitana de cerco amarrada ante la falta de negociación del convenio de pesca con Marruecos, que ya es cosa de las autoridades de la CEE. Tras casi dos meses de inactividad, a finales de febrero se firma un convenio, con una duración de cuatro años, que introduce la figura de la parada biológica y reduce de manera importante las capturas. A partir de este momento se va a producir una diáspora en la flota abderitana: una parte de los armadores van a optar por acogerse a las ayudas para el desguace de barcos como medidas de reconversión del sector, otros van a constituir empresas de buques congeladores, la parte principal de la flota de cerco se va a dispersar y va a faenar durante temporadas en el litoral de las comunidades de Valencia y Cataluña.

A pesar de las buenas perspectivas que las negociaciones de los convenios con Marruecos a través de la CEE podrían deparar, en el Parlamento Europeo van a pesar más los números sobre la tradición pesquera. De un total de 17.972 embarcaciones pesqueras existentes en todos los países comunitarios en 1998, tan sólo faenaban en los caladeros marroquíes unas 400, en su mayor parte de bajura. Su importancia estratégica ha radicado en que dicha flota de bajura se caracteriza por su imposibilidad de faenar en otras aguas más lejanas (debido a sus condiciones técnicas) y porque ha sido fundamental en la economía de algunas zonas costeras de Andalucía. Pero esto no va a variar la hoja de ruta comunitaria para con el futuro del sector pesquero andaluz.²⁷

25. Ídem. Proyecto de Dotación de Redes en el Puerto de Adra (Almería).

26. AAPP. Expediente proyecto Dotación de Redes en el Puerto de Adra. Memoria. El 14 de marzo de 1989 se formalizó el acta de recepción definitiva de esta obra.

27. HOLGADO MOLINA, M. y OSTOS REY, M.: ob. cit.



Obras de pavimentación de la explanada del muelle de costa. Foto: Andrés Aguilera.

En este nuevo ejercicio el ritmo acelerado de proyectos continúa. En junio concluye la redacción del proyecto de cerramiento de poniente.²⁸ Las obras pretenden separar las zonas de actividad portuaria del resto, quedando delimitado el espacio de operaciones. Para ello, el perímetro de zona portuaria de poniente se valla en una longitud de 460 metros mediante una doble estructura metálica combinada con hormigón y ladrillo macizo. El vallado, además, va a servir en su parte exterior como equipamiento urbano, al concebirse este cerramiento con elementos decorativos tales como bancos de piedra artificial adosados a la parte exterior del muro, así como jardineras formadas por muretes de ladrillo visto. Las obras son ejecutadas por importe de 12.631.764 pesetas y un plazo de seis meses.

En octubre de ese mismo año se redactan nuevos proyectos de pavimentación de distintas zonas portuarias. En primer lugar la del muelle de ribera.²⁹ Con esta actuación se abordó la sustitución completa del pavimento de hormigón, en estado deficiente. Además se aumenta la superficie pavimentada hasta un total de 8.655 m².

Estas obras son adjudicadas en julio de 1989 a la constructora Adolfo Sobrino por el importe de 24.438.440 pesetas y un plazo de seis meses.

28. AAPP. Rubio Vicente, M. Y Solanes Pardo, J. E.: Proyecto de Cerramiento de Poniente en el Puerto de Adra. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Transportes. Servicio de Puertos. Almería. Junio de 1988.

29. AAPP. Rubio Vicente, M. y Martínez Marín, J. J.: Proyecto de Pavimentación de Muelle de Ribera en el Puerto de Adra. Consejería de Obras Públicas. Dirección General de Transportes. Servicio de Puertos. Almería. Octubre de 1988. .

En segundo lugar se concluye también el de pavimentaciones en zonas de aparcamientos y reparación del cantil en el muelle.³⁰

Tras haberse realizado en el último año las obras de urbanización de la zona de levante así como diversas mejoras en edificios portuarios, se acometen ahora varias actuaciones en el muelle de ribera. Este espacio portuario presenta un aspecto desordenado con grandes superficies sin tratar (de tierra) o con pavimento en mal estado. El objeto de este proyecto es la mejora de estos espacios degradados en una de las zonas portuarias en más contacto con la ciudad.

Los trabajos se dividen en cuatro tipos de actuaciones: pavimentaciones, pequeñas obras de fábrica, cantil y electrificación en el muelle de ribera.

En el capítulo de pavimentaciones, se tratarán con asfalto las superficies sin uso portuario continuado, que suman un total de 7.220 m² que se destinarán a zona de aparcamientos. Este mismo pavimento se empleará en la reparación de la vía de servicio en una superficie de 600 m². De manera complementaria se plantan palmeras datileras en zona ajardinada de dimensiones rectangulares. Se emplean unos 738 metros lineales de adoquín para señalar la separación entre la superficie pavimentada y la vía de servicio existente.

En cuanto a obras de fábrica se proyecta la construcción de muretes de mampostería en el dique de levante a lo largo de la vía de servicio.

En lo referente a las actuaciones en el cantil del citado muelle, se prevé su sustitución en 165 metros, así como la colocación de 28 unidades de bolardos y cinco unidades de bocas de riego.

Este proyecto es adjudicado el 30 de junio de 1989 por importe de 24.326.170 pesetas a la empresa Constructora de Obras Públicas Andaluzas. Las obras dieron comienzo el 18 de agosto y concluyeron el 30 de septiembre de 1990.³¹

Como tercera actuación complementaria, el equipo redactor concluye un proyecto de mejora en zona de oficinas y pequeñas reparaciones.³²

Las obras incluyen la pavimentación, a base de hormigón, en la zona posterior de las oficinas portuarias en una superficie de 1.170 m² y se dispone de nuevo acerado completando el existente entre las oficinas portuarias y las de Cruz Roja, organización que había ocupado la casa adjunta al varadero, en una superficie total de 272 m².

En esa área de encuentro entre el muelle de ribera y el dique de levante se prevé la construcción de una pequeña zona que puede ser utilizada como atraque de embarcaciones menores y una escala de acceso hasta el nivel del muelle.

30. Ídem. Proyecto de Pavimentaciones en zonas de Aparcamientos y Reparación de Cantil en el Muelle de Adra. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Transportes. Servicio de Puertos. Almería. Junio de 1988.

31. AAPP. Memoria de la liquidación provisional de las Obras de Pavimentación en la zona de aparcamiento y reparación del cantil en el muelle del Puerto de Adra. Junio 1991.

32. AAPP. Rubio Vicente, M. y Martínez Marín, J. J.: Proyecto de Mejora en Zona de Oficinas y Pequeñas Reparaciones en el Puerto de Adra. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Transportes. Servicio de Puertos. Almería. Octubre de 1988.



Zona de la primera alineación del muelle de poniente con el tinglado cerrado de los años 30. Foto: Andrés Aguilera.

En el listado de actuaciones se incluyen una serie de pequeñas obras de fábrica tras la zona de oficinas y actuaciones en la de atraque de embarcaciones menores. En estas últimas actuaciones se mejora igualmente el paramento de atraque de estas embarcaciones mediante piezas prefabricadas de hormigón pretensado en una longitud de 82 metros, mejorando el aspecto del cantil.

La adjudicación de las obras se realizó con fecha 30 de junio de 1989 por importe de 12.125.480 pesetas a la empresa Constructora de Obras Públicas Andaluzas. Las obras dieron comienzo el 18 de agosto de ese año y concluyeron el 30 de septiembre de 1990.³³

Al siguiente año, en febrero de 1989, se concluye el proyecto de oficinas en la lonja.³⁴ Su objetivo es dotar a la recién construida lonja de pescado de unas oficinas necesarias para la explotación de la misma por el concesionario. Para ello se aprovecha la planta superior de servicio de este nuevo edificio, sin uso definido. El plazo de ejecución de esta obra es de tres meses, que es realizada por importe de 1.980.822 pesetas.

En marzo se ha terminado un nuevo proyecto para casetas de compradores.³⁵ Se trata de la construcción de 16 casetas de unas dimensiones interiores de 15 m² cada una

33. AAPP. Liquidación Provisional de las Obras de Mejora en la Zona de Oficinas y Pequeñas Reparaciones en el Puerto de Adra. Junio 1991.

34. AAPP. Rubio Vicente, M. y Solanes Pardo, J. E.: Proyecto de Oficinas en la Lonja del Puerto de Adra. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Transportes. Delegación Provincial de Almería. Febrero de 1989.

35. AAPP. Rubio Vicente, M. y Solanes Pardo, J. E.: Proyecto de Casetas para Compradores en el Puerto de Adra. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Transportes. Delegación Provincial de Almería. Marzo de 1989.

y dotadas todas ellas de luz y teléfono. Las casetas se construyen en dos bloques de edificación de 138 m² cada uno y estarán situados a ambos lados del aparcamiento y de la explanada que da acceso a la lonja, en perpendicular al muelle de poniente.

Circundando los edificios se realizará un acerado de hormigón. Las obras tienen un plazo de ejecución de cuatro meses y son ejecutadas por importe de 9.613.521 pesetas.

El ritmo de presentación de proyectos por parte del equipo redactor de la Dirección General de Transportes es casi mensual en este año. En mayo se concluye el proyecto de reposición de alumbrado viario en la zona portuaria de poniente, una obra valorada en 1.985.890 pesetas.³⁶

El principal proyecto que se concluye en 1989 es el de construcción del nuevo varadero, terminado en octubre de ese año.³⁷ El proyecto venía a resolver la falta de un varadero de reparación de embarcaciones que reuniese las condiciones mínimas necesarias para una flota pesquera compuesta en ese momento por 67 barcos, en su mayor parte de cerco. La flota abderitana está en uno de sus momentos de auge y es una de las principales del Mediterráneo andaluz.³⁸

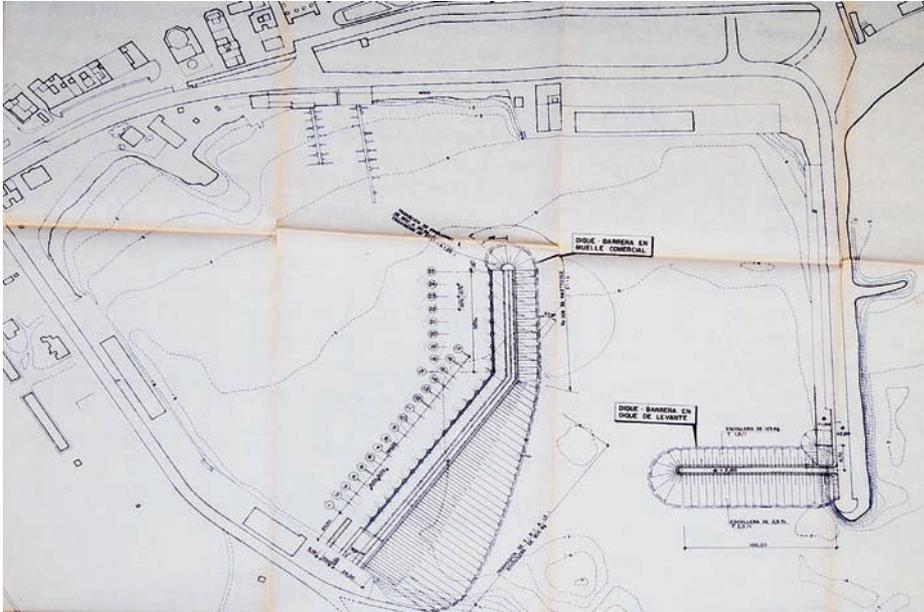
La zona elegida para la ubicación de dicho varadero es la contigua al muelle de la lonja pesquera, con la realización de las siguientes obras:

- Reparación del cantil actual del muelle en una longitud de 128 metros, con la demolición de los elementos deteriorados, que ascienden a un volumen de 448.875 m³ y la construcción de la superestructura en hormigón.
- Construcción de un varadero para Travel formado por tres hiladas de bloques de hormigón adentrándose en la dársena del puerto unos 25 metros. Su calado mínimo es de 4,6 metros.
- Construcción de un varadero en rampa de 3 metros de anchura y una longitud de 40 metros, teniendo en su inicio un calado de 1,5 metros y dragado de 132.140 m³.
- Nueva zona de varada de 3.750 m² con pavimento de hormigón y vallado perimetral.
- Colocación de 570.720 m³ de escollera para la formación de la banqueta de asientos de bloques del varadero Travel.
- Pavimentación de 3.731 m² de la zona de varada, y de las zonas colindantes en 2.360 m² de superficie.
- Instalación de 17 bolardos, así como red de abastecimiento, saneamiento y canalización de baja tensión.

36. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Transportes, Servicio de Puertos, Rubio Vicente, M. y García Palacios, L.: «Reposición de Alumbrado Viario en la Zona de Poniente del Puerto de Adra», Almería, 30 de mayo de 1989.

37. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Transportes, Servicio de Puertos, Rubio Vicente, M. y Sebastián Fernández, J.L.: «Proyecto de Varadero en el Puerto de Adra», Almería, octubre de 1989.

38. Ídem, Estudio de la flota pesquera de Adra.



Plano del proyecto de construcción de espigones para la corrección de la agitación interior. Archivo APPA.

– Vallado de la zona del varadero en 117 metros de longitud para el acceso restringido a las instalaciones.

De manera complementaria se procede a la demolición de la lonja antigua.

Estas obras son adjudicadas por importe de 72.288.671 pesetas y son realizadas en un plazo de ocho meses.

En febrero de 1990 se termina la redacción del proyecto de reparación y pavimentación en el morro del dique de levante e iluminación de la zona sur. Estas obras son adjudicadas por importe de 2.497.667 pesetas y un plazo de ejecución de dos meses.³⁹ Esta obra consiste en el refuerzo del morro del dique de levante, empleando escollera en zona desprotegida y rellenando los huecos con hormigón.

También en el mes de febrero de 1990, Obras Públicas adjudica la redacción del proyecto de corrección de la agitación interior del puerto a la empresa Alatec, por importe de 14.500.000 pesetas.⁴⁰

39. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Transportes, Servicio de Puertos. Rubio Vicente, M.: «Proyecto de Reparación y Pavimentación en el Morro del Dique de Levante e Iluminación de calle en Zona Sur del Puerto de Adra», Almería, febrero de 1990.

40. BOJA nº 16, 20 de febrero de 1990. Anuncios. Subastas. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Resolución de 5 de febrero de 1990 de la Dirección General de Transportes, p. 1.101.

La realización de este estudio va a suponer, con el paso de los años, una de las principales actuaciones que van a transformar la fisonomía del puerto, mediante la construcción de sendos espigones interiores que eviten los problemas derivados de la agitación, provocando desperfectos en las embarcaciones amarradas en los muelles.

En julio de ese mismo año se concluye la redacción de un nuevo proyecto de cuartos para compradores en el edificio de la lonja.⁴¹ Se trata de un equipamiento imprescindible para facilitar la labor de los compradores participantes en la subasta del pescado. Las nuevas dependencias estarán compuestas por diez cuartos para compradores de 9 m² cada uno, dotados de las acometidas respectivas para electricidad, línea telefónica y demás equipamientos de oficinas. Las obras se realizarán por importe de 3.771.880 pesetas.

La corrección de la agitación interior del puerto de Adra

En diciembre de 1990 Alatec ha concluido la redacción del proyecto de corrección de la agitación interior.⁴² El puerto abderitano viene arrastrando importantes problemas debido a la agitación en el interior de la dársena producida por el oleaje que penetra en la misma. Las olas que entraban por la bocana por efecto de la difracción alrededor del morro del dique sufrían reflexiones en los diferentes muelles y causaban una importante agitación, con un resultado pernicioso para las embarcaciones amarradas en el puerto que, al chocar unas contra otras y contra el cantil del muelle, resultaban seriamente dañadas. Este fenómeno se produce porque la bocana está orientada a levante, y si bien los vientos predominantes son de poniente, cuando soplan de levante, se produce una enorme agitación que, hasta ahora, había venido causando numerosos perjuicios.

Cada vez que soplabla el viento de levante, los pescadores debían cambiar la ubicación de sus embarcaciones a toda prisa o, cuando menos, colocar protecciones entre los barcos, ya que en ocasiones el simple roce de unos con otros, o contra el cantil del muelle, causaba enormes perjuicios económicos.

La planta del puerto existente no brindaba una adecuada protección frente a los temporales procedentes del este, que podían penetrar libremente en el puerto originando una considerable agitación entre el muelle comercial y el varadero. Así mismo se producía una importante agitación en otras zonas como del Club Náutico, el muelle comercial y en la esquina entre el dique de levante y el muelle de costa, con valores registrados muy por encima de los niveles tolerables en un recinto portuario. Estos problemas provocan que, entre 40 y 50 días por año, el muelle comercial no podía ser utilizado como zona de ama-

41. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Transportes. Servicio de Puertos, Rubio Vicente, M.: «Proyecto de Cuartos para Compradores en el Edificio de la Lonja del Puerto de Adra», Almería, julio de 1990.

42. Idem, «Proyecto de Corrección de la Agitación Interior en el Puerto de Adra (Almería)», Alatec S.A., Madrid, diciembre, 1990.



Tres imágenes de los trabajos de construcción de espigones interiores para la corrección de la agitación. Año 1993. Fotos: Andrés Aguilera.

re. También se presentaban graves problemas de estancia entre 30 y 50 días al año en los pantalanes del Club Náutico.

Para resolver este problema Alatec recomienda como solución la construcción de dos diques barrera con las siguientes características:

- Ambos diques deben ser en talud para conseguir una mínima reflexión.
- Un dique barrera será ortogonal al dique de levante, de 100 metros de longitud y situado en el extremo del muelle adosado al mencionado dique.
- Un segundo dique será construido en dos tramos de diferente orientación: el primero, de 170 metros de longitud, ortogonal al muelle comercial y arrancado al extremo más exterior del mismo. El segundo, de 75 metros de longitud, se construirá a continuación del anterior y en una orientación paralela al dique de levante.

Para la construcción de este segundo dique el equipo redactor tiene en cuenta la cercanía del nuevo varadero y la consiguiente instalación de un travelift en las inmediaciones del muelle comercial.

De manera complementaria el proyecto estima la posibilidad de utilizar la alineación interior del dique ortogonal al muelle comercial como muelle de atraque de embarcaciones de pesca. Para ello y a partir de los primeros 25 metros de este dique y en la parte

superior del lado dársena, se construye un cajeadado rectangular para apoyo del tablero del nuevo muelle pesquero adosado al espaldón.

El equipo redactor del proyecto estima un plazo de ejecución de estas obras de unos nueve meses. El presupuesto de ejecución asciende a 467.836.351 pesetas.

Mientras la Consejería de Obras Públicas continúa con el proceso administrativo de este proyecto, ya en 1991 se van a proyectar una serie de obras menores:

- Refuerzo de firme y señalización de las carreteras de acceso a los muelles de ribera y poniente. Este proyecto, redactado en abril, resuelve el refuerzo del firme de la carretera de acceso al muelle de ribera en una longitud de 297 metros y una anchura de 9,8 metros. Se incluye su señalización horizontal y la instalación de señales verticales. Esta obra es adjudicada el 18 de junio de 1991 a la empresa Sociedad Almeriense de Construcciones y Asfaltos por importe de 2.480.000 pesetas. Las obras comenzaron el 21 de agosto y concluyeron el 21 de septiembre.
- Sustitución de puertas de acceso y acondicionamiento de pavimento en la lonja. Este proyecto, redactado en mayo, aborda la sustitución de las seis puertas metálicas existentes por otras de tipo corredera y chapa metálica resistente a la corrosión. El proyecto es adjudicado el 1 de agosto a la empresa Constructora de Obras Públicas Andaluzas por importe de 2.424.626 pesetas. Las obras comenzaron el 17 de septiembre y concluyeron el 17 de noviembre.
- Cerramiento y colocación de puertas en aberturas de la fachada de levante en la lonja. Proyecto redactado en mayo, complementario al anterior, para la colocación de cinco puertas metálicas correderas resistentes a la corrosión. Las obras son adjudicadas a la empresa Sociedad Almeriense de Construcciones y Asfaltos con fecha 1 de agosto por importe de 2.197.700 pesetas. Las obras dieron comienzo el 17 de septiembre y concluyeron el 30 de septiembre.
- Remodelación de la antigua lonja en el muelle de ribera. Este proyecto, redactado en octubre, tiene por objeto realizar la remodelación de la distribución interior de la nave del muelle de ribera, destinada como almacén de pertrechos de pesca. Su remodelación consiste en la ejecución de doce cuartos iguales de 66 m² cada uno. Las obras fueron adjudicadas el 9 de diciembre de 1991 a la empresa Construcciones Adolfo Sobrino por importe de 5.450.000 pesetas. Los trabajos comenzaron el 13 de diciembre de 1991 y concluyeron el día 31.

Junto a este paquete de obras de mejora parcial de equipamientos ya existentes, en ese mismo año se redacta, por encargo del Ayuntamiento de Adra y con la colaboración de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, el proyecto de apeadero-terminal de autobuses en el paseo marítimo.⁴³

43. AAPPA, Ayuntamiento de Adra, Expediente 7/89, Villar Ararcón, J. M. y López Rivera, R.: «Proyecto Apeadero-Terminal de Autobuses de Adra», abril de 1991.



Edificio de la estación de autobuses en construcción. Foto: Andrés Aguilera.

La obra se sitúa en un solar de 889 m² cedido en marzo de 1987 por la Consejería de Obras Públicas, como parte del terreno de 6.000 m² perteneciente a la zona de servicio en la que el Ayuntamiento había construido un parque y paseo peatonal. La ubicación es idónea, al estar en una zona céntrica de la localidad, en el paseo marítimo, frente al Club Náutico y a la plaza de San Nicolás, donde se localizaba en ese momento la parada provisional de los autobuses.

El proyecto se desarrolla en una superficie de urbanización de 880 m², con dos edificios anexos para cafetería y servicios de transporte, de 145 m² y dos marquesinas de estacionamiento de autobuses que suman en total 336 m².

El 13 de noviembre de ese año el Ayuntamiento aprueba en pleno la licitación de las obras por un presupuesto de 35.017.942 pesetas y un plazo de ejecución de seis meses.⁴⁴ A finales de 1992 este nuevo equipamiento entra en servicio.

A mediados de 1992 la Comunidad Económica Europea ha suscrito con Marruecos un nuevo convenio de cuatro años de duración. El convenio solo tendrá una vigencia de tres y durante el mismo Marruecos va a solicitar la reducción del esfuerzo pesquero acordado en 1992 a la mitad, aludiendo a razones ecológicas, e introduciendo otras exigencias: la reducción del calado de la red, el aumento del desembarco de pesca en sus puertos, el aumento de los pescadores marroquíes en los buques comunitarios hasta el 35 por ciento de la tripulación, un paro biológico de dos meses, en lugar de uno negociado en el convenio de 1988, y el aumento de los cánones de los armadores y la compensación financiera de Bruselas.

Haciendo balance comercial entre el convenio suscrito en 1988 y este nuevo acuerdo, la evolución de la pesca desembarcada y su valor es la siguiente: en 1988 las capturas

44. BOJA nº 21, 10 de marzo de 1992. Anuncios. Subastas. Ayuntamiento de Adra (Almería). 27 de enero de 1992, p. 1.239.

bajan a 2.950 toneladas y a un valor de 292 millones. En 1989 el volumen de pesca desembarcada vuelve a bajar, con unas cifras de 2.523 toneladas aunque su valor alcanza los 334 millones. En 1990 los datos se sitúan en las 2.194 toneladas de pesca desembarcada con un valor de 316 millones. En 1991 hay un repunte en el volumen de capturas, que asciende a 4.304 toneladas con un valor de 530 millones de pesetas. En 1992 asciende a 4.607 toneladas y 540 millones. En estos dos últimos años las cifras recuperan al alza parte de los valores registrados en el quinquenio anterior.⁴⁵

A finales de julio Obras Públicas anuncia la creación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA) para gestionar los treinta y dos puertos sobre los que en ese momento tiene competencias y entre los que se encuentra el de Adra. A la nueva empresa se le adscriben los derechos de uso y los servicios portuarios de las instalaciones de gestión directa, principalmente pesqueros, y los de gestión indirecta, sobre todo deportivos, si bien está en marcha un plan para introducir los usos deportivos en los primeros.⁴⁶

En agosto de 1992 se concluye otro proyecto de refuerzo del espaldón del dique de poniente, construido en los años 50. Esta obra cuenta con un presupuesto de 2.490.055 pesetas y un plazo de ejecución de dos meses.⁴⁷

En ese mismo mes, el ingeniero Federico García-Corona del Valles concluye la redacción de la primera fase del proyecto de corrección de la agitación interior, como evolución del redactado en 1990.⁴⁸ Las obras comprendidas en el nuevo proyecto son las siguientes:

- Construcción de un dique-barrera ortogonal a la segunda alineación del muelle comercial, de 170 metros y arrancado del extremo más exterior del mismo. En los primeros 25 metros del citado dique se construirá por la parte interior un muelle que constituirá el brazo derecho del futuro travelift. En el final se resolverá con un morro de planta circular.
- Construcción de un dique-barrera ortogonal al dique de levante, de 100 metros y situado en el extremo del muelle adosado al mencionado dique.

Las características constructivas y los materiales empleados son muy similares a la solución recomendada por el proyecto de diciembre de 1990. Sin embargo se produce una economía de materiales muy importante a la hora de comparar la solución que se adopta en el último proyecto para la construcción de un nuevo muelle pesquero en los primeros 25 metros del dique-barrera del muelle comercial. Se trata de una solución mucho más

45. Datos facilitados por la APPA.

46. Diario La Voz de Almería. 26 de julio de 1992, p. 55. «La Junta constituye una empresa pública para gestionar los puertos». Hemeroteca digital. La Empresa Pública de Puertos de Andalucía es creada por la disposición adicional décima de la Ley 3/1991, de 28 de Diciembre, del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 1992, y constituida mediante el Decreto 126/1992 de 14 de julio del Consejo de Gobierno, con competencias el sistema portuario de Andalucía.

47. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Transportes, Servicio de Puertos, García Corona de Vallés, F.: «Proyecto de Refuerzo del Espaldón del Dique de Poniente del Puerto de Adra», agosto de 1992.

48. Ídem, «Primera Fase del Proyecto de Corrección de la Agitación Interior del Puerto de Adra», agosto de 1992.

económica que reduce el valor del proyecto a más de la mitad de lo presupuestado dos años antes.

El 15 de enero de 1993 estos trabajos son adjudicados a la empresa Ferrovia con el plazo de ejecución de seis meses y un importe de 118.250.000 pesetas. Las obras estarán finalizadas en el último trimestre del año.⁴⁹

A mediados de agosto, los diques barrera para resolver el problema de la agitación interior están en construcción. El dique de poniente va a tener unos 170 metros de longitud mediante el vertido de un conglomerado de piedras y tierra, el cual permite el avance de las máquinas y camiones para, posteriormente y una vez consolidado, proceder a levantar la escollera en función de la fuerza del mar. En ella se están construyendo en ese momento dos brazos, en los primeros veinticinco metros, que se utilizarán como brazos del futuro travelling del puerto comercial, en el que se instalará una grúa que permitirá sacar los barcos del puerto. Esa zona irá pavimentada, y ya en la segunda fase se pavimentará todo el dique al objeto de que sea posible visitarlo a pie. El dique de levante, tiene 100 metros de longitud, está prácticamente listo y se ha rellenado en su parte superior y superficial para que se pueda circular por él.

Las modificaciones en el diseño de los nuevos diques interiores del puerto provocan una renovación y ampliación del balizamiento portuario. A las tradicionales luces ubicadas en cada uno de los morros de los espigones se unen ahora otras dos que señalizan las dos nuevas escolleras.

En enero de 1994 el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente tiene previstas varias actuaciones en el término municipal de Adra, entre las cuales se encuentran la construcción de los dos paseos marítimos básicos del municipio: el de San Nicolás y el de poniente del puerto, que va a contribuir a mejorar la imagen costera del municipio y su integración con el recinto portuario.

En ese año de 1994, la veterana empresa de calafate de Nicolás Casas González no dispone de terreno para ampliar su instalación en el recinto portuario y traslada progresivamente su actividad al paraje costero de La Habana, a unos 7 kilómetros a levante del puerto. En esa zona obtiene una concesión para construir una nave de 7.000 m² de superficie, teniendo la zona de construcción 1.000 m² por 12 metros de altura. En este nuevo astillero se van a empezar a construir embarcaciones de madera junto con fibra de vidrio reforzado.⁵⁰

En enero de 1995 la EPPA ha concluido la redacción de la urbanización de la explanada de poniente, actuación prevista en el Plan de Utilización.⁵¹

En esta zona se proyectan dos viales de intercomunicación, quedando una superficie libre para instalaciones portuarias de 6.750 m². El proyecto se divide en la implantación de

49. BOJA n° 16, 13 de febrero de 1993. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Resolución de 15 de enero de 1992, pp. 1003-1004.

50. <http://www.nicolascasas.com/historia.htm>

51. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, EPPA, Baños López, F.; Martínez Marín, J. J. y Zamora Frías, J. L.: «Proyecto de Urbanización de la Explanada de Poniente del Puerto de Adra», enero de 1995.



Nuevas instalaciones del calafate en el paraje de La Habana. Foto: Andrés Aguilera.

varias redes de servicios: de abastecimiento, de saneamiento, de baja tensión, de telefonía y comunicaciones, de alumbrado público y viario. Estas obras tienen un plazo de ejecución de seis meses y un presupuesto de ejecución de 75.384.558 pesetas.

La mejora medioambiental de las instalaciones portuarias es otra de las novedades de ese año. Con fecha 3 de marzo de 1995, la Agencia de Medio Ambiente, la Dirección General de Pesca, la EPPA y la empresa de Gestión Medioambiental, firman un convenio para dar solución a los problemas derivados de la producción de aceites usados e hidrocarburos afines en los puertos, con la finalidad de dar a los mismos un destino con la adecuada protección del medio ambiente. Como consecuencia del convenio específico, se instalan en el puerto de Adra tres de los sesenta contenedores de 1.000 litros de capacidad por unidad que se distribuyen en los puertos de Andalucía.⁵²

En abril de ese año EPPA ha concluido la redacción del proyecto de remodelación de la lonja.⁵³ Contiene una serie de obras de remodelación divididas en actuaciones de

52. *Boletín Oficial del Parlamento de Andalucía*. n.º 408 de 1 de febrero de 2000. «Respuesta», p. 24.390.

53. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, EPPA, Anguis Climent, D. y Angulo del Río, M.: «Proyecto de Remodelación de la Lonja de Pescado en el Puerto de Adra», Málaga, 17 de Abril de 1995.



Fachada de la antigua fábrica de conservas Santa Isabel. Foto: José Antonio Martín Rodríguez.

demoliciones, albañilería, cubierta plana no transitable, revestimientos, carpintería y cerrajería, vidrios e instalaciones de fontanería y saneamiento. Estas obras cuentan con un presupuesto de contrata de 12.887.945 pesetas.

En mayo la EPPA ha terminado la redacción del proyecto de muelle adosado al dique de levante.⁵⁴ Incluye las obras necesarias de reparación y ampliación del citado muelle, muy deteriorado en ese momento. Se trata de una zona inutilizada y con un alto riesgo de roturas en los elementos resistentes con el consiguiente peligro.

El muelle de levante está en ese momento formado por un forjado de placas pretensadas que, al igual que la viga de apoyo y encepado de pilotes, se encontraban en un avanzado estado de deterioro, lo que los hacía irrecuperables.

El muelle proyectado es de características similares al actual, construido mediante placas de hormigón pretensadas prefabricadas empotradas en un macizo de hormigón ejecutado sobre el manto de escollera del dique, en su borde más próximo a éste, y en una viga cantil de hormigón armado apoyada sobre los encepados de una serie de pilotes dispuestos en la línea de atraque.

Además, se prolongará más hacia el sur que el actual, hasta apoyar en el nuevo dique. En la prolongación y junto al muro actual, se ha previsto una rampa de 3 metros de anchura para acceso de vehículos ligeros. Tendrá una anchura variable de 10 metros; 6,7 metros y 4 metros respectivamente. Se prevé el suministro de agua a los barcos y de energía eléctrica en la línea de atraque mediante tres armarios debidamente equipados para cada una de éstos suministros. En cuanto a la iluminación del muelle, éste se encuentra iluminado suficientemente por seis puntos de luz. El presupuesto de ejecución es de 69.430.492 pesetas.⁵⁵

54. Ídem, García-Corona De Valles, F. y otros: «Proyecto de Muelle Adosado al Dique de Levante», mayo de 1995.
55. Diario *La Voz de Almería*. 15 de mayo de 1995, p. 37. «La Junta convoca. Licitación». Hemeroteca digital.



Construcción del muelle adosado al dique de levante. Año 1996. Foto: Andrés Aguilera.

El 24 de diciembre de 1995 fallece el empresario Nicolás Linares Navarro en un momento en que el sector pesquero parecía repuntar de nuevo, aunque, como se comprobará, será una recuperación momentánea.

El año 1996 es un año complicado para el sector pesquero abderitano. Por una parte, las capturas y su valor en primera venta en lonja decrecen tras un periodo de esperanzador crecimiento. Por otra parte, y tras más de medio siglo de existencia, la fábrica de conservas Santa Isabel cierra sus instalaciones el 19 de octubre, recogiendo su testigo la factoría de OPEPESA, que amplía su actividad con la elaboración de conservas de pescado siguiendo con el método artesanal de Santa Isabel.

En este contexto, van a avanzar una serie de obras en marcha de mejora de las infraestructuras portuarias que ya están en ejecución: el nuevo muelle adosado al dique de levante, la primera fase del muelle de ribera y la adaptación de la lonja. Las dos primeras suponen el aumento de capacidad de amarres para la flota pesquera dentro del puerto. En el caso de la lonja, las obras de remodelación tienen una especial importancia al permitir su ampliación y adaptación a la normativa comunitaria que entra en vigor en enero. Esta inversión asegura el cumplimiento de la normativa sanitaria en la manipulación del pescado, a la vez que se favorece y agiliza la carga y descarga del mismo.

Por otra parte la EPPA informa a comienzos de año de la conclusión de los trabajos de instalación en el nuevo varadero de un *travel-lift* de 150 toneladas de capacidad, uno de



Mercadillo en la zona de andén de costa. Foto: Andrés Aguilera.

los mayores de Andalucía, capaz de levantar a lo barcos del agua y subirlos al muelle. Esta enorme grúa, hace posible dar servicio de reparación y mantenimiento no solo a la flota pesquera abderitana, sino también a los barcos de otros puertos próximos.

Asimismo y junto al dique de poniente, está previsto el desarrollo de la urbanización de la explanada del puerto, además de otras actuaciones incluidas dentro de este plan, como son la adecuación de las casetas de los armadores y de los almacenes de levante, así como el refuerzo del varadero. El importe total al que ascienden estas obras supera los 238 millones de pesetas y el plazo de ejecución de los trabajos es de seis meses.⁵⁶

A finales de 1996, el grueso de las obras portuarias que componían las actuaciones para ese ejercicio anunciadas en enero, están prácticamente finalizadas. La EPPA anuncia para el siguiente año la construcción de una nueva fábrica de hielo, la tercera que se va a construir en la historia del recinto portuario.⁵⁷

Como ya se dijo anteriormente en estos cuatro años, desde 1993 a 1996, las cifras de la actividad pesquera, salvo en lo concerniente al año 1995, han seguido cayendo en el puerto de Adra. En 1993 las descargas de pescado se fijan en 3.978 toneladas y un valor de 453 millones de pesetas. En 1994, 3.556 toneladas y 435 millones. En 1995 hay un repunte

56. *Ibíd.* 21 de enero de 1996, p. 28. «Se realizan mejoras en el puerto por un importe superior a 238 millones de pesetas». Hemeroteca digital.

57. *Ibíd.* 17 de diciembre de 1996, p. 19. «Los puertos de Adra y Roquetas cambiarán de jefe próximamente». Hemeroteca digital.



El puerto con los dos espigones interiores, el nuevo varadero y la nueva zona de la lonja. En la parte baja de la imagen se observan las obras en el muelle de ribera. Año 1996. Foto: Andrés Aguilera.

momentáneo a 4.282 toneladas y a 526 millones de pesetas. Pero en 1996 las cifras vuelven a caer hasta las 2.587 toneladas y un valor de venta en lonja de 465 millones de pesetas.⁵⁸

En ese mismo cuatrienio las relaciones con Marruecos han ido complicándose. El convenio firmado entre el país norteafricano y la CEE de cuatro años de duración (1992-1996) es denunciado por Marruecos en 1994 exigiendo una reducción de las condiciones inicialmente pactadas. Durante 1995, se produjeron fuertes tensiones y la flota andaluza permaneció amarrada desde mayo. Rabat pretendía que el nuevo acuerdo fuera el último y con una duración de sólo tres años, período en el que debía reestructurarse el sector pesquero español.

El nuevo acuerdo de pesca de noviembre de 1995 representaba una disminución progresiva del esfuerzo pesquero y así como parada biológica obligatoria de dos meses para los barcos comunitarios, que no era de aplicación para los barcos marroquíes. Se entra así en la firma de convenios entre la CEE y Marruecos con la finalidad de ir solo ganando tiempo para que la flota artesanal andaluza fuese aceptando las medidas de reconversión y de reducción de efectivos.⁵⁹

58. Datos facilitados por la APPA.

59. HOLGADO MOLINA, M.ª y OSTOS REY, M.ª: Ob. cit.



Panorámica del puerto en 1997. Foto: Andrés Aguilera.

El Plan de Utilización del puerto de Adra: una nueva ordenación

En enero de 1997, la EPPA aprueba el Plan de Utilización del Puerto de Adra, junto a otros puertos de Andalucía. Como consecuencia de esta aprobación quedan establecidas las siguientes delimitaciones de las zonas de servicio del puerto a través de esta descripción:

Poligonal formada por:

- Línea que une los vértices del dominio público marítimo terrestre situados en la ribera.
- Línea aproximadamente norte-sur paralela al muelle de poniente a una distancia de 167,6 m.
- Línea desde el extremo sur de la anterior hasta el arranque del dique.
- Línea paralela al dique incluyendo el dique martillo.
- Línea sensiblemente paralela a la que definen las balizas, luz roja a poniente y verde a levante.
- Línea paralela al contradique.⁶⁰

A mediados de abril han concluido las obras para la instalación de un nuevo surtidor de gasóleo para la flota pesquera, en su nuevo emplazamiento al final del muelle de poniente, sustituyendo al instalado en el muelle de costa junto a la fábrica de hielo. El surtidor

60. *BOJA* n° 9, 21 de enero de 1997. Anuncios. EPPA. «Acuerdo por el que se aprueban los planes de utilización de los puertos de Adra, Barbate, la Caleta (Velez Málaga), Carboneras, Fuengirola, el Terrón (Lepe) y El Rompido (Cartaya)», pp. 40-97.

ha supuesto una inversión de 26 millones de pesetas de los cuales la EPPA ha contribuido con 16 y la empresa CEPSA con los 10 millones restantes. El nuevo surtidor, que está dotado de dos depósitos de combustible de 60.000 litros de capacidad cada uno, es toda una innovación desde el punto de vista medioambiental y es pionero al contar con una serie de sistemas que evitan el vertido accidental de hidrocarburos al mar.⁶¹

En mayo, la EPPA anuncia la licitación del sistema de informatización y mecanización del sistema de acceso a la lonja y el proceso de subasta del pescado, para que pueda ajustarse a las normas exigidas por la Comunidad Europea. El proyecto, pionero en Andalucía junto con el de Isla Cristina en Huelva, se espera esté funcionando una vez transcurrido el verano. El coste total de la inversión es de 26 millones de pesetas financiado en un 75 por ciento por los fondos europeos y el 25 por ciento restante será abonado por la empresa gestora de la lonja. Este proyecto de informatización pretende agilizar el sistema de venta en la lonja, permitir un mayor control sobre todo el proceso y conseguir la transparencia total de la subasta.

A través de paneles informáticos se puede conocer el precio de coste de cada caja a subastar, con su peso exacto, el tipo de captura, barco del que procede y número de identificación. Un sistema, similar al de las alhóndigas de frutas y hortalizas, donde también se realiza el procedimiento de subasta «a la baja». Cuando el comprador paraliza el precio de subasta pulsando un mando a distancia habilitado para tal fin, los datos estadísticos pasan directamente vía modem a las cabeceras de puerto, la sede central de la EPPA en Sevilla y Bruselas.⁶²

A finales de junio, y tras una paralización de cuatro meses, la empresa adjudicataria de las obras de la primera fase del muelle de ribera retoma la actividad. Las obras, en función de su calendario, deberían haber concluido a finales de 1996, pero una serie de problemas constructivos las han retrasado. El principal escollo ha sido la aparición de una roca de gran tamaño, no contemplada en el proyecto inicial, que ha debido ser picada a mano con el empleo de submarinistas. La constructora avanza que los trabajos podrán estar concluidos tras el verano y el muelle de ribera estará terminado y dispuesto para que los barcos pesqueros cuenten con 120 metros más de muelle cercanos a la lonja para poder atracar, con capacidad para diez embarcaciones más. El proyecto fue adjudicado por importe superior a 55 millones de pesetas. Para la segunda fase de estas obras se estima un presupuesto de otros 48 millones.⁶³

A finales de agosto concluyen las obras en este espacio que va a ser destinado también a la reparación de redes y a desembarcar el pescado que ha de venderse en la cercana

61. Diario *La Voz de Almería*. 18 de abril de 1997, p. 23. «Concluidas las obras del nuevo surtidor de combustible del puerto, considerado el más ecológico de Andalucía». Hemeroteca digital.

62. *Ibidem*. 18 de mayo de 1997, p. 37. «La lonja instalará un sistema informático de acceso restringido y comercialización de pescado pionero en Andalucía». Hemeroteca digital.

63. *Ibidem*. 25 de junio de 1997, p. 33. «La empresa adjudicataria retoma las obras de la primera fase del Muelle de Ribera tras cuatro meses de inactividad». Hemeroteca digital.



Instalación del recinto ferial en terrenos portuarios de poniente. Foto: Andrés Aguilera.

lonja. La segunda fase de esta obra se va a realizar en la zona ocupada en ese momento por el astillero del concesionario.⁶⁴

La conclusión de esta primera fase va a suponer la nueva reordenación del recinto portuario en dos grandes actividades: la pesquera y la náutico-recreativa. La zona de poniente en la que se incluye el muelle de ribera como límite de esa actividad, estará dedicada al sector pesquero, con la lonja, el surtidor de gasoil, el varadero y la futura fábrica de hielo. A partir del Club Náutico y a levante de éste, una nueva zona deportiva y turística mucho más cercana e integrada en el núcleo urbano.

A mediados de octubre la EPPA inicia el estudio de viabilidad de la fábrica de hielo que se construirá junto a la nueva lonja. Se plantea la construcción de la nueva fábrica, cuyo proyecto ronda los 130 millones de pesetas, tras la escasa rentabilidad de la fábrica actual, que fue construida en una época en la que el nivel de capturas resultaba muy alto y se hacían necesarias unas instalaciones lo suficientemente potentes como para hacer frente a la demanda de los pesqueros abderitanos. Con la bajada del nivel de capturas, la

64. *Ibidem*. 3 de septiembre de 1997, p. 20. «Las obras de la primera fase del Muelle de Ribera finalizan tras un retraso de más de ocho meses». Hemeroteca digital.



Nuevo muelle terminado junto a las oficinas del puerto. Foto: Andrés Aguilera.

fábrica comenzó a resultar demasiado costosa y poco adecuada a dicha demanda, además de contar con una maquinaria desfasada.⁶⁵

En noviembre, la Diputación de Almería anuncia la próxima construcción de un refugio pesquero en la isla de Alborán. El puerto de Adra se va a convertir en un área logística para su construcción. Al ser el punto de la costa española más cercano a dicha isla, será el lugar por el que embarcarán los materiales necesarios para la realización de estas obras cuya finalidad es la de dotar a Alborán de la infraestructura necesaria para el aprovisionamiento del destacamento militar existente y, en casos de emergencia, el refugio o abrigo marítimo de la flota pesquera que faena en las inmediaciones, de manera que se pudiera prestar auxilio de forma rápida y eficaz ante situaciones excepcionales.

En diciembre se está ultimando la redacción del proyecto de ampliación del varadero. Se pretende acondicionar 2.367 m² de la superficie que ya está habilitada en la actualidad como varadero y ampliar, hacia la zona de poniente, frente al cuartel de la Guardia Civil y en la zona más cercana a la playa, la extensión del mismo en otros 4.106 m². Con esta ampliación las instalaciones del varadero pasan a contar con una superficie de 9.400 m². Una vez que las obras se encuentren ultimadas, se podrá duplicar, como mínimo, el

65. *Ibidem*. 14 de octubre de 1997, p. 22. «Puertos inicia el estudio de viabilidad de la fábrica de hielo para acelerar su construcción». Hemeroteca digital.



Nueva zona de amarre de embarcaciones entre la lonja y el muelle de ribera. Foto: Andrés Aguilera.

número de embarcaciones deportivas que se pueden instalar en el varadero en época de invierno, sin entorpecer la varada de las embarcaciones pesqueras.

Está previsto además la construcción en una zona anexa a esta ampliación de una nave de 900 m² dedicada a astilleros, según el acuerdo mantenido con el concesionario, cuyos antiguos talleres van a desmantelarse para proceder a la ejecución de la segunda fase del muelle de ribera.⁶⁶

A comienzos de 1998, el Club Náutico presenta a la EPPA un proyecto de ampliación de instalaciones por valor de 60 millones de pesetas. Esta ampliación supone una dotación de 110 nuevos amarres para embarcaciones deportivas, que duplicaría el número de los existentes y la ampliación de su sede social en 200 m² más hacia su lado este, aparte de los 600 m² con los que ya cuenta.⁶⁷

En marzo se aprueba el otorgamiento de la concesión administrativa para la construcción y explotación de una carpintería de ribera y taller en la zona de servicio del puer-

66. *Ibíd.* 11 de diciembre de 1997, p. 27. «La ampliación del varadero del Puerto permitirá aumentar la flota de barcos deportivos en invierno». Hemeroteca digital.

67. *Ibíd.* 7 de enero de 1998, p. 21. «El Club Náutico se amplía con la ilusión de ser sede de los Juegos Mediterráneos». Hemeroteca digital.



Carga del buque mercante Carolina IV con destino a las obras del puerto de la Isla de Alborán, 1999. Foto: Andrés Aguilera.

to, a favor de la empresa Nicolás Casas, que se va a instalar junto al nuevo varadero. Este segundo astillero queda construido en 1999.⁶⁸

El 5 de septiembre la ministra de Agricultura y Pesca, Loyola de Palacio, visita la isla de Alborán para proceder a la colocación de la primera piedra del refugio pesquero que contará con una inversión de 572 millones de pesetas. Los trabajos tendrán una duración de dos años, y a su término la isla contará con una zona abrigada que tendrá una superficie de 5.600 m², dos zonas de amarre con una capacidad total de nueve embarcaciones y la ampliación de la anchura de seis metros del muelle existente en la costa de levante.⁶⁹

El 10 de septiembre comenzaron las obras, realizándose en primer lugar las tareas de apoyo logístico destinadas a efectuar el traslado a la isla de instalaciones y equipos, así como los trabajos de dragado y limpieza del muelle de levante existente. Posteriormente, comenzarán las obras de ejecución del refugio pesquero. Los trabajos son adjudicados a la empresa Tragsa por importe de 572.674.581 pesetas.

68. BOJA nº 31, 19 de marzo de 1998. Anuncios. EPPA. «Acuerdo de 4 de marzo de 1998, de otorgamiento de la concesión administrativa que se cita».

69. Diario *La Voz de Almería*. 6 de septiembre de 1998, p. 3. «Primera piedra del muelle de abrigo para los pesqueros que costará 572 millones». Hemeroteca digital.



Panorámica del puerto desde el muelle de ribera y espigón de levante, año 2000. Foto: Andrés Aguilera.



Obras de acondicionamiento de los antiguos terrenos de varadero y calafate, año 2000. Foto: Andrés Aguilera.

Para realizar todo este trabajo, que requiere una logística completa, se va a emplear el mercante con bandera panameña Carolina IV que va a tomar en Adra, como base, la confluencia del muelle de costa con el de levante para amarrar y convertirse en el medio de transporte de todo tipo de materiales y trabajadores que se van a utilizar durante las obras. El Carolina IV tiene una carga útil de 430 toneladas. Es un buque de tipo *ro-ro*, con una compuerta en popa desde la que se extiende una rampa al muelle para carga y descarga. Este pequeño mercante hace la travesía desde Adra hasta Alborán (unas 49 millas de distancia) en unas cuatro horas y media.⁷⁰

Los preparativos para comenzar las obras se inician en el puerto de Adra durante 15 días para realizar el acopio de materiales. Primero se embarcan todos los materiales a bordo de una pontona tirada por un remolcador. La pontona contenía toda clase de maquinaria: excavadora, pala, hormigoneras, generadores, compresores, lanchas, herramientas, además de agua, casetas para dormir y viveres. Tras el desembarco de los medios en la isla, lo segundo fue crear infraestructuras para que el equipo de buzos, albañiles, maquinistas y técnicos, pudiera vivir en Alborán, por medio de una desaladora de agua, depósitos de gasoil, cocina, despensa, cámaras de frío para alimento e instalaciones eléctricas.⁷¹

También a mediados de septiembre se inician las obras de ampliación del varadero, por importe de 114.832.247 pesetas.⁷²

En junio de 1999, el alcalde Joaquín Navarro Imberlón adelanta en una entrevista la próxima licitación por parte de la EPPA de las obras de la segunda fase del muelle de ribera. Joaquín Navarro recuerda dos peticiones pendientes en las actuaciones portuarias, como son la construcción de la nueva fábrica de hielo y el pantalán de embarcaciones menores en el muelle de levante. El alcalde cifra en más de 700 millones de pesetas las inversiones realizadas por Puertos de Andalucía en el municipio en los últimos años. Esta nueva licitación es un paso más para ver definitivamente completado el plan especial de ordenación de la zona portuaria, ya que las obras suponen el acondicionamiento total del frente de fachada del puerto con la zona urbana.⁷³

Tras el anuncio del alcalde, al mes siguiente se concluye la redacción del proyecto de nueva fábrica de producción de hielo en escamas⁷⁴ que tendrá una capacidad de producción diaria de 20 toneladas, ampliable a 40 toneladas y dotada de un silo de almacenamiento de tipo rastrillo de 100 toneladas de capacidad. El rastrillo se utiliza para obtener una descarga automática del hielo almacenado, mediante un husillo de transporte que lo extrae desde su interior hasta pie de silo.

70. *Ibidem*. 3 de mayo de 2001, p. 26. «El mercante Carolina IV enlaza Adra con la isla de Alborán desde hace más de dos años». Hemeroteca digital.

71. http://www.buceo21.com/REPORTAJES/buceo_profesional/alboran.htm

72. *Diario La Voz de Almería*. 21 de noviembre de 1998, p. 23. «Las obras de ampliación y reparación del varado del puerto culminarán en tres semanas». Hemeroteca digital.

73. *Diario La Voz de Almería*. 18 de junio de 1999.P. 25. *La Junta saca a licitación la segunda fase del muelle de ribera*. Hemeroteca digital.

74. AAPP, Junta de Andalucía, EPPA, Sánchez Castaño, O. y Guerra Macho, J.: «Proyecto de Ejecución de Nueva Fábrica de Hielo en el Puerto Pesquero de Adra», 15 de julio de 1999, Aster Consultores S.L.



Nueva zona del varadero en el muelle de poniente en la antigua zona del tinglado cerrado. Foto: Andrés Aguilera.



Primera fase del paseo marítimo de San Nicolás junto a muelle de levante. Foto: Andrés Aguilera.

Esta futura instalación parece ser suficiente para atender la demanda de hielo de ese momento, marcada por una flota de cerco que se mantiene a la expectativa de un nuevo convenio con Marruecos y una flota de arrastre que, en ambos casos, se abastecen de manera paulatina en el puerto de Adra. Los datos de ventas en esos años tampoco aventuran un crecimiento de la demanda de hielo, ya que entre 1997 y 1999 se van a registrar las cifras de pesca desembarcada en lonja más bajas de los últimos 20 años. En 1997 la cifra de venta en lonja es de 354 millones de pesetas para un volumen de pesca desembarcado de 1.461 toneladas. En 1998 los datos son similares, con 379 millones de pesetas y 1.420 toneladas. En 1999 hay un ligero crecimiento pero poco significativo que llega hasta las 2.296 toneladas de pesca desembarcada y unas ventas de 355 millones de pesetas.⁷⁵

Las características del sector pesquero abderitano y la fuerte estacionalidad de su actividad (verano y primavera) aconsejan un diseño modular de las instalaciones, parcializando la generación de hielo en tres unidades de idéntica capacidad de producción.

El nuevo emplazamiento de la fábrica permite organizar de forma óptima el flujo de barcos en el puerto, agrupando los abastecimientos de hielo y combustible en una misma zona. Esta nueva fábrica ocupará un solar de 215 m² que se encuentra urbanizado y cubierto de asfalto, al formar parte de la actual infraestructura viaria de acceso al muelle, disponiendo por tanto de líneas eléctricas, telefónicas, de suministro de agua y saneamiento.

La nueva instalación contará con un edificio de tres alturas. Tendrá tres puntos diferenciados de suministro de hielo: lonja, muelle y camiones. Además, la fábrica dispondrá de un sistema de suministro automático para realizar la descarga de la cantidad solicitada por el cliente. Completará su equipamiento una cámara de conservación de pesca fresca, que se utilizará para almacenamiento del pescado que se descarga de los barcos con anterioridad a la subasta. El presupuesto de ejecución de esta obra es de 130.953.451 pesetas.

A mediados de agosto se publica la licitación de las obras de la segunda fase del muelle de ribera con un presupuesto de 93.171.882 pesetas, una cantidad que duplica la inicialmente prevista de 48 millones de pesetas.⁷⁶

En el año 2000 el trabajo más importante previsto es el proyecto complementario al de muelle de ribera 2ª fase y pantalán flotante en el muelle de levante, cuya redacción está concluida en julio.⁷⁷ Ambas actuaciones están en ese momento en ejecución.

Este proyecto complementario tiene por objeto ordenar y alinear los atraques en el espigón, pantalán flotante y un tramo de 30 metros del muelle de levante, así como la reparación del pavimento del vial perimetral al puerto, en una superficie de 1.058 m².

La ordenación de atraques se realizará mediante amarres de popa con la colocación de una cadena de fondeo entre el espigón y el nuevo pantalán flotante con la misma longi-

75. Datos facilitados por la APPA.

76. Diario *La Voz de Almería*. 19 de agosto de 1999. p. 31. «La Junta convoca. Licitación». Hemeroteca digital.

77. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, EPPA, García-Corona del Vallés, F.: «Proyecto Complementario al de Muelle de Ribera 2ª Fase y Pantalán Flotante en el Muelle de Levante. Puerto de Adra (Almería)», julio de 2000.



Zona de acopio de arenas junto al espigón de poniente para regeneración de playas. Foto: Andrés Aguilera.

tud de este último, 84 metros. Además se utilizarán unas fijaciones de hormigón de cuatro toneladas situados cada doce metros.

Para los amarres del espigón, que serán todos ellos para un solo barco, se anclarán a la citada cadena 42 cadenas galvanizadas y a éstas otros tantos cabos de nylon.

Para los 42 atraques del lado izquierdo del pantalán se anclarán a la cadena principal 21 dobles amarres para dos embarcaciones. Para los atraques del lado derecho del pantalán se dispondrán dos líneas de fondeo a la que se anclan once dobles amarres con espacio para 22 barcos y cuatro amarres para otros tantos barcos.

En cuanto a los atraques del muelle de levante se dispone una cadena principal de 30 metros con puntos de fijación de 2 toneladas cada diez metros a la que se fijan diez amarres para un barco cada uno.

El importe de adjudicación de estas obras, que serán realizadas por la empresa contratista que viene desarrollando las obras principales, es de 8.572.124 pesetas, con un plazo de ejecución de un mes.

Las estadísticas de este último año del siglo XX son algo superiores a los años precedentes, alcanzándose en el 2000 una subasta en lonja de 2.905 toneladas por un valor superior a los 413 millones de pesetas, pero que no se acerca a los principales ejercicios récord. Si entre 1991 y 1995 la actividad de la lonja va a acercarse a las cifras más altas de

mediados de los 80, a partir de 1996 y en los años sucesivos hasta 1999 el descenso de las ventas en lonja y capturas caen a mínimos históricos. Las trabas de Marruecos, cada vez más difíciles de salvar, el proceso de reconversión iniciado en la flota de cerco y la desaparición de la empresa OPEPESA en el triple plano productor, gestor de la lonja y comercializador de pescado congelado y en conserva van a ser las principales causas del descenso.

El puerto del siglo XXI: su doble actividad pesquera y náutico-deportiva

En el siglo XXI se va a proceder a la remodelación definitiva de la infraestructura portuaria para una doble actividad pesquera y náutico-deportiva, lo que supone la configuración del puerto que hoy conocemos. En lo social, el puerto abderitano se va a convertir en una importante base de salvamento marítimo, debido a un considerable aumento de la llegada de pateras con inmigrantes magrebíes y subsaharianos. En los primeros años del nuevo siglo la llegada de naufragos rescatados al puerto abderitano va a ser constante.

El 20 de enero de 2001 las obras del refugio pesquero de la isla de Alborán han concluido y el mercante Carolina IV encargado del avituallamiento está a punto de abandonar su base en Adra. El carguero ha llevado en 28 meses de travesía entre Adra y Alborán materiales de obras (arena, cemento) y combustible en unas condiciones muy duras, con temporales que han obligado a frecuentes paradas de estas obras.⁷⁸

En la primavera la nueva fábrica de hielo, la tercera construida en el puerto, entra en funcionamiento, dándose de baja la antigua, construida en el año 1975. El coste de la nueva planta ha sido de 170 millones de pesetas.⁷⁹

A mediados de septiembre han dado comienzo las obras de ampliación del paseo marítimo de levante desde su término, la zona del edificio Géminis en dirección a la playa del Censo. Máquinas excavadoras están procediendo a la extracción de grava de la playa del poniente, a la altura del espigón, para su empleo en estas obras de construcción. Coincidiendo con la noticia vuelven a presentarse complicaciones en la bocana del puerto. Adosada al espigón de poniente se está formando una nueva playa, que crece en extensión rápidamente, y que esos meses de verano ya ha sido utilizada por numerosos bañistas, sirviendo para el varado de botes. Esta playa va restando capacidad al puerto y aflora como continuación de la barra de arena que se observa como prolongación natural del espigón de poniente. Los seis metros de calado del puerto se ven sensiblemente reducidos en la

78. http://www.buceo21.com/REPORTAJES/buceo_profesional/alboran.htm. Diario *La Voz de Almería*. 3 de mayo de 2001, p. 26. «El mercante Carolina IV enlaza Adra con la Isla de Alborán desde hace más de dos años». Hemeroteca digital.

79. Diario *La Voz de Almería*. 3 de octubre de 2004, p. 40. «Infraestructuras urbanas en Adra. Adiós a la vieja fábrica de hielo del puerto». Hemeroteca digital.

misma bocana. En el futuro deberán acometerse actuaciones para recuperar ese calado original.⁸⁰

Con el año 2002 llega el euro, la moneda única en la que van a contabilizarse todas las transacciones y los presupuestos para la licitación y adjudicación de las distintas obras. En este año la EPPA licita a comienzos de julio la pavimentación de la explanada de la lonja, obra que tiene un presupuesto de 194.981 euros.⁸¹

En 2003, durante el mes de julio, el puerto recibe una importante distinción medioambiental, realizándose el izado de la bandera azul. Esta distinción, que tiene carácter internacional, acredita la calidad y el buen estado de aquellas playas y puertos deportivos a los que se les concede.⁸²

A comienzos de septiembre la EPPA licita el proyecto de obras de mejora en la lonja, actuación complementaria a la realizada el año anterior.⁸³ La adjudicación de esta obra se va a realizar con fecha 20 de octubre y recae en la empresa Facto que realizará los trabajos por importe de 207.652 euros en un plazo de cuatro meses.⁸⁴

El año concluye con la presentación de las nuevas instalaciones de la Cofradía de Pescadores, localizadas en el solar del antiguo edificio de 1950. Esta nueva sede ocupa 280 m² y su puesta en funcionamiento supone una inversión superior a los 210.000 euros.⁸⁵

A comienzos de 2004, se están desarrollando las obras de construcción de la Fuente del Mar. Una fuente de mármol blanco de Macael costeada por el Ayuntamiento de Adra en la nueva glorieta construida para distribuir el tráfico de entrada oeste al municipio y que sirve de acceso al puerto, situada a continuación de la estación de servicio. La fuente consta de tres velas como tributo a los pescadores de las embarcaciones desaparecidas a lo largo de la historia del puerto: el Marchena, el María Enriqueta y el Colorado. Cada una de esas tres velas marmóreas lleva el nombre de uno de estos tres barcos.

En los primeros días de febrero, la directora de la EPPA, Monserrat Badía, realiza una visita a la provincia de Almería y destaca el importante incremento del número de amarres para embarcaciones deportivas que va a tener el puerto abderitano en los próximos años. Entre los principales proyectos informa de la construcción de un nuevo dique para ordenar la zona pesquera y la ejecución de una dársena para los amarres deportivos. Las embarcaciones de recreo cuentan con 260 atraques que, al final de la ampliación anunciada, pasarán a ser 460. Los trabajos en Adra en las tres próximas anualidades supondrán una inversión de 4,5 millones de euros. También da cuenta la directora de la marcha de las

80. *Ibidem*. 14 de septiembre de 2001, p. 37. «La nueva playa del Censo se construye con grava y arena de la del Poniente». Hemeroteca digital.

81. *Ibidem*. 5 de julio de 2002, p. 24. «La Junta Informa. Licitación». Hemeroteca digital.

82. *Ibidem*. 17 de julio de 2003, p. 29. «Adra. Izado de bandera azul en el puerto».

83. *Ibidem*. 10 de septiembre de 2003, p. 15. «La Junta convoca. Licitación». Hemeroteca digital.

84. *BOJA* n° 215, 7 de noviembre de 2003, p. 23.391. «Resolución de 22 de octubre de 2003, por la que se hace pública la adjudicación del contrato de obras que se indica por el procedimiento abierto Obras de mejora de la Lonja del Puerto de Adra (Almería)».

85. Diario *La Voz de Almería*. 3 de diciembre de 2003, p. 36. Adra. «La Cofradía de Pescadores cuenta desde el sábado con nueva sede». Hemeroteca digital.

obras de acondicionamiento de la lonja, con una sustancial mejora de la sala de venta, de 970 m². Estas obras están próximas a su finalización.⁸⁶

Durante su visita al puerto abderitano la directora anuncia la disposición de la EPPA de ceder suelo de esta entidad al Ayuntamiento de Adra para que construya un edificio polivalente que acoja la Casa del Pescador y el Museo del Mar. El anuncio se produce en una reunión en la nueva sede de la Cofradía de Pescadores en la que Badía presenta el proyecto de remodelación del puerto abderitano.

Dicho proyecto contempla dos nuevos muelles para embarcaciones deportivas en la zona de levante y pesqueras en poniente. Incluye la reforma de la lonja pesquera y la reparación de los parques y jardines de las instalaciones portuarias. Además, la antigua fábrica de hielo será demolida para evitar el impacto visual, mientras que la caseta de los armadores se va a trasladar también a ese nuevo muelle de poniente

El proyecto recoge la potenciación del turismo y el deporte gracias a la creación de un muelle para embarcaciones de recreo. Ante este anuncio, la nueva alcaldesa, Carmen Crespo, valora de manera positiva el proyecto, con lo que el Ayuntamiento va a respaldar los criterios de futuro que la Junta tiene para con el puerto.⁸⁷

En la noche del 14 de julio y como acto previo a la festividad de la Virgen del Carmen, se procede a la inauguración de la Fuente del Mar. El acto sirve para homenajear a los pescadores desaparecidos y a su familiares, en un año en el que se cumple el 25 aniversario del la tragedia de El Colorao en aguas del puerto de Barcelona, cuyos familiares llevan ese mismo tiempo esperando una compensación económica que no llega, al haberse producido constantes recursos por parte del gabinete jurídico que representa a la empresa propietaria del mercante Playa Dorada, que embistió al pesquero.⁸⁸

El número de velas de mármol de la fuente se va a quedar corto muy pronto. A comienzos de agosto un nuevo accidente mortal acaba con el palangrero Enrique El Morico, falleciendo su patrón, Miguel Ángel González. Hacia el mediodía del 3 de agosto la embarcación se encontraba a 26 millas de la costa almeriense y volcó a consecuencia de un fuerte golpe de mar que giró el barco 180 grados y puso la quilla hacia arriba, quedando atrapado el patrón de la misma en el puente. El barco se hundió pasadas catorce horas. Ni la embarcación va a ser localizada ni tampoco los restos de su patrón.⁸⁹

A finales de septiembre se realiza el derribo de las instalaciones de la antigua fábrica de hielo que había dejado de prestar servicio en el año 2001. Con esta actuación se abre la posibilidad de recuperar el espacio que ocupaba este edificio para nuevos usos de tipo

86. *Ibidem*. 4 de febrero de 2004, p. 8. «Puertos almerienses. Los atraques deportivos aumentarán un 40% en la provincia en tres años». Hemeroteca digital.

87. *Ibidem*. 8 de febrero de 2004, p. 37. «Adra. La Empresa de Puertos cederá suelos para el Museo del Mar y el Hogar del Pescador». Hemeroteca digital.

88. *Ibidem*. 9 de abril de 2004, p. 11. «Los familiares de El Colorao siguen reclamando justicia 25 años después»; 14 de julio de 2004, p. 28. «Adra. La Fuente del Mar será un tributo a los pescadores desaparecidos». Hemeroteca digital.

89; 7 de agosto de 2004. Portada. «Naufragio de Adra. Un submarino intentará localizar al marinero desaparecido». Hemeroteca digital.



Vista aérea de Adra y el puerto. Año 2003. Foto: Archivo APPA.

náutico y recreativo al tiempo que se elimina el impacto visual que suponía esta destartada nave que dominaba la primera línea del muelle de costa.⁹⁰

Con la llegada del año 2005 el puerto se prepara para recibir diversos actos culturales previos al comienzo de los Juegos del Mediterráneo. Hacia mediados de enero se inician los trabajos de mejora y acondicionamiento del firme de la vía adyacente al puerto pesquero con el fin de mejorar el acceso a las instalaciones. Estas obras son realizadas por la empresa Fircosa, que tendrá finalizado este trabajo en un par de semanas.⁹¹

A comienzos de julio de 2005 la EPPA adjudica a Urci Consultores la redacción del proyecto de nueva línea de atraque para pesqueros por importe de 72.500 euros.⁹²

A finales de ese mes, la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente adjudica la construcción del paseo marítimo de poniente a la empresa Construcciones Alpi por importe de 1.672.380 euros, con un plazo de ejecución de 12 meses. Las

90. *Ibidem*. 3 de octubre de 2004, p. 40. «Infraestructuras urbanas en Adra. Adiós a la vieja fábrica de hielo del puerto». Hemeroteca digital.

91. *Ibidem*. 22 de enero de 2005, p. 25. «Adra. Comienzan las obras de acondicionamiento del acceso al puerto». Hemeroteca digital.

92. *Ibidem*. 11 de mayo de 2005, p. 14. «La Junta convoca. Licitación». Hemeroteca digital. Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. n.º 142 de 22 de julio de 2005, p. 110.



El puerto de Adra nevado. 27 de enero de 2005. Foto: Andrés Aguilera.

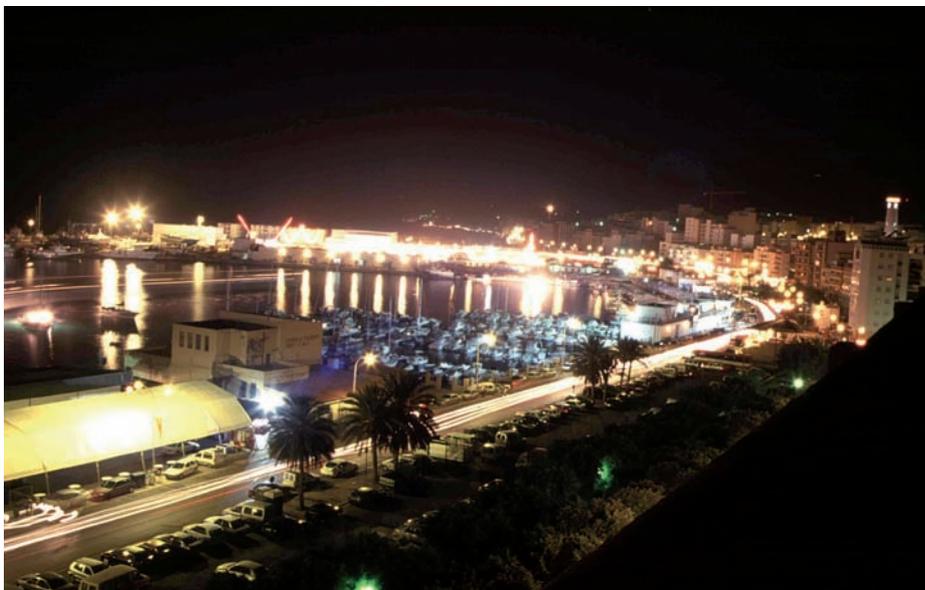
obras abarcarán toda la playa de poniente, desde los espigones de la zona portuaria hasta la rambla de Bolaños, comprendiendo un total de 800 metros de longitud.⁹³

En estos primeros años del nuevo siglo, el sector pesquero y la lonja sigue siendo la principal fuente de ingresos para la gestión portuaria: en el año 2001 se recogieron 2.145 toneladas de peces, que supusieron por su venta 2.625.937 euros; en 2002, el primer año oficial del euro como nueva moneda, 1.744 toneladas y un valor en origen de 2.773.842 euros; en 2003, 1.906 toneladas y 2.876.805 euros; en 2004, 2.420 toneladas y 3.297.058 euros. Cierra 2005 con un notable incremento que se eleva hasta 4.012 toneladas y 3.862.523 euros.⁹⁴

En este quinquenio, se inicia un cambio de mentalidad. Con anterioridad el incremento de volumen de capturas aseguraba el éxito. Ahora es posible encontrar años en que las capturas son exiguas pero el importe de la comercialización es lo que cuenta. Destaca que el año de mayores capturas, el 2005, es también el año en el que la pesca tiene un valor relativo más bajo.

93. *Ibidem.* 25 de mayo de 2005, p. 34. «Adra. Costas adjudica por 1,6 millones la construcción del Paseo Marítimo de Poniente». Hemeroteca digital.

94. Datos facilitados por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.



Panorámica nocturna del puerto con la feria de septiembre en la zona de poniente. Foto: Andrés Aguilera.

Siguiendo con las previsiones de ordenación portuaria del muelle pesquero, en marzo de 2006, la EPPA licita la redacción de proyecto de cuartos de armadores, con un presupuesto de 41.827 euros y un plazo de ejecución de seis meses.⁹⁵

A mediados de junio el *BOJA* publica la licitación de la redacción del Plan Especial del puerto, con un presupuesto de 55.000 euros y un plazo de ejecución de cinco meses. El Plan va a recoger todas las obras necesarias para la ordenación especializada que se pretende en su doble faceta de puerto pesquero y deportivo.⁹⁶

Con esta nueva concepción, la EPPA va a pasar a considerar el puerto abderitano como puerto deportivo y va a decidir liberar toda la superficie existente a levante del Club Náutico para las embarcaciones de recreo y la demolición de los equipamientos pesqueros existentes en el muelle de costa.

En agosto de 2006 se da a conocer el proyecto de Hogar del Pescador y Museo del Mar, cuya redacción ha sido encomendada, por parte del Ayuntamiento, al arquitecto abderitano José Luis Remacho. Este proyecto se centra en un edificio de dos plantas. La primera de ellas está destinada al Hogar del Pescador, por su mayor accesibilidad y la segunda

95. *BOJA* nº 42, 3 de marzo de 2006, p. 81. Resolución de 17 de febrero de 2006.

96. *BOJA* nº 115, 16 de junio de 2006, p. 105. Resolución de 6 de junio de 2006.



Instalación de carpas de los países participantes en los Juegos del Mediterráneo en andén de costa. Año 2005. Foto: Andrés Aguilera.

estará reservada a una exposición permanente de objetos relacionados con la mar. En ese momento se barajan varias alternativas para la ubicación de este nuevo edificio.⁹⁷

A finales de ese mes y una vez redactado y aprobado el proyecto de nuevos atraques pesqueros para la zona de poniente, la EPPA anuncia la licitación de las obras para su contratación con un presupuesto de 3.832.998 euros y un plazo de ejecución de doce meses.⁹⁸ La principal actuación es un nuevo muelle que ocupará más de 200 metros de largo y contará con 37 puntos nuevos de atraque destinados al sector pesquero.

Una vez elaborados los proyectos para la reordenación y traslado de todos los equipamientos pesqueros a la zona de poniente, se va a iniciar la fase de construcción de las obras que van a dotar al antiguo recinto de un puerto pesquero acorde con las nuevas dimensiones de la flota, más reducida que antaño.

A primeros de octubre se presenta en Almería este proyecto, que mejorará las condiciones de servicio de la flota, concentrando la actividad pesquera en la dársena de poniente y liberando la de levante para otros usos. Entre otros beneficios se destaca la ampliación de la línea de atraque y la creación de una explanada pavimentada, con alumbrado y suministros de agua y electricidad, además de la instalación de un pantalán de 5.600 m² para barcos pesqueros y de un muelle junto al espaldón de cierre del dique de poniente. Se atisba un plan de ordenación que contempla al puerto como un equipamiento

97. Diario *La Voz de Almería*. 21 de agosto de 2006, p. 19. «Adra. El puerto sufrirá una gran ampliación y será deportivo»; 22 de agosto de 2006, p. 17. Adra. «La Junta estudia ubicar el Museo del Mar junto a la Cruz Roja o a los Gemelos». Hemeroteca digital.

98. *BOJA* n° 168, 30 de agosto de 2006, p. 20. Resolución. 23 de agosto.

más de la ciudad, con desarrollos e intereses coincidentes con el modelo propuesto por el municipio.⁹⁹

En ese momento la flota pesquera es de 50 embarcaciones y con el nuevo proyecto habrá espacio para 80. Una vez terminada esta obra, el muelle de levante quedará despejado, y se llevará a cabo en esa zona la segunda fase de las obras, consistente en nuevos pantalanes para atraques náuticos ampliando la capacidad del puerto deportivo.

A finales de noviembre se anuncia la licitación de un nuevo vallado del recinto del varadero. Ello va a permitir una mejora de la seguridad al objeto de poner coto a la oleada de robos de los últimos años en las embarcaciones pesqueras.¹⁰⁰ Estas obras van a ser adjudicadas el 29 de marzo de 2007 a la empresa Dimoba Construcciones y Reformas por importe de 143.040 euros.

El 30 de noviembre se produce la puesta en servicio del paseo marítimo de poniente, que arranca desde las proximidades del recinto portuario. Para la construcción de sus 800 metros de longitud ha sido necesario el desmantelamiento del camping La Sirena Loca, una de las primeras concesiones que a comienzos de los 70 habían puesto en valor los terrenos sobrantes del puerto.

En enero de 2007 se produce la adjudicación de las obras del proyecto de nuevos atraques pesqueros, recayendo en la empresa Ferroviaria Agromán por importe de 2.664.065 euros y un plazo de ejecución de 12 meses.¹⁰¹

A primeros de marzo se anuncia la licitación del proyecto de demolición de nave y desvío de instalaciones eléctricas. Se trata de la nave construida a comienzos de los años 80 en el muelle de costa con la vocación de convertirse en la nueva lonja y que, posteriormente, tuvo como uso servir de almacén de pertrechos de los barcos de pesca. Ahora, con la nueva ordenación portuaria, ese edificio no tiene uso alguno y además el resto de servicios de la zona han sido ya demolidos.¹⁰²

A mediados de julio, la EPPA licita las obras de los cuartos para amadores, una actuación muy demandada por el sector y que redundará en la capacidad de almacenaje. Las obras suponen la construcción de 40 nuevas casetas, cuentan con un presupuesto de 959.902 euros y un plazo de ejecución de diez meses.¹⁰³

Agosto va a ser un mes en el que se van a producir importantes novedades en la configuración del nuevo proyecto de puerto que la EPPA tiene en marcha. A mediados de mes se anuncia la tramitación de un nuevo Plan de Utilización, que somete a informa-

99. Diario *La Voz de Almería*. 4 de octubre de 2006, p. 19. «Adra. La Junta invertirá cerca de 4 millones de euros en la reordenación del puerto». Hemeroteca digital.

100. *BOJA* nº 228, 24 de noviembre de 2006. Resolución de 17 de noviembre.

101. *Ibidem*. nº 16, 22 de enero de 2007, pp. 102-103. Resolución de 5 de enero.

102. *Ibidem*. nº 50, 12 de marzo de 2007, p. 78. Resolución de 1 de marzo.

103. *Ibidem*. nº 139, 16 de julio de 2007, p. 99. Resolución de 5 de julio.

ción pública al objeto de avanzar en una normativa que sustituya la que rige, que data de 1996.¹⁰⁴

En ese año el puerto tiene adscrita una zona de servicio de cerca de 300.000 m² con espacios libres que favorecen una ordenación diferente a la vigente, con el objetivo de buscar un mejor aprovechamiento del suelo y de optimizar el uso portuario de sus instalaciones. El principal objetivo que persigue la EPPA al plantear el nuevo plan de utilización es reordenar la actividad pesquera, dotando al sector de instalaciones más modernas y mejores accesos, ampliando al mismo tiempo la oferta de atraques para embarcaciones deportivas. El nuevo muelle pesquero lleva varios meses en obras junto al espaldón de cierre de poniente y va a suponer la ampliación de la explanada en más de 5.000 m² y la liberación de otros espacios del puerto para nuevas actividades.

El nuevo plan propone además la ampliación de la zona de varadero, la mejora de los accesos rodados y la reserva de espacio en la explanada del muelle de costa para los usos asociados a la nueva infraestructura náutico-recreativa.¹⁰⁵

La otra novedad es el anuncio de licitación de la redacción del proyecto de instalaciones náutico-deportivas, contrato que va a ser adjudicado a principios del año siguiente a la empresa G.F. Ingeniería Aplicada por importe de 76.646 euros.¹⁰⁶

A modo de repaso de las obras en marcha, a principios de octubre de 2007 las obras del nuevo muelle pesquero siguen su avance con la previsión de concluir las entre finales de año e inicios del 2008. En ese momento está prácticamente listo el pantalán de poniente donde se van a ubicar las embarcaciones pesqueras.

A primeros de diciembre se desvela la ubicación del futuro Museo del Mar y Hogar del Pescador. La directora gerente, Monserrat Badía, confirma la intención de conceder al Ayuntamiento el solar que, en la actualidad, ocupa la estación de servicio. Para hacer efectiva esta cesión, la EPPA decide no renovar la licencia a Cepsa para continuar con el servicio de suministro de gasóleo en las dependencias portuarias. La zona del Brisamar y sus edificios parecen idóneos para ubicar este nuevo equipamiento.¹⁰⁷

En diciembre de 2007 la gestión de los puertos andaluces va a experimentar un cambio de modelo. La Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía supone la modificación de la denominación de la hasta entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA), evolucionando a la nueva Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA).¹⁰⁸

104. *Ibidem.* n.º 164, 21 de agosto de 2007, p. 90. Anuncio de 25 de julio, de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, de información pública del Plan de Utilización del Puerto de Adra (Almería).

105. Diario *La Voz de Almería*. 15 de agosto de 2007, p. 19. «Adra. La Junta de Andalucía tramita el nuevo plan de utilización del puerto». Hemeroteca digital.

106. *BOJA*. n.º 17 de 24 de enero de 2008, p. 78. Resolución de 8 de enero.

107. Diario *La Voz de Almería*. 7 de diciembre de 2007, p. 19. «Adra. Puertos oferta la gasolinera Cepsa para ubicar el Museo del Mar». Hemeroteca digital.

108. Ley 21/2007 de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, *BOJA* n.º 253, pp. 7-28.



Visita del Juan Sebastián Elcano. Julio de 2007. Foto: Andrés Aguilera.

La modificación del Plan de Usos del puerto de Adra: su desarrollo y ejecución (2008-2011)

A finales de diciembre, el *BOJA* publica la aprobación de la modificación del Plan de Usos del puerto de Adra. Ello supone luz verde para una nueva concepción de puerto y una notable modificación del contenido del anterior plan, que fue aprobado en julio de 1994.¹⁰⁹

Este nuevo plan de usos implica el reconocimiento de un nuevo modelo de recinto portuario mediante el definitivo traslado de la zona pesquera hacia poniente, conformando una nueva dársena de uso pesquero, reservando los espacios de levante a la actividad náutico-recreativa. El Plan de Usos respalda todas las obras en marcha, que vienen a consolidar esta nueva ordenación.

El Plan de Usos se desarrolla a través del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP), que conlleva una nueva ordenación y delimitación del recinto portuario.

El puerto abderitano se caracteriza por ser uno de los más extensos, y el segundo en superficie de los existentes en la provincia de Almería, después del de Garrucha y, exceptuando el puerto de Almería, de gestión estatal.

Desde el año 1996 se han llevado a cabo multitud de actuaciones cuyo objetivo era la consolidación y mejora del uso pesquero dentro del puerto, entre las que destacan: la urbanización de la explanada de poniente y reforma de la zona del varadero; el proyecto de construcción y urbanización de la segunda fase del muelle de ribera; el proyecto de remodelación y mejora de la lonja y el traslado de la fábrica de hielo al recinto de la lonja y demolición de la existente en el muelle de ribera.

También se han realizado las obras de construcción de un nuevo muelle junto al espaldón de cierre de poniente, de 238 metros de longitud, con capacidad para 37 atraques pesqueros, y que incrementa en 5.680 m² la superficie disponible, concentrando los trabajos en tierra de la flota pesquera, liberando el resto de las instalaciones del puerto.

El nuevo Plan de Usos permite la optimización de una gran infraestructura construida y en funcionamiento y se centra en los siguientes aspectos:

- La delimitación de los espacios de tierra y agua necesarios para el buen funcionamiento del puerto y para el desarrollo de los usos portuarios.
- Una vez definida la delimitación de ambas zonas, el plan distribuirá los usos dentro del puerto, recogiendo las obras en marcha, evitando interferencias entre los distintos usos, y sentando las bases para futuras actuaciones que sea necesario acometer.
- El traslado definitivo del uso pesquero a la zona oeste del puerto, alrededor del muelle de poniente, y la segunda fase del muelle de ribera, dejará libre la zona de

109. *BOJA* n° 256, 26 de diciembre de 2008, pp. 59-74. «Orden de 7 de noviembre de 2008 por la que se aprueba la modificación del Plan de Usos del Puerto de Adra (Almería)».



Réplica de la Nao Victoria junto al muelle de ribera.
Año 2007. Foto: Andrés Aguilera.

levante. Esto implica la necesaria reordenación de estas áreas dentro de la zona de servicio del puerto, en consonancia con la nueva estrategia planteada en función de la dualidad puerto pesquero y deportivo.

La zona de poniente destinada al uso pesquero y el realojo de la flota artesanal

Todas las actuaciones llevadas a cabo se han concentrado en torno al muelle de poniente, optimizando su explanada y reuniendo poco a poco todas las actividades pesqueras. Además, en los últimos años el muelle de levante sólo era utilizado para el atraque permanente de la flota pesquera, exceptuando el pantalán reservado para embarcaciones deportivas, y el acopio de redes.

El uso predominantemente pesquero de las instalaciones portuarias es evidente. La zona pesquera ocupa la gran mayoría de la superficie del puerto, exceptuando la zona aco-

tada del Club Náutico deportivo y la zona de uso mixto, lo que supone una utilización del 86% de la superficie total del puerto con la siguiente distribución:

- Muelle de poniente. Con una longitud operativa de 283 metros de longitud y un calado de 5 metros acoge las principales edificaciones asociadas al uso pesquero, como son el recinto de la lonja, fábrica de hielo, almacén de envases, cuartos de armadores, el suministro de combustible, los talleres asociados, el acopio de redes y el recinto del varadero, reformado en 1997, que permite la varada de grandes embarcaciones, ya sean deportivas o pesqueras. Además cuenta en su interior con una nave para carpintería y taller.
- Muelle de ribera, que a su vez está dividido en dos por la ubicación del Club Náutico deportivo. La primera fase, de 173 metros de longitud y 5 metros de calado, se utiliza para el atraque de barcos pesqueros de mayores dimensiones. La explanada está ocupada por un edificio que alberga locales de armadores y una gasolinera y se utiliza también para el acopio de redes. La segunda fase, ubicada entre el club náutico y el muelle de poniente, tiene una longitud de 148 metros y 3 metros de calado. Se utiliza para el atraque de barcos pesqueros de pequeñas dimensiones.
- Muelle de levante. Con una longitud de 215 metros de longitud y 5 metros de calado se utiliza básicamente para el atraque de buques pesqueros de mayor porte.

Esta situación de partida ha ido cambiando progresivamente con la ejecución de una serie de obras en marcha que afectarán tanto a la configuración del puerto como a la actual ordenación de usos.

Por su parte, el nuevo uso pesquero incluirá el espacio necesario para el desarrollo de las actividades relacionadas con la pesca, y aquellos otros complementarios o auxiliares. Además, desde el punto de vista organizativo, queda dividido en dos zonas:

- Una dedicada a usos exclusivamente pesqueros y complementarios, donde se desarrollarán las principales actividades (descarga de pesca fresca, acopio de redes, atraque de la flota pesquera), servicios directos a la actividad principal (fábrica de hielo y suministro de combustible para la flota, locales de armadores, almacenes de cajas...) y aquellas complementarias directamente vinculadas (almacenes, talleres, etc.).
- Una segunda área donde se ubica el varadero, considerado como uso auxiliar al pesquero. Ambas zonas cuentan actualmente con espacio suficiente para el desarrollo de estas actividades para su futura expansión.

La segunda ampliación de la zona de uso recreativo y deportivo

La zona náutico deportiva ubicada en el centro del puerto, en la mitad del muelle de ribera, ocupa unos 13.444 m², de los cuales 2.706 m² corresponden a la explanada en tierra en la que se alza el edificio del Club Náutico, y una zona reservada para carenado y reparación en seco, principales servicios de esta parte del puerto.

La segunda ampliación de la zona recreativa y deportiva supone el uso de las instalaciones portuarias desde el Club Náutico en dirección levante con esta finalidad en exclusiva.

Para esta ampliación se distinguen dos zonas:

- Una primera que corresponde con la delimitación de la concesión del Club Náutico ya existente.
- La segunda, desde el Club Náutico hasta el muelle de levante en el que está prevista la construcción de una nueva instalación náutico-deportiva que albergará amarres de hasta 18 metros de eslora, ampliando la oferta deportiva.

En esta zona deberá realizarse la demolición de la nave de exportadores y de otros antiguos servicios pesqueros existentes, tras la cual parte de la gran explanada resultante se empleará para la ubicación de usos terciarios y de ocio, con la posibilidad de ubicar edificaciones de usos comerciales. Además se crearán zonas de aparcamiento suficientes para los usuarios de la nueva instalación náutico-deportiva y se dotará esta zona de acceso independiente.

Junto a esta segunda zona se construirán 600 metros lineales de pantalanos fijos, dotados de los servicios correspondientes de amarre y suministro de agua y energía, obteniéndose así 267 nuevos puntos de atraque que se suman a los 261 existentes, fruto de las sucesivas obras de ampliación del Club Náutico.

Relación puerto-ciudad

El puerto se encuentra inmerso dentro del tejido urbano. Por ello uno de los objetivos del presente plan será la integración de la infraestructura portuaria dentro de su entorno ciudadano.

La adscripción del dominio público portuario ocupado por el puerto supone una superficie total de 297.228 m², de los cuales 166.761 m² corresponden a superficie ocupada por agua abrigada y 130.467 m² a zona de servicio en tierra.

La zona de contacto del dominio público portuario y el núcleo urbano está en gran parte ocupada por usos mixtos puerto-ciudad, como es el viario que discurre en paralelo al muelle dando acceso tanto al puerto como al tejido residencial colindante, y otros usos

y edificaciones ajenos al puerto como la estación de autobuses, algunos espacios públicos ajardinados o la estación de suministro de combustible. Además, los dos solares ubicados al oeste de la explanada del muelle de poniente están actualmente sin uso portuario y son utilizados por la ciudad para la instalación de actividades temporales: mercadillo, aparcamiento para la playa.

El PUEP deberá regular la integración del puerto dentro del tejido urbano con tres estrategias diferentes:

- Delimitación del área de uso exclusivamente portuario y de las zonas mixtas y urbanas.
- Delimitación del límite funcional del puerto para realizar la ordenación del tráfico y los accesos de acuerdo a las actividades previstas dentro de la infraestructura portuaria. En el caso de Adra, con un uso principalmente pesquero, se genera además un tráfico pesado que afecta al tejido urbano colindante. Además la estación de autobuses del municipio, situada dentro del dominio público portuario, complica la reordenación de la zona y obliga a la reserva de viario para su buen funcionamiento. Aunque el puerto no tiene envergadura como para plantear un acceso independiente del núcleo urbano, será necesario para plantear su límite funcional la reserva de varios accesos independientes.
- Detección de un área de utilización urbana dentro de la zona portuaria. En esta situación se encuentran las dos fases del muelle de ribera, en contacto directo con la ciudad, los solares del muelle de poniente más cercanos al tejido residencial y la playa de poniente. A estos terrenos se le ha dado un carácter especial, como zona de uso mixto. Incluye el viario de acceso al puerto, plazas de aparcamiento, espacios públicos ajardinados y otros equipamientos y servicios como la propia estación de autobuses.

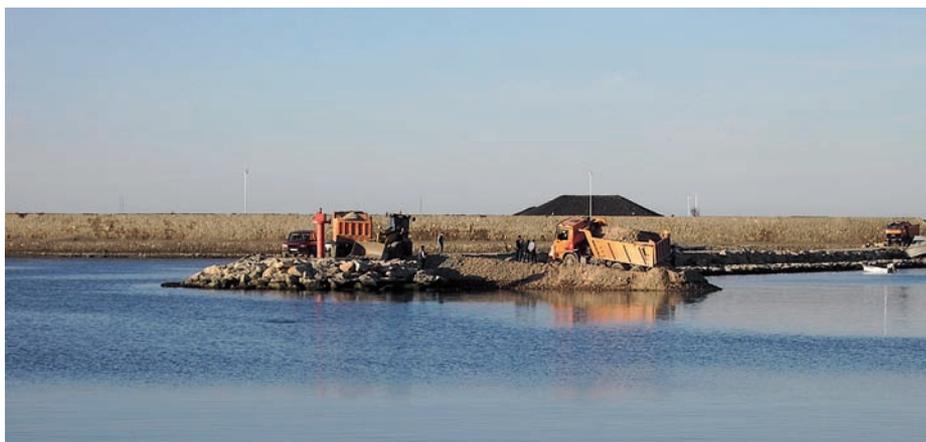
La aprobación del PUEP, una vez que los distintos organismos y agentes sociales han podido presentar sus alegaciones en la correspondiente fase de exposición pública, se plasma en el calendario de obras que la APPA va a comenzar a poner en práctica a partir del próximo año 2009.

La inversión en marcha para esta remodelación integral asciende a siete millones de euros. En concreto, actualmente están en ejecución y concluidas, según los casos, las obras de ampliación de atraques deportivos, construcción de cuartos de armadores y dragado del acceso a las instalaciones portuarias y además está en redacción el proyecto de nuevo varadero y ampliación del muelle pesquero.

A lo largo del año 2009 finalizarán un primer grupo de actuaciones con una inversión de 4,3 millones de euros. Se trata de la construcción del nuevo muelle pesquero, cuartos de armadores, demolición de antiguas naves y urbanización de la zona. De esta forma, la inversión acumulada para la ejecución de las previsiones del PUEP una vez finalizadas, va a superar los 11 millones de euros.



Maquinaria para las obras en el interior del puerto. Foto: Andrés Aguilera.



Inicio de las obras del nuevo muelle pesquero. Foto: Andrés Aguilera.

En diciembre de 2008, la APPA y el Ayuntamiento alcanzan un acuerdo para que el complejo Brisamar, una vez remodelados los edificios, acojan el Hogar del Pescador y el Museo del Mar, proyecto que también va a ser encargado al arquitecto José Luis Remacho.

En enero de 2009 han sido desmanteladas las instalaciones de la estación de servicio, quedando en pie únicamente los edificios mencionados que van a ser el objeto de la remodelación anunciada. También el municipio va a contar con un nuevo equipamiento construido en los terrenos desafectados de los usos portuarios en la explanada de poniente y en parte del antiguo camping. Se trata de una piscina cubierta y salas de gimnasios, un proyecto que ha costado más de dos millones de euros.

Una vez que la flota pesquera puede hacer uso de las nuevas instalaciones de poniente, la APPA inicia las actuaciones para convertir el muelle de costa y el de levante en la nueva zona náutico-deportiva. El 10 de julio, la APPA adjudica las obras de demolición de las naves en desuso y urbanización del suelo para habilitar nuevas explanadas de futuro uso lúdico. La obra será realizada por la Constructora de Obras Públicas Andaluzas, por valor de 125.029 euros.

Terminada la demolición, la superficie liberada, de 1.500 m², quedará pavimentada e integrada en la nueva zona náutico-recreativa.¹¹⁰

El 3 de septiembre la APPA anuncia la licitación de una serie de actuaciones, destacando las obras para duplicar el número de atraques deportivos. La construcción de las nuevas instalaciones náutico-deportivas sale a licitación por importe de 8,8 millones de euros. El proyecto consiste en habilitar la zona de levante de la dársena del puerto para el amarre de embarcaciones deportivas y de recreo, una vez que la reciente construcción del nuevo muelle pesquero ha liberado esta zona, que ahora se dedicará a las actividades náuticas.

El puerto deportivo ocupará un espacio de 45.000 m², distribuidos en 15.000 m² en la zona de tierra y otros 30.000 en la de agua. Además de varios pantalanes, en los que estarán recogidos los más de 260 atraques deportivos, se tiene previsto instalar una zona de avituallamiento de gasolina y un muelle de espera con un pantalán pilotado. El proyecto recoge la construcción de un edificio de uso exclusivamente deportivo sobre una parcela de 200 m² y una zona habilitada para el aparcamiento de vehículos.

Además, está en fase de licitación, de forma paralela, otro conjunto de obras destinadas a completar los equipamientos del sector pesquero. Se trata, por una parte, de los nuevos cuartos de armadores situados junto al muelle pesquero recientemente construido, que salen a concurso por importe de 1.066.000 euros y un plazo de ejecución de 10 meses. Se edificarán 40 cuartos en dos naves: una con 18 y otra con 22 dependencias. Ambas naves se disponen en perpendicular sobre una parcela de 1.334 m².

110. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Nota de prensa de 10 de julio de 2009. «Obras Públicas construirá nuevas explanadas para operaciones portuarias en Fuengirola y Adra».



Obras en el interior del puerto y nuevo edificio de capitanía. Foto: Andrés Aguilera.

A mediados de septiembre, el Ayuntamiento adelanta la noticia de la próxima licitación del dragado de la bocana. La APPA ha previsto un presupuesto de 871.000 euros para esta actuación. Los trabajos se centrarán sobre una superficie que supera los 40.000 m² y persiguen alcanzar los seis metros de profundidad del puerto para que las embarcaciones de mayor calado no tengan dificultades de acceso ni riesgo alguno de tocar fondo. La recuperación del calado primitivo de la bocana también servirá para acondicionar y regenerar el litoral abderitano con el traslado de la arena que sea extraída en el puerto.¹¹¹

También en septiembre, la ampliación del espigón de poniente del puerto como medida para proteger a las barriadas costeras al oeste de Adra sigue su tramitación. Esta actuación se encuentra en fase de documentación previa a la redacción del proyecto, consistente en una ampliación del espigón en 80 metros para retener la arena que los temporales desplazan, evitando que entre en el puerto y trasladarla, posteriormente, a las playas de las barriadas de La Caracola, El Lance de la Virgen y Guainos.¹¹²

111. Diario *La Voz de Almería*. 12 de septiembre de 2009, p. 17. «La bocana del puerto de Adra ganará seis metros de profundidad». Hemeroteca digital.

112. *Ibidem*. 20 de octubre de 2009, p. 19. «El senado pide por unanimidad la defensa del litoral abderitano». Hemeroteca digital.

En noviembre ya se ha procedido a la demolición de la nave donde se localizaban los antiguos cuartos de armadores en el muelle de costa. Al hilo de esta actuación, Obras Públicas anuncia el día 24 tres adjudicaciones de obras complementarias que se van a desarrollar al unísono. La construcción de las nuevas instalaciones náutico-recreativas se ha adjudicado a la unión temporal de las empresas Vías y Construcciones y Aislamientos Térmicos de Galicia por importe de 5.413.000 euros. La actuación consiste en habilitar la zona de levante de la dársena del puerto para el amarre de embarcaciones deportivas y de recreo. Ello es posible gracias a la reciente construcción del nuevo muelle pesquero, liberando de este uso a la zona que ahora se dedicará a las actividades náuticas.

Además, se ha adjudicado otro conjunto de obras destinadas a su modernización y aumento de su competitividad. Se trata, por una parte, de los nuevos 40 cuartos de armadores, situados junto al nuevo muelle pesquero, cuya construcción ejecutará la empresa Elimco Soluciones Integrales por importe de 839.000 euros y un plazo de ejecución de 10 meses. Por otra parte se van a iniciar una serie de obras menores de mejora general de las instalaciones, por importe global de 356.000 euros y un plazo de ejecución de 6 meses. Se trata de actuaciones como la adecuación de accesos, señalización, reparación de elementos dañados por la erosión, modernización de servicios y pintura de edificaciones, que serán realizadas por las empresas Jarquil Andalucía y Volconsa Construcciones y Desarrollo de Servicios.¹¹³

A finales de año el *BOJA* publica el anuncio de la redacción del proyecto de nuevo varadero y ampliación del muelle pesquero. Este contrato tiene un plazo de ejecución de seis meses y un presupuesto de 150.800 euros.¹¹⁴

Este proyecto contempla la ejecución de nuevas infraestructuras de abrigo y rellenos en la zona del contradique del puerto para ampliar hacia levante el muelle pesquero, en forma de L, para aprovechar mejor las aguas ya abrigadas. En la misma zona se construirá también el nuevo varadero, que deberá tener capacidad suficiente para atender las necesidades tanto de la flota pesquera como de la de recreo, teniendo en cuenta el incremento futuro de esta última.

A comienzos del año 2010 y a manera de balance de la aplicación del PUEP, la APPA tiene en marcha inversiones por valor de 9,4 millones de euros, que corresponden a las instalaciones náutico-recreativas, para obtener 267 nuevos atraques, la edificación de 40 nuevos cuartos de armadores junto al muelle pesquero, la redacción del proyecto de nuevo varadero y ampliación del muelle pesquero y otras obras menores de rehabilitación de elementos dañados por la erosión, así como mejora de servicios e instalaciones.¹¹⁵

113. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Nota de prensa. 24 de noviembre de 2009. «La Junta adjudica obras en los puertos de Adra, Roquetas y Villaricos que suman una inversión de más de 8 millones de euros».

114. *BOJA* nº 253, 30 de diciembre de 2009, p. 84. «Resolución de 18 de diciembre de la APPA».

115. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Nota de prensa. 14 de enero de 2010. «Sale a licitación la redacción del proyecto del nuevo varadero y ampliación del muelle pesquero del puerto de Adra».



Nuevas casetas de armadores en obras. Foto: Andrés Aguilera.

La mayor parte de ese presupuesto va a ir destinado a las obras de duplicación de atraques deportivos y de los nuevos cuartos de armadores. Estos trabajos van a iniciarse en la primera semana de febrero de 2010 con una inversión global de 6,2 millones de euros.¹¹⁶

Unos días más tarde del comienzo de esta obra, la APPA anuncia una nueva licitación para el dragado y la redacción del proyecto de integración urbana del puerto, por importe global de 1.123.000 euros. Ambas actuaciones dotarán a las instalaciones portuarias de mejores condiciones de operatividad, muy necesarias cuando se culmine la duplicación de los atraques deportivos y la ampliación de las instalaciones pesqueras.

A comienzos de mayo la APPA adjudica las obras de dragado de la bocana a la empresa Drag Sur por un importe que supera los 667.640 euros y un plazo de ejecución de tres meses, con la intención de finalizarlo a lo largo del verano. El dragado se hace necesario para garantizar la seguridad de las embarcaciones y mantener el calado máximo de un puerto que históricamente ha sufrido grandes problemas de aterramientos y la disminución periódica de anchura y de calado que ha sido necesario restablecer para dejar al recinto portuario en condiciones óptimas.¹¹⁷

116. Diario *La Voz de Almería*. 30 de enero de 2010, p. 19. «Adra. Adjudicadas las obras de 264 amarres deportivos y del dragado del puerto». Hemeroteca digital.

117. Diario *La Voz de Almería*. 6 de mayo de 2010, p. 20. «Adra. La arena del dragado del puerto servirá para regenerar las playas». Hemeroteca digital.

Hacia el 21 de junio comienzan estas obras, con el empleo de una maquinaria especializada que se encuentra atracada en el muelle de levante, donde tiene su base, para realizar los distintos trabajos.¹¹⁸

En ese momento el puerto de Adra es un hervidero de obras. Además del dragado, se ejecutan al unísono los trabajos para habilitar la zona de levante de la dársena del puerto para el amarre de embarcaciones deportivas y las de los nuevos cuartos de armadores.

A principios de julio el Ayuntamiento presenta las obras de rehabilitación de los edificios del complejo Brisamar, donde irá ubicado el Hogar del Pescador y el Museo del Mar, tras la cesión de este espacio por parte de la APPA. Las obras persiguen rehabilitar el edificio, con una superficie de 450 m² distribuida en tres plantas, que está considerado un ejemplo de la arquitectura racionalista de la década de los 60 del siglo pasado.

Según el proyecto de rehabilitación de José Luis Remacho Sánchez, el edificio conservará su estilo arquitectónico, aunque incorporará nuevos elementos de carácter marítimo como materiales que permitan el paso de la luz o una escalera de cristal que añade luminosidad. Estos trabajos, que cuentan con un plazo de ejecución de ocho meses, han sido adjudicados a la empresa Hispano Almería por importe de 420.000 euros. Las actuaciones se centrarán en reforzar la estructura, renovar la red de saneamiento y de las instalaciones eléctricas y cambiar el revestimiento interior y exterior del edificio.¹¹⁹

A mediados de diciembre han concluido las obras de los cuartos de armadores. Esta nueva dotación ha ganado en espacio sobre los antiguos equipamientos, ya que las que se demolieron en levante tenían 600 m² y ahora se dispone de 800 m². La finalización de estas obras se une a las operaciones de dragado, ejecutadas a lo largo del verano.

Durante el año 2011 se van a ir completando la mayoría de las obras pendientes y se va a iniciar una nueva remesa de trabajos complementarios. Este año es también el centenario del inicio de las obras portuarias, efemérides que se va a producir el 7 de noviembre y en torno a la cual se van a organizar un buen número de actividades culturales de conmemoración.

A comienzos de enero, la APPA informa de una nueva licitación de las obras de construcción de un aparcamiento en el puerto. Se trata de acondicionar y dotar de la estructura necesaria para un aparcamiento al solar asfaltado que se ha venido utilizando como tal frente al muelle de costa. Esta obra cuenta con un presupuesto inicial de 260.000 euros y un plazo de ejecución de dos meses.

Este aparcamiento contará con 164 plazas e incluye como novedades tres para recarga de vehículos eléctricos. En conjunto, se actuará sobre una superficie de 9.330 m².¹²⁰

118. *Ibidem*. 25 de junio de 2010, p. 20. «Adra. El puerto aspira a recuperar los seis metros de calado». Hemeroteca digital.
119. Diario *La Voz de Almería*. 1 de julio de 2010, p. 20. «Adra. Rehabilitan y transforman la antigua gasolinera en el Hogar del Pescador». Hemeroteca digital.

120. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Nota de prensa. 3 de enero de 2011. «Obras Públicas licita por 260.000 euros las obras para construir un aparcamiento de 189 plazas en el Puerto de Adra».



Imagen panorámica del puerto con el nuevo muelle pesquero. Foto del 16 de julio de 2010 durante la procesión de la Virgen del Carmen. Foto: Andrés Aguilera.

El 10 de marzo, la consejera de Obras Públicas y Vivienda, Josefina Cruz Villalón, visita el puerto de Adra, acompañada por la alcaldesa Carmen Crespo, para asistir a la puesta de largo de unas nuevas infraestructuras que han modificado la fisonomía del viejo recinto portuario, en el momento en que se concentran las mayores inversiones de toda su historia.

Las nuevas instalaciones náuticas, con una inversión que supera los 5 millones de euros, han permitido la creación de 267 nuevos atraques para embarcaciones de recreo, que se suman a los 261 ya existentes y que gestionaba el Club Náutico. Por tanto, el puerto dispone ahora de una capacidad total de 528 atraques, además de poder acoger a embarcaciones de mayor tamaño, con eslora superior a los 15 metros.

Estas nuevas instalaciones se han creado partiendo de un concepto de marina deportiva en consonancia con el tratamiento urbano que se le dará a la zona de tierra más inmediata a la dársena, y que realza el frente urbano dándole valor añadido con estos nuevos equipamientos.

Esta nueva infraestructura náutica cuenta con 6 pantalanes de atraque (600 metros lineales) y un muelle de espera, y ha supuesto la urbanización del antiguo muelle de le-

vante, la ampliación de la superficie de viales peatonales y la reorganización de una zona de aparcamientos junto a dicho muelle. Estos pantalanes son de 2,5 metros de ancho y su plataforma es fija (no flotante). Todos los puntos de amarre están dotados de tomas de agua potable y energía, junto a otras instalaciones accesorias que complementan su oferta como: un punto de suministro de combustible, un punto limpio, el balizamiento marítimo de los nuevos elementos dispuestos en la lámina de agua, así como los elementos de control de accesos para peatones y vehículos a la zona.

En cuanto a la distribución de los atraques, el total de 267 amarres se distribuye en 44 unidades para embarcaciones de hasta 8 metros de eslora, 88 unidades para barcos de entre 8 y 10 metros, 84 unidades para barcos entre 10 y 12 metros, 23 unidades para barcos entre 12 y 15 metros, 24 unidades para embarcaciones de entre 15 y 18 metros y 4 unidades para barcos de 20 a 25 metros.

El muelle de ribera se habilita para el atraque de las embarcaciones de mayor porte que tendrán cabida en el puerto, de 18 a 25 metros de eslora. El resto de amarres creado, para embarcaciones de 8 a 15 metros de eslora, se habilitan en los seis pantalanes prefabricados que se han dispuesto.

Por su parte, pasando revista a las obras de los cuartos de armadores, las dependencias se distribuyen en dos naves, una con 18 y otra con 22 cuartos. Ambas naves se disponen en perpendicular sobre una parcela de 1.334 m² situada junto al muelle pesquero.

A finales de marzo las obras del edificio del Hogar del Pescador y Museo del Mar están muy avanzadas y ya han concluido los trabajos en lo referente a la nueva plaza pública en el solar ocupado por la antigua gasolinera.¹²¹

En los últimos días de abril, en plena situación de ajustes de los distintos presupuestos ministeriales provocada por la crisis de la deuda pública, el Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino, tiene aún pendiente completar el paseo marítimo con un último tramo de 650 metros que una la playa de poniente desde el cuartel de la Guardia Civil y el espigón.

A finales de mayo se conoce la noticia de que el puerto de Adra ha sido el único de la provincia galardonado con bandera azul por parte de la Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor. Esta distinción es concedida también a las playas de La Sirena Loca, San Nicolás y El Censo, que flanquean el recinto portuario. El puerto recupera una distinción que ya le había sido concedida y que perdió en años anteriores debido a las ingentes obras que se desarrollaron. Ahora, con las obras ya finalizadas, el puerto tiene las características necesarias para conseguir en 2011 el reconocimiento de calidad, que lo incluye en el selecto club de 15 puertos de toda Andalucía que gozan de idéntico galardón.¹²²

121. Diario *La Voz de Almería*. 27 de marzo de 2011, p. 24. «Una Exposición sobre el Centenario del Puerto estrenará el Museo del Mar». Hemeroteca digital.

122. *Ibidem*. 27 de mayo de 2011. p. 19. «El puerto de Adra y la antigua playa de Poniente recuperan el distintivo». Hemeroteca digital.



Foto aérea de la zona deportiva de levante del puerto en obras, octubre de 2010. Archivo APPA.

El Plan Especial de Ordenación del Puerto de Adra: un futuro esperanzador

El *BOJA* de 13 de junio publica la formulación del Plan Especial del Puerto de Adra. Se trata de una figura de ordenación urbanística que va a complementar el vigente plan de usos, con el desarrollo de obras portuarias que dan cumplimiento a la ordenación de su doble utilización pesquera y náutico-deportiva.¹²³

Para dicha formulación la Consejería de Obras Públicas y Vivienda tiene en cuenta sus características, siendo la principal sus grandes dimensiones de cerca de 30 hectáreas.

El ámbito de este plan especial lo forma el espacio delimitado al norte, por el casco urbano de Adra, constituyendo el deslinde del dominio público marítimo-terrestre la delimitación entre el sistema general portuario y el suelo urbano; al este, por el contradique del puerto; al oeste, por el casco urbano de Adra, constituyendo la calle de las Marismas

123. *BOJA* nº 114, 13 de junio de 2011. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. «Orden de 31 de mayo por la que se acuerda la Formulación del Plan Especial de Ordenación del Puerto de Adra», pp. 35-36.

la delimitación entre el sistema general portuario y el suelo urbano; y al sudoeste, por el dique de abrigo.

En ese momento el nuevo documento está siendo elaborado por un equipo redactor que lo concluirá hacia finales de año. El texto de este Plan sentará las bases para la ordenación urbanística de un puerto enclavado en el área de expansión de la ciudad. Además, el documento en proceso de elaboración incluirá, entre otros parámetros, la edificabilidad, proyectos de construcción, usos pormenorizados, concesiones o espacios libres.¹²⁴

A mediados de julio se hace pública la adjudicación de una de las últimas obras pendientes, correspondiendo a las del aparcamiento en superficie frente al muelle de ribera. Las obras son encargadas a la empresa Elimco, Soluciones Integrales por importe de 175.146,14 euros.¹²⁵ Estos trabajos van a estar concluidos antes de final de año.

En septiembre llega la feria y se prodigan los actos para conmemorar la influencia de Natalio Rivas en la subasta de las obras portuarias y la declaración de hijo adoptivo del político liberal de Albuñol, cuando se cumplen cien años de aquella visita.¹²⁶ También en esos días se presentan las nuevas instalaciones del Hogar del Pescador y del Museo del Mar, una vez acabadas las obras de remodelación y acondicionamiento del edificio Brisamar. Tras su transformación integral, cuesta imaginar que el salón de actos ocupa el espacio de lo que fue un antiguo lavadero de vehículos. A comienzos de diciembre se va a celebrar la VII edición de los Premios Poniente. Estos galardones persiguen reconocer a aquellas personas, instituciones o empresas que trabajan, para que la comarca del poniente, en la que se encuentra Adra, siga siendo un referente social y económico. Entre los galardonados que reciben los premios el día 3, la APPA recibe el Premio Empresa por el centenario del puerto de Adra, mientras que el Ayuntamiento recibe el Premio Sociedad por la construcción del Hogar del Pescador y el Museo del Mar en el remodelado edificio Brisamar.¹²⁷

En los últimos seis años, en el periodo que transcurre desde el 2006 al 2011, la evolución de las capturas y las ventas en lonja va a continuar la tónica de los cinco años anteriores, destacando de forma positiva la revalorización de precios y el incremento del precio medio. En el 2006 la pesca desembarcada arroja una cifra de 4.378 toneladas y un precio de 3.746.946 euros. En 2007, las capturas descienden de manera considerable a las 2.502 toneladas, aunque su valor registra una cifra muy similar 3.052.533 euros. En 2008 el volumen de la pesca se reduce a 2.145 toneladas aunque su valor es similar al registrado el año anterior, 2.962.554 euros. En 2009 se alcanza la cifra a la baja de 1.430 toneladas, aunque los precios están al alza, con 3.010.815 euros. Llegado el 2010, las capturas siguen bajando, con 1.267 toneladas, pero su valor se mantiene, con una cifra de 2.817.320 euros. El 2011

124. Diario *La Voz de Almería*. 14 de junio de 2011, p. 18. «Adra. La Junta concretará la ordenación urbanística del recinto portuario». Hemeroteca digital.

125. *BOJA* nº 136, 13 de julio de 2011. p. 70. «Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Resolución de 4 de julio».

126. Diario *La Voz de Almería*. 7 de septiembre de 2011, p. 28. «Adra recuerda al impulsor del puerto en su primer día de feria». Hemeroteca digital.

127. *Ibidem*. 4 de diciembre de 2011, pp. 4 y 9. «Premios Poniente. Premio Sociedad. Hogar del Pescador y Museo del Mar de Adra. Premio Empresa. Agencia Pública de Puertos por el Puerto de Adra». Hemeroteca digital.

hay una ligera subida hasta las 1.629 toneladas y una subida espectacular de los precios de venta hasta alcanzar el valor de 3.715.806 euros. La idea de que los recursos pesqueros son limitados y que su comercialización debe hacerse con la mayor rentabilidad parece haber calado en el sector.¹²⁸

En enero de 2012, Obras Públicas anuncia la aprobación con carácter inicial del Plan Especial del Puerto, sometiendo a partir de ese momento su contenido y su estudio de impacto ambiental a exposición pública para la participación de la ciudadanía, empresas e instituciones en la fase de alegaciones, que se va a prolongar durante un mes.¹²⁹

El principal objetivo de esta ordenación urbanística es dotar al puerto de una organización que permita, por un lado, el adecuado funcionamiento de las instalaciones portuarias y, por otro, lograr la máxima integración puerto-ciudad para aumentar las posibilidades de uso ciudadano del espacio litoral portuario. El Plan incluye en su contenido las parcelas edificables, las áreas libres, su urbanización e infraestructuras, y los usos permitidos en cada zona que se dividen en el antepuerto, el uso náutico-deportivo, el pesquero y el mixto.¹³⁰

El presente Plan contiene la ordenación integral de la superficie adscrita a la zona de servicio portuaria así como su integración urbana, y se ha formulado conforme a los siguientes criterios y objetivos:

1. Dotar a la zona de servicio del Sistema General Portuario de Adra de una ordenación pormenorizada que optimice la eficacia funcional de las operaciones portuarias.
2. Garantizar y lograr la máxima integración (puerto-ciudad) de este Sistema General en la ordenación urbanística de Adra, con criterios de flexibilidad que hagan posible la adecuación a cambios que procedan de forma coyuntural.
3. Dotar de buena accesibilidad y conectividad a efectos de garantizar la coherencia del modelo territorial de la costa almeriense así como con la estructura general de Adra.
4. Mejorar las instalaciones portuarias existentes, adecuándolas a las necesidades y nuevas demandas derivadas de las actividades pesqueras y náutico-deportivas, al objeto de favorecer la accesibilidad y ordenación de otras más complementarias que favorezcan el equilibrio económico y social del puerto.
5. Establecer el reequilibrio entre las zonas pesqueras y náutico-deportivas, mejorando y reordenando el espacio portuario, así como fijando la ordenación detallada de la nueva zona destinada a varadero.

128. Datos facilitados por la APPA.

129. *BOJA* n° 19, 30 de enero de 2012, pp. 94-95. «Anuncio de 5 de enero de 2012, de la Dirección General de Urbanismo, de apertura del período de información pública del Plan Especial del Puerto de Adra (Almería), y su correspondiente estudio de impacto ambiental».

130. AAPP, Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Vivienda, APPA. Muñoz y Trigo Arquitectos y Buró 4 Arquitectos.: «Plan Especial del Puerto de Adra», Julio 2011.



Obras en el muelle de levante para la creación de la nueva zona deportiva y recreativa. Foto: Andrés Aguilera.

6. Establecer una estructura clara de los usos pormenorizados y de sus categorías, determinando la forma en la que se dan tanto en edificación como en áreas libres.
7. Determinar los parámetros urbanísticos que caractericen las construcciones y edificaciones existentes o propuestas, regulando su disposición y características para preservar el paisaje tanto desde el punto de vista de la ciudad, como de los buques entrantes, diseñando un modelo urbano adecuado.

Con respecto a su ámbito de actuación, la actual delimitación de la zona de servicio del puerto había quedado establecida en 1996, formalizándose la correspondiente acta y planos de adscripción de la zona de dominio portuario. Esta zona tiene una superficie total de 297.228 m², de los cuales 166.761 m² corresponden a superficie ocupada por agua abrigada y 130.467 m² al área de servicio en tierra. A la que se añade la propuesta de ampliación de la delimitación del dominio público portuario, motivada por el traslado del uso pesquero a la zona de poniente. Con ello la superficie total alcanza los 301.701 m², resultantes de la nueva delimitación propuesta.

Por otra parte, el Plan establece la clasificación de los usos pormenorizados permitidos en el ámbito del dominio público portuario, determinando el destino urbanístico de cada una de las parcelas edificables y áreas libres, de conformidad con los criterios de la ordenación funcional contenida en el plan de usos.



El puerto en julio de 2010. En primer término los pantalanes del Club Náutico. Foto: Andrés Aguilera.



Panorámica de la imagen de los nuevos muelles de ribera y poniente, marzo de 2011. Foto: Andrés Aguilera.

Uno de los principales aspectos que regula el Plan es el establecimiento y ordenación de las parcelas edificables. Esta ordenación pretende una mayor integración puerto-ciudad que aumente las posibilidades de uso ciudadano del espacio portuario y optimizar la eficacia funcional de las operaciones portuarias.

Las edificaciones que albergan los usos portuarios en parcela edificable se sitúan en las zonas funcionales pesquera, náutico-deportiva y varadero, mientras que las que albergan los usos compatibles con los portuarios se sitúan en la zona funcional mixta ciudad-puerto.

La programación del Plan Especial y su desarrollo

En cuanto a la planificación temporal de las actuaciones necesarias para llevar a cabo el desarrollo del Plan Especial, las obras previstas, a realizar en cada una de las áreas funcionales, se han dividido temporalmente en tres etapas distintas y son las siguientes:

Área Funcional Pesquera

- Urbanización de áreas libres y parcelas edificables: mediante el acondicionamiento de las zonas definidas como tales para los usos y construcciones a implantar sobre los mismos.
- Grado alto de reurbanización en zonas de circulación: en los espacios con carácter de vial que organizan y distribuyen hasta las áreas libres y parcelas edificables de dicha área, en las que habrá de permitirse la circulación, mediante pavimentación, y el desarrollo de las infraestructuras necesarias.
- Grado bajo de reurbanización en zonas de circulación: en la zona de capitán pesquera, donde serán necesarias actuaciones de mejora y adaptación a los nuevos parámetros y necesidades.
- Urbanización del área de ampliación de la zona de servicio en tierra: donde es preciso el desarrollo del proceso constructivo y urbanizador completo.

Área Funcional Náutico-Deportiva

- Urbanización de áreas libres y parcelas edificables: mediante el acondicionamiento de las zonas definidas como tales para los usos y construcciones a implantar sobre los mismos.
- Grado bajo de reurbanización en zonas de circulación: en la zona de parcelas edificables asociadas, para la puesta efectiva en funcionamiento de las mismas, donde serán necesarias actuaciones de adaptación a las nuevas necesidades.



Las nuevas instalaciones portuarias de levante con la ampliación de la zona deportiva y los pantalanes, marzo de 2011.
Foto: Andrés Aguilera.

Área Funcional Varadero

- Urbanización de áreas libres y parcelas edificables: mediante el acondicionamiento de las zonas definidas como tales para los usos y construcciones a implantar sobre los mismos.
- Grado alto de reurbanización en zonas de circulación: en los espacios con carácter de vial que quedan al oeste de dicha Área Funcional, y que habrá de permitir el acceso y conexión con la calle de Las Marismas.
- Urbanización del área de ampliación de la zona de servicio en tierra: siendo preciso el desarrollo completo del proceso constructivo y urbanizador.

Área Funcional Mixta Ciudad-Puerto

- Reurbanización de zonas verdes: en las tres parcelas de espacios libres definidas.
- Grado alto de reurbanización en zonas de circulación: en la zona de vial previsto en el entorno de la actual calle de Las Marismas, y que constituye el límite occidental del dominio portuario.
- Grado bajo de reurbanización en zonas de circulación: en las calles avenida de Poniente, Picasso, del Puerto y del paseo Marítimo.

Estas actuaciones se materializarán a lo largo de doce años divididos en tres cuatrienios que recogen cada uno de ellos inversiones a corto, medio y largo plazo. La inversión total ascenderá a casi 18 millones de euros, cantidad distribuida en un plazo de doce años.

La aplicación del Plan Especial y su ejecución, una vez concluidas las principales obras incluidas en el Plan de Usos, deberá convertirse en la auténtica hoja de ruta del desarrollo de los espacios portuarios más implicados en el crecimiento urbanístico de la ciudad. Al igual que antaño, Adra tiene en su puerto su mejor tarjeta de visita en cuanto a un nuevo modelo económico, que mejore además la imagen de una ciudad que, después de 3.000 años de navegación, ha encontrado en la franja costera y en el enclave portuario su nueva identidad.

Durante estos cien años, decenas de ingenieros han redactado más de 120 proyectos constructivos del puerto de Adra. Tanto ellos como los empresarios, las administraciones implicadas y el esfuerzo de miles de trabajadores han hecho posible el crecimiento de estas instalaciones. A todos ellos mi reconocimiento.

- ÁLVAREZ, M.: *Corpus Documental de Carlos V*. Universidad de Salamanca, 1997.
- ANDÚJAR CASTILLO, F.: *Una estructura de poder. El monopolio de la producción y comercialización de azúcar en Adra (Siglos XVI-XVIII)*. Motril, 1992.
- BLASCO SEGADO, R.: «Adra. Apuntes para su Historia». Folletín de *La Crónica Meridional*. Noviembre-diciembre, 1891.
- CUENCA GNECCO, V.: *Adra Siglos XVII y XVIII*. Adra, 1989.
- DIEGO CLEMENCÍN, D.: *Elogio de la Reina Católica Doña Isabel*. Academia de la Historia. Madrid, 1821.
- FERNÁNDEZ-MIRANDA FERNÁNDEZ, M. y CABELLERO ZOREDA, L.: «Abdera. Excavaciones en el Cerro de Montecristo». *Excavaciones Arqueológicas en España*. n.º 85. Ministerio de Educación y Ciencia. Madrid, 1975.
- FUNDACIÓN LEONARDO TORRES QUEVEDO: *Diagnosis y análisis de soluciones a la regresión del delta del río Adra, Almería*. Dirección General de Puertos y Costas del M.O.P.T. Madrid, 1991.
- GÓMEZ MARTÍNEZ J.A y COVES NAVARRO J. V.: *Trenes, Cables y Minas de Almería*. Instituto de Estudios Almerienses, 2000.
- GONZÁLEZ BLASCO, J.: *Natalio Rivas, Benefactor de la Alpujarra. La política de favores y recomendaciones*. Mancomunidad de Municipios de la Alpujarra Granadina, 2007
- GUTIÉRREZ LATORRE, F.: *Vida y Obra del Compositor Ángel Ortiz de Villajos*. Ediciones Rondas. Barcelona, 1993.
- HOLGADO MOLINA M.ª y OSTOS REY M.ª: «Los acuerdos de pesca marítima entre España y Marruecos: evolución histórica y perspectivas». *Revista Española de Estudios Agrosociales y Pesqueros*, n.º 194-195. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Centro de Publicaciones, 2002.
- MARTÍNEZ, MARTÍNEZ, M.: *Adra 1911. 75 Aniversario desde el inicio de las obras de su puerto*. Almería, 1986.
- MIGUEL DONOSO, A.: *Desarrollo de la industria azucarera en España*. Dirección General de Comercio y Trabajo. Madrid, 1912.
- NÚÑEZ, G y CASTELLANO M. A.: *Canalejas 3: Un grupo industrial andaluz en el corazón de la City madrileña. Aproximación marginal a la historia de las empresas de los años Veinte*. Universidad de Granada, 2001.
- PARACUELLOS, M; NEVADO, J. C. y MOTA, J. F.: *Entre África y Europa. Historia Natural de la Isla de Alborán*. RENPA. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Sevilla, 2006.
- PARACUELLOS RODRÍGUEZ, M.: «Las Albuferas de Adra (Almería, Sudeste Ibérico) y su relación histórica con el hombre». *Revista Farua*, n.º especial Historia de Adra. 2006.
- PAREJO, A. et alii: *Grandes Empresarios Andaluces*. Lid. Madrid, 2011.
- PÉREZ DE PERCEVAL, M. A.: *La Minería Almeriense Contemporánea*. Zéjel Editores. 1989.
- QUIROSA, R y FERNÁNDEZ AMADOR, M.: *Parlamentarios de Almería en la Transición a la Democracia*. Arráez. 2004.
- RODRÍGUEZ SEGADO, V.: «Advocaciones Marianas más populares de Adra en la Edad Moderna». *Actas de las V Jornadas de Religiosidad Popular*. Almería, 2010.
- RUZ MÁRQUEZ, J. L.: *Adra Siglo XIX*. 1981.
- RUIZ SÁNCHEZ, J. L.: «Asociaciones, partidos y sindicatos en Adra». *FARUA*. *Revista Farua*, n.º extraordinario. 2006.
- SALVÁ, M. y SAINZ DE BARANDA, P.: *Colección de Documentos inéditos para la historia de España*. Madrid. 1846.
- SÁNCHEZ PICÓN, A.: *La integración de la Economía Almeriense en el Mercado Mundial (1778-1936)*. IEA. 1992.
- : *Protagonistas en la historia del Puerto de Almería. 1878-2008*. Edit. Autoridad Portuaria de Almería. 2009.
- SÁNCHEZ PICÓN, A y CUELLA VILLAR, D.: *El Puerto de Almería (1805-2008) Una historia económica e institucional*. Autoridad Portuaria de Almería. 2010.
- SÁNCHEZ RAMOS, V.: *La Colonia Genovesa de Adra (S. XVI-XVIII)*. Boletín del Instituto de Estudios Almerienses. 1994.
- : «El Asalto Turco en la Villa de Adra de 1620. La etapa Mudéjar». *Revista Farua*, n.º especial Historia de Adra. 2006.

- : «La izquierda liberal de Berja y Miguel Dámato Gutiérrez». Revista *Farua*, n.º 12. 2009.
- SANZ CRUZ, M.: *Faros de Almería. Mucho más que señales marítimas*. Instituto de Estudios Almerienses. Diputación de Almería. 2007.
- SUÁREZ, A. et al.: «Memoria de la excavación de urgencia realizada en el Cerro de Montecristo (Adra, Almería)». *Anuario Arqueológico de Andalucía, 1986*. Consejería de Cultura. 1987.
- TAPIA GARRIDO, J. A.: *Historia de la Baja Alpujarra*. Almería. IEA. 2ª edición, 1989.
- VARGAS LORENTE, P.: *Diputados a Cortes por la Alpujarra: Natalio Rivas*. Ayuntamiento de Albuñol (Granada). 2006.
- VICIANA MARTÍNEZ-LAGE, A.: *La Costa de Almería. Desarrollo socioeconómico y degradación físico-ambiental. (1957-2007)*. Grupo de investigación Paralelo 37. Universidad de Almería.
- VILLANUEVA LARRAYA, G. «Apuntes para una biografía política de Rafael Gasset, un liberal regeneracionista». Revista *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie V. Hª Contemporánea. 1990.
- Archivos, bibliotecas digitales, hemerotecas y boletines**
- Archivo Histórico Provincial de Almería (AHPA).
- Archivo de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía.
- Archivo Municipal de Adra.
- Archivo del Puerto de Adra.
- Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. www.boja.es
- Boletín Oficial del Estado. Serie histórica. Gaceta de Madrid. www.boe.es
- Boletín Oficial de la Provincia de Almería. www.dipalme.org
- Diario de Sesiones de Cortes, Congreso. Recurso electrónico. Biblioteca del Parlamento de Andalucía.
- Diario de Sesiones de Cortes. Senado. Recurso digital. www.senado.es
- Hemeroteca de La Voz de Almería.
- Hemeroteca digital de la Diputación de Almería. <http://www.bibliotecadiputacion.almeria.es/>
- Biblioteca Virtual de Prensa Histórica. <http://prensahistorica.mcu.es/>
- Hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional. [http://www.bne.es/es/Catalogos/Hemeroteca Digital/](http://www.bne.es/es/Catalogos/HemerotecaDigital/)
- Hemeroteca digital de La Vanguardia. <http://www.lavanguardia.com/hemeroteca/>
- Hemeroteca digital de ABC. <http://hemeroteca.abc.es/>

■ A comienzos de 1900 los empresarios abderitanos Ángel Ortiz de Villajos López y José Gómez se convierten en los promotores del proyecto de muelle embarcadero metálico del puerto de Adra. El proyecto, redactado por el ingeniero Joaquín Ortiz de Villajos López, aplica un sistema para facilitar el embarque y desembarque de mercancías por medio de la construcción de un muelle embarcadero para los buques de mayor calado que concurren en ese momento en el fondeadero abderitano. El proyecto, valorado en 596.334 pesetas pretende reducir costes evitando el empleo de barcazas y reduciendo el tiempo de estancia de los buques. Su alto coste para una financiación privada impidió su materialización.

■ El 16 de julio de 1907 el *Diario de Sesiones de Cortes* del Congreso de los Diputados publica la proposición de ley elaborada y presentada por el diputado José Bellver Oña, declarando de Interés General el puerto de Adra, en los siguientes términos: «Artículo único: Queda comprendido entre los puertos de interés a que se refiere el párrafo 2º del artículo 16 de la Ley de 7 de mayo de 1880, el puerto de Adra en la provincia de Almería».

La Gaceta de Madrid publica el 21 de diciembre de 1907 la firma del rey declarando de Interés General el puerto de Adra, que permite iniciar los estudios para la redacción del proyecto.

■ El ingeniero José Molero Levenfeld concluye la redacción del proyecto de ejecución del puerto abderitano el 16 de julio de 1909, mediante la construcción de un dique de poniente de 766 m, un dique de levante de 325 m y el dragado general de la zona abrigada con un presupuesto general de ejecución de 3.664.899,98 ptas.

■ El ingeniero jefe de Obras Públicas de Almería, Ignacio Toll Padrís realiza en 1911 un estudio de la división en dos partes del proyecto elaborado por Molero Levenfeld para facilitar la subasta de las obras que es aprobado el 14 de julio.

■ Por Real Orden de 22 de julio de 1911 se señala para el 5 de septiembre a las 12:00 horas la fecha para la adjudicación de las obras de la primera parte del puerto de Adra: trozos primero y segundo (alineaciones 1.ª y 2.ª del dique-muelle de poniente y 3.ª, dique de levante) con el presupuesto de 1.936.918,12 pesetas.

■ El martes 5 de septiembre se produce la subasta del puerto de Adra, a la que se habían presentado seis postores. La Dirección General de Obras Públicas acuerda la adjudicación provisional de las obras a la empresa de Pelayo Montoya Aranda, por importe de 1.568.903,68 pesetas.

■ El político liberal Natalio Rivas, hombre clave en la aceleración de la contratación del proyecto, visita Adra entre el 10 y el 13 de septiembre para recibir el agasajo de la población, que en gratitud a sus buenos oficios lo nombra hijo adoptivo y pone su nombre a la principal calle de la ciudad.

■ El contratista Pelayo Montoya firma la escritura del contrato de adjudicación de las obras el 29 de septiembre. Los trabajos se inician oficialmente el 7 de noviembre de 1911.

■ El 6 de abril de 1914 el ingeniero Ángel Ochotorena concluye un primer proyecto reformado para ampliar la longitud del dique de poniente y posponer la ejecución del dique de levante y el dragado, debido a la imposibilidad de realizar estas últimas obras con garantías por la amenaza de los temporales del oeste.

■ El 29 de septiembre de 1915 se cumple la fecha máxima del plazo de ejecución del primer trozo del puerto de Adra, establecido en cuatro años. La contrata de Pelayo Montoya consigue de la Dirección General de Puertos una prórroga de tres años, con fecha 22 de julio de 1915, con lo que se aseguraba la continuación de las obras.

■ El 16 de junio de 1916 el ingeniero Ángel Ochotorena concluye el proyecto de andén de costa para evitar la erosión causada en la línea costera del interior del puerto que afectaba a un buen número de fincas y edificios. Este proyecto se convierte en un segundo reformado sobre el de 1911.

■ Primera Guerra Mundial. En la mañana del seis de enero de 1917 llegan al puerto de Adra nueve tripulantes italianos en un bote, del velero Carobermare con matrícula de Génova, que había sido torpedeado el día anterior a unas 40 millas de la costa abderitana por un barco alemán.

■ En la mañana del 15 de mayo de 1917 el vapor inglés Pancras con un cargamento de carbón con destino Génova es atacado por dos submarinos alemanes. Para defenderse de la agresión el capitán ordena acelerar la marcha dirigiendo proa a tierra, con el fin de

embarrancar en las playas abderitanas y quedar refugiado en zona neutral. El Pancras encalla en la costa de Guainos, a poniente del puerto abderitano. A pesar de los desperfectos, con la ayuda de un remolcador inglés logra ponerse a flote y continuar viaje en dirección Almería.

- Natalio Rivas llega en una pequeña embarcación al puerto de Adra el 9 de febrero de 1918 para visitar la marcha de las obras, comprobando los progresos de las obras del muelle de poniente.

- La Dirección General de Obras Públicas decide conceder una nueva prórroga de otros tres años, con fecha 18 de junio de 1918, para la continuación de las obras del puerto de Adra.

- El 18 de junio de 1921 se habría cumplido el plazo de la prórroga de las obras portuarias. Obras Públicas vuelve a conceder una tercera prórroga de las obras de otros tres años de duración, con fecha 3 de octubre de 1921.

- El ingeniero Antonio Pérez Núñez concluye el 2 de diciembre de 1922 la redacción de un tercer proyecto reformado, sustituyendo el revestimiento de bloques de mampostería hidráulica, por escollera de primera clase.

- El Pósito de Pescadores de Adra, fundado en el año 1920 procede, el 7 de junio de 1922, a la apertura de su sede en el n.º 75 de la calle Natalio Rivas, como asociación de pescadores y trabajadores del mar. Los objetivos señalados en sus estatutos tenían como único y exclusivo fin el de «procurar el bien moral y material de los socios por medio de la enseñanza general y profesional, creación de cajas de ahorros y préstamos, socorros mutuos, venta de los productos de la pesca, cooperativas, montepío y cuantas instituciones de previsión tiendan a mejorar la situación económica de los asociados».

- En 1923 se produce la suspensión de las obras del puerto, tras la publicación de un Real Decreto de 7 de noviembre de 1923 que sentaba las bases para la rescisión de contratos con derecho a revisión de precios, paralización que se prolongará hasta mediados de octubre de 1926.

- Resumen del estado económico de 24 años de obras portuarias. Desde la fecha del comienzo de las obras en noviembre de 1911, hasta la fecha estimada de su terminación, en septiembre de 1925, los gastos

realizados ascienden a 3.053.885,70 pesetas, siendo el presupuesto aprobado de 3.659.168,01 pesetas.

- A comienzos del verano de 1926 el laud pesquero Virgen de los Ángeles, patroneado por Francisco Fernández, naufraga a consecuencia de un temporal. Fallecieron cinco de los seis tripulantes, uno de ellos un muchacho de quince años, salvándose solo el marinero Gabriel Fernández González, que tras horas de naufragio fue rescatado por el vapor francés Montpelvanux, que dejó al superviviente en Gibraltar, desde donde se trasladó por carretera hasta Adra, donde ya le daban por muerto.

- Un temporal del sur que durará varios días, a mediados de abril de 1927, afecta de manera importante a la infraestructura portuaria y a la vía de acceso desde la cantera y provoca el hundimiento de un total de siete embarcaciones de cabotaje y pesca además de un remolcador, que se encontraban en el interior del puerto. Todo ello, debido a la fuerza de las olas y a la falta de abrigo que la infraestructura portuaria prestaba en ese momento.

- El año 1930 se inicia con la recepción provisional de las obras del trozo 1º del puerto de Adra, el 8 de enero, aunque la recepción definitiva de las mismas no llegará hasta el año siguiente, en los primeros días de la República, tras cerca de 19 años de trabajos.

- En la madrugada del 19 de marzo de 1934 un grupo de extremistas incendia la puerta principal de la iglesia de Adra, causando importantes desperfectos. El flamante gobernador civil, el periodista y escritor sevillano Francisco Hernández Mir, está al frente de la investigación y se traslada a Adra con guardias de asalto apoyados por la Guardia Civil. Se descubre una trama mediante la cual el incendio de la iglesia era un señuelo para distraer a la Guardia Civil y volar con explosivos la casa cuartel de Adra. El propio Hernández Mir señala a una persona que desempeñaba un puesto de confianza en las obras del puerto, como el que facilitó la dinamita sustraída de dichas obras, para fabricar los numerosos explosivos hallados. La dinamita se utilizaba para los trabajos de la extracción de piedra de la cantera, donde estaba situado el polvorín.

- En la tarde del 18 de julio de 1935 un hidroavión del ejército en vuelo de prácticas con cuatro tripulantes ameriza en el puerto. Una hora más tarde

emprende viaje a la base de Los Alcázares, pero capota por una avería mecánica, cayendo al mar sin que ninguno de sus tripulantes sufriese daños. El hidro iba tripulado por el sargento Emilio Roy Arias, un cabo, un ayudante y un mecánico.

- En agosto de 1936, una asamblea celebrada en el cine Capitol, de Adra, decide la incautación de todos los barcos de cerco y su colectivización inmediata. Tras la reunión se crea el Comité de la Industria Pesquera, que asume las funciones del Pósito de Pescadores, y pasa a controlar todo el complejo de la industria pesquera tanto a nivel de barcos como en la gestión de la fábrica de conservas vegetales existente, que fue incautada a su propietario, Fernando García Espín, pasando a elaborar una incipiente conserva de pescado destinada a abastecer a las tropas.

- Tras la toma de Málaga por las tropas franquistas el 7 de febrero de 1937, una caravana de refugiados de entre 150.000 y 190.000 personas llega a Adra, produciéndose un aumento de población de decenas de miles de personas con destino a la ciudad de Almería, a las que hay que alimentar. Coincidiendo con esta situación la aviación franquista bombardea Adra provocando cientos de muertos. El Gobierno de la República decide el embarque por el puerto de Adra para evacuar a buena parte de esa población fugitiva hacia los puertos de Alicante, Valencia y Barcelona.

- Un grupo de pescadores de Adra participa, entre los días 23 y 24 de mayo de 1938, en la operación de rescate de Carchuna, operación de comando en la que son liberados alrededor de 308 oficiales y soldados del ejército republicano del norte que se encontraban confinados en el castillo de Calahonda (Granada).

La maniobra se realizó a 4 millas dentro de las líneas enemigas. La liberación de los prisioneros es realizada por un grupo de soldados de las compañías especiales –guerrilleros republicanos– conocidos como «los hijos de la noche» en una espectacular operación de rescate, en la que participaron marineros y embarcaciones del puerto de Adra.

- El 25 de mayo de 1941, el joven empresario de 32 años, Joaquín Vázquez Vázquez adquiere la fábrica de conservas Santa Isabel, propiedad en ese momento del Banco Español de Crédito, por el precio de 190.000 pesetas.

Santa Isabel había nacido como fábrica de conservas vegetales de la mano del empresario Fernando García Espín en 1926.

Nace así la segunda etapa de la fábrica. A partir de ese momento, Conservas Santa Isabel vuelve a una actividad completa y simultánea, durante más de veinte años, la elaboración de conservas vegetales con las conservas de pescado, continuando como conservera de productos del mar hasta 1996, manteniendo un proceso de elaboración artesanal y una calidad reconocida.

- El 10 de febrero de 1942 terminan las obras de reparación del tinglado cerrado del puerto que recuperará su función para el almacenamiento de mercancías en el muelle comercial de poniente. El tinglado tenía graves desperfectos debido a sus distintos usos durante la Guerra.

- En marzo de 1944 el puerto de Adra va a verse implicado en la Segunda Guerra Mundial. Los aliados descubrieron una organización hispano-alemana para el transporte y distribución de suministros procedentes de Francia, hacia los puntos más dispares de la península, utilizando trenes, camiones, pequeños mercantes y pesqueros.

Parte de los suministros iban a la isla de Alborán, donde los alemanes, con pleno consentimiento de autoridades militares, tenían establecida una estación de radio que controlaba el tráfico marítimo aliado. Para trasladarlos allí desde el puerto de Adra y abastecer a los submarinos nazis se contaba con rápidas embarcaciones del resguardo de tabacos, un servicio privado contra el contrabando, vinculado a la C.^a Arrendataria de Tabacos de Juan March.

- El 28 de noviembre de 1944 se reanudan las obras del puerto que había estado interrumpidas desde el año 1937. La empresa González Barros inicia los trabajos del proyecto reformado de prolongación del dique de poniente del puerto de Adra por 3.434.769,11 pesetas.

- El 30 de julio de 1945 el Ministerio de Obras Públicas concede a la sociedad limitada Linares-Vázquez la ocupación de una zona dentro de los terrenos propiedad del puerto de Adra para construir una fábrica de hielo y cámara frigorífica en una superficie máxima de 800 m² con capacidad para una producción de quince toneladas de hielo diarias. Esta sociedad será la

primera empresa privada que se instalará en el recinto portuario, con una concesión a 45 años.

- El 1 de febrero de 1948 va a tener lugar el nacimiento de la Cofradía de Pescadores de Adra, que asumelas funciones del Pósito de Pescadores Nuestra Señora del Mar. La creación de la Cofradía Sindical Comarcal de Pescadores se va a oficial mediante el traspaso de todas las competencias, propiedades y activos del Pósito, entidad que desaparece.

En ese momento se traspasan todos los activos del Pósito valorados en algo más de 205.000 pesetas así como su personal administrativo que queda integrado en el de la Cofradía. El presidente del Pósito, Nicolás Linares Martín, se convierte en el primer patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Adra. En julio de 1950 la Cofradía va a estrenar un nuevo edificio de dos plantas frente al andén de costa y el varadero, en la Explanada de Heredia, conocido como «Casa del Pescador» que albergará las escuelas de orientación marítima, clínicas del seguro de enfermedad y oficinas.

- El 11 de diciembre de 1949 se produce la mayor tragedia de un pesquero con base en el puerto de Adra, con el nombre de María Enriqueta. Se trataba un barco de arrastre o baca, bautizado así por ser el nombre de las dos esposas de los socios armadores Nicolás Linares Martín y Joaquín Vázquez Vázquez. A finales de los años 40 era el pesquero más grande del puerto de Adra y posiblemente el mejor barco de la provincia.

La embarcación, que había sido construida en Águilas (Murcia) fue sorprendida por un violento temporal de levante cuando se encontraba faenando en las proximidades de Villa Sanjurjo, la actual Alhucemas, entonces territorio español.

El arrastrero trató de refugiarse en el puerto de la ciudad norteafricana. Pero la virulencia del temporal fue de tal magnitud que los intentos por alcanzar el puerto resultaron infructuosos. La embarcación naufragó sin que se pudiese localizar un solo resto del barco. En el naufragio perecieron los 24 tripulantes comandados por su patrón Montoya Ferrón, salvándose otros seis que no se habían embarcado en esa jornada.

La angustia de los familiares ante la incertidumbre del paradero del barco y sus tripulantes se prolongó más de una semana, hasta que el día 20 de diciembre la prensa llevó a portada la confirmación del naufragio y la desaparición de toda la tripulación.

- Los temporales de diciembre de 1949 dejan la cabeza del dique de poniente muy deteriorada. La zona destruida alcanza en estos momentos una longitud de 25 metros y hay otros 15 metros en peligro de ser arrastrados por el mar. Todos estos metros lineales de dique corresponden a 50 metros en los que no se terminó de construir toda la superestructura y que tenían, por lo tanto, incompleta la defensa de escollera.

- Los primeros trabajos de dragado desde el inicio de la construcción del puerto se realizan en el verano de 1950. Entre el 21 de agosto y el 11 de septiembre fueron llevados a efecto por la draga Dracafica, siendo el destajista de las obras la empresa Dragados y Construcciones. El volumen de ese primer dragado ascendió a 41.174 m³.

- El 5 de marzo de 1953 el aterramiento de arenas de poniente hacia el espigón de levante cierra la bocana completamente a pesar de los esfuerzos de la draga Emilia.

Los problemas se van a prolongar más de un mes. La gravedad de la situación hace que el propio ministro de Obras Públicas, Conde de Vallellano, se desplace hasta Adra para conocer el problema in situ, pudiendo contemplar la bocana completamente cerrada.

El día 8 de abril el ministro confirma que se ha logrado abrir la bocana, con lo que el puerto vuelve a estar en franquicia y anuncia una serie de ambiciosas obras para solucionar el problema de manera definitiva, mediante la construcción de un espigón pantalla en el dique de poniente.

- El 19 de noviembre de 1953, el Laboratorio Central de Hidráulica de Francia realiza en París varios ensayos por medio de una maqueta a escala del puerto de Adra para reproducir los movimientos de las arenas que cerraban la bocana. Los ensayos perseguían una predicción fiable sobre lo que ocurriría acerca de la eficacia de las obras del modelo de espigón pantalla que se fuese ejecutando y las variaciones que pudieran observarse modificando su orientación.

Durante el cuarto ensayo se logra dar con un modelo constructivo que evitaba que las arenas le diesen la vuelta al morro. El éxito de este último ensayo, que se va a repetir con resultados igualmente positivos va a ser determinante en la elección del espigón pantalla más conveniente de ejecutar. Las obras del espigón pantalla quedan terminadas el 31 de diciembre

de 1955 alejándose para siempre el fantasma de los aterramientos.

- En la primavera de 1954 concluyen las obras del tinglado para lonja de pescado en el muelle de Poniente, dentro de su primera alineación. Este edificio se situaba paralelamente al muelle de poniente y a unos ocho metros de distancia del cantil de éste. Sus dimensiones exteriores: 28,20 metros de largo por 13,20 de ancho. La fachada principal se situaba frente al puerto y por la apertura de las cancelas de madera podía convertirse en tinglado abierto para facilitar las operaciones a que se destinaba.

- Desde 1958 la empresa Minas del Mediterráneo, sociedad concesionaria explotadora de minas de hierro en las provincias de Almería y Granada, viene embarcando sus minerales procedentes de las minas alpujarreñas de la Gabiarra (Laujar de Andarax) por el puerto de Adra a un ritmo de 1.500 toneladas mensuales, cantidad que va incrementando progresivamente hasta las 5.000 toneladas/mes. Este uso de las instalaciones portuarias como cargadero junto al tinglado cerrado del muelle de poniente se va a mantener hasta 1974.

- El 22 de diciembre de 1958, unas semanas después de la finalización total de las obras de refuerzo del espigón pantalla, se produce un violento temporal del S.O. que inunda por completo la explanada a poniente del puerto y provoca incluso el corte de la CN-340. Los efectos negativos sobre las infraestructuras portuarias recién acabadas se dejan sentir con la destrucción de veinticinco metros de espigón pantalla contiguos al morro.

- En 1959 la vía del ferrocarril de la cantera al puerto no cumple ninguna función desde hace tiempo y además supone un obstáculo para el desarrollo del callejero urbano y de la actividad agrícola. Una de las principales arterias de Adra por urbanizar es el conocido paseo de los Tristes, denominado popularmente como «El Carril» vía paralela a la calle Natalio Rivas que desemboca en la playa de San Nicolás y en el dique de levante. Por este paseo discurría la vía del ferrocarril al puerto. El 8 de junio de ese año, el Ayuntamiento solicita al Grupo de Puertos la autorización para levantar los primeros 20 metros de vía coincidiendo con el tramo de la desembocadura de El Carril a la playa, con el fin de urbanizar el acceso a la playa de San Nicolás.

- En enero de 1960 el armador Nicolás Linares Navarro es elegido patrón mayor de la Cofradía de Pescadores con poco más de 25 años de edad, sustituyendo a su padre, Nicolás Linares Martín. Desde ese momento, Nicolás Linares se va a convertir en el empresario clave del sector pesquero abderitano y va a dotar a la cofradía y al puerto de Adra de una gran influencia en la esfera andaluza y nacional. Durante su dilatada carrera, la flota pesquera de cerco va a lograr su máximo desarrollo y las indicaciones de la Cofradía acerca de los proyectos constructivos que se desarrollan en el puerto, van a ser muy tenidas en cuenta.

- El 8 de abril de 1960 se produce el mayor golpe al contrabando organizado que como en otros enclaves costeros tenía al puerto de Adra como base de operaciones desde al menos mediados de los años 50. Una operación de investigación sin precedentes realizada por el propio teniente coronel Juan Atares Peña, máximo responsable de la provincia de Almería, provoca la detención, el día 8 de ese mes, de varios miembros de la capitania de la benemérita en Adra, incluido su máximo responsable. Un asunto conocido desde hacía años, pero silenciado las autoridades locales y políticas del momento.

Atares Peña, que había tomado posesión de su cargo el 3 de marzo, se desplazó hasta Adra para arrestar personalmente a los implicados.

- El 15 de abril de 1961 concluyen las últimas obras complementarias de accesorios para el funcionamiento del varadero, instalado junto al edificio de obreros portuarios. La finalización de las últimas obras complementarias permiten contar con unas instalaciones con capacidad para atender cuatro embarcaciones de manera simultánea.

- A la una de la tarde del martes 9 de abril de 1963 fondea en el puerto el yate Azor, en el que viaja Francisco Franco, acompañado de su esposa y del ministro almirante Nieto Antúnez.

A las dos en punto Franco desembarca en el puerto con destino a un viaje de cinco horas por distintos municipios de La Alpujarra hasta llegar al puerto de Motril donde embarcó de nuevo en el yate.

- El 8 de junio de 1964, Manuel Fraga visita Adra dentro de un viaje que el ministro de Información y Turismo realiza a la provincia de Almería. Fraga recorre la costa abderitana, sus playas y el puerto y vislumbra

grandes posibilidades turísticas para el municipio abderitano.

- Durante la feria y fiestas de 1965 la zona de servicios del puerto donde se ha construido el complejo de la estación de servicio Brisamar, va a tener un protagonismo especial al erigirse en su zona ajardinada un monolito de piedra de Montjuich en reconocimiento a la República del Paraguay, que comparte con Adra la tradición de la producción de caña de azúcar. El acto para descubrir el monolito se produce el 6 de septiembre, el día de inicio de la feria, acontecimiento que cuenta como invitado de honor al embajador paraguayo en España, Fabio da Silva.

- En enero de 1966 el accidente nuclear de Palomares, en el municipio almeriense de Cuevas de Almanzora, alarma a la población debido a la contaminación radiactiva y a la búsqueda de algunas bombas atómicas desaparecidas. En plena operación de recuperación de los artefactos, denominada Flecha Rota, el miedo a que los productos marinos estén contaminados por la radiación hunde los mercados. El 18 de febrero el jefe de la sección económica de la Cofradía de Pescadores de Adra, Nicolás Linares Martín, asiste a una reunión de todas las cofradías de la provincia acordando solicitar al Gobierno una campaña publicitaria en prensa, radio y televisión para tranquilizar a los consumidores y lograr el restablecimiento del mercado almeriense de pescado.

- El 8 de marzo de 1966, Fraga visita de nuevo Almería y se baña en las aguas de Palomares para tranquilizar a la opinión pública sobre los temores a la contaminación radiactiva. La campaña publicitaria que pedían las cofradías de pescadores se lleva a efecto a través de las imágenes del ministro de Información y Turismo zambulléndose junto con el embajador norteamericano en España en las aguas almerienses. La visita tiene su efecto en la recuperación de la confianza en los productos del mar, cuyas ventas comienzan a repuntar.

- En abril de 1966, coincidiendo con la Semana Santa se va a producir un segundo viaje del general Franco al puerto de Adra. El día 5, llega a bordo del yate Azor acompañado de su mujer y de otros familiares. En esta ocasión Franco no baja a tierra y pernocta en el Azor en el puerto, para continuar viaje al día siguiente destino Motril.

- El 15 de noviembre el ministro de Obras Públicas, Federico Silva Muñoz, comienza en Adra una visita por varios municipios de la provincia. A petición del alcalde abderitano el ministro anuncia que el camino exterior de servicio del puerto será destinado a carretera alternativa para atravesar el casco urbano y poder descongestionar la calle Natalio Rivas.

- En diciembre de 1966 la Dirección General de Promoción de Turismo presenta un folleto de promoción de la Costa del Sol, que en esos momentos se extiende por una amplia zona de la costa mediterránea andaluza desde la localidad gaditana de Tarifa hasta el Cabo de Gata en Almería. De entre las instantáneas seleccionadas que compone la relación de imágenes del folleto figura una panorámica del puerto de Adra.

- La conclusión de las obras del muelle de costa se produce el 15 de agosto de 1967. Al término de las mismas se comprobó que su longitud final era mayor que la proyectada, de 160 metros, gracias al aprovechamiento de un antiguo muelle construido en los años 20 y al empleo de más de 1.351 toneladas de escollera para la construcción de la banqueta. Esta obra permite el traslado paulatino de los servicios de la flota pesquera desde el muelle de poniente al nuevo emplazamiento.

- El 18 de febrero de 1972 concluyen las obras del proyecto de terminación de los diques del puerto de Adra. Con este proyecto se pretende terminar el dique de levante y sustituir las antiguas balizas de señalización de acetileno por dos eléctricas, montadas sobre torretas de fábrica, evitando la necesaria recarga de acetileno y mejorando definitivamente el precario estado de las sustentaciones de las actuales balizas. Estas obras son complementarias a la reciente construcción del muelle de costa, con lo que concluye la delimitación de la dársena del puerto y las infraestructuras básicas.

- El 4 de marzo de 1972 el Ministerio de Obras Públicas aprueba los nuevos límites de la zona de servicios del puerto y por tanto va a entregar a Patrimonio del Estado alrededor de 52.200 m² de terrenos sobrantes. La consecuencia inmediata va a ser la construcción del nuevo colegio público Mare Nostrum sobre los 25.000 m² solicitados y ubicados al N.O. de la parcela sobrante. El ministerio de Educación comienza a edificar dicho colegio en agosto de 1971, como avanzadilla de

una importante zona de equipamientos educativos y deportivos a desarrollar en el futuro.

■ El 19 de octubre de 1973 se van a producir en Adra las mayores inundaciones de todo el siglo XX que dejan en el puerto una larga huella de aquel desastre natural. El suceso provoca la paralización de las obras del puerto durante años y supondrá también la destrucción de buena parte de sus instalaciones, sobre todo en lo referente al vallado y al alumbrado, aparte de las toneladas de lodo, barro y toda clase de escombros y vehículos que la riada vierte al interior del puerto por el andén de costa, principalmente. Tras varias horas de riada cruzando las principales calles del pueblo, el único gran aliviadero estaba en el propio recinto portuario. Sin embargo, la muralla de cerramiento construida en 1967 impedía la salida del caudal, que retornaba a las calles cercanas, lo que no permitía que el nivel bajase en las calles de la ciudad.

El Ayuntamiento decidió el derribo parcial la muralla, lo que permitió que, a través del andén de costa y del muelle de ribera, se evacuase una gran cantidad de agua mezclada con escombros y materiales diversos que habían sido arrastrados por la fuerza del agua.

Cuando todo pasó, la noticia de la destrucción de la barriada costera granadina de La Rábita (Albuñol) puso en marcha de manera solidaria los primeros socorros de alimentos y de equipos de rescate a través de varias embarcaciones pesqueras de Adra.

■ Las obras del edificio social y de servicios del Club Náutico van a quedar terminadas en julio de 1976. El Ministerio de Obras Públicas había autorizado previamente su instalación en una parcela de 575 m² de superficie en la zona de servicios del puerto, a levante del calafate, en el muelle de ribera.

■ Del 18 de noviembre al 2 de diciembre de 1978 se produce la primera huelga en el puerto de Adra desde la Guerra Civil y el periodo republicano. Comisiones Obreras, por la parte social, y la organización empresarial Asempal, en representación de los armadores, discrepan sobre una serie de puntos en cuanto a retribución y en lo referente a descansos, tanto para los trabajadores de cerco como de arrastre, en total unos 300 repartidos en 22 embarcaciones. Uno de los temas más controvertidos es la distribución de las ventas de pescado del 55% para los pescadores y del 45% para el armador.

■ El 7 de abril de 1979 el pesquero El Colorao con matrícula en el puerto de Adra faenaba con base en la localidad de Arenys de Mar (Barcelona). En las primeras horas de ese día, siete marineros del pesquero fallecieron tras ser abordada y hundida esta embarcación por el mercante Playa Dorada a unas seis millas frente a Barcelona. El Colorao tenía una eslora de 12 metros con un desplazamiento de 17 toneladas y media. Por su parte el Playa Dorada desplazaba más de 230 toneladas y tenía 37'52 metros de eslora.

El suceso se registró sobre las 6:30 horas de la mañana a 6,35 millas frente a la costa de Barcelona. Como consecuencia del abordaje, el pesquero, con una tripulación de doce marineros, se partió por la mitad, hundiéndose de inmediato. De manera milagrosa, cinco marineros que se encontraban en el castillo de proa durmiendo, salvaron sus vidas a pesar de permanecer media hora hundidos, gracias a que la burbuja de aire del propio hundimiento les permitió seguir respirando.

El resto de la tripulación, los siete marineros fallecidos, se encontraba en el lado de popa y el propio peso de la maquinaria unido al impacto del abordaje del mercante, los arrastró al fondo.

Los siete fallecidos en el hundimiento del pesquero de Adra eran los hermanos Pedro y Jaime Campoy Vargas, Juan Manuel Salmerón González, José Miguel Rivera Rodríguez y los hermanos Eduardo, José y Francisco Pérez Maldonado, éstos últimos propietarios de la embarcación. La prensa de Barcelona y de Almería hizo un seguimiento especial de este suceso, señalando los expertos en navegación marítima que con el uso adecuado de los instrumentos existentes en ambas embarcaciones, el abordaje podía haberse evitado. El 14 de abril el ministro de Relaciones con las Cortes, Rafael Arias Salgado, asiste en Adra al sepelio de seis de las víctimas, no localizando el séptimo cadáver que correspondía al de Pedro Campoy Vargas. Finalmente su cuerpo sería recuperado por un pesquero el 16 de junio de ese año.

■ El 23 de junio de 1980, dos jóvenes resultan heridos de gravedad, sufriendo uno de ellos la amputación de una mano como consecuencia de la manipulación de un artefacto que minutos antes había encontrado en el mar, en la playa próxima al espigón de poniente. Según testigos presenciales uno de los jóvenes buceó para

sacar un objeto metálico que se había enganchado con un pequeño corcho. Una vez en tierra, no le dio importancia, pero su compañero empezó a manipularlo golpeándolo, en cuyo momento se produjo la explosión. Al principio se pensó que lo que había explotado era una granada empleada en maniobras militares, pero días después se supo que el explosivo era un cartucho de dinamita empleado de manera ilegal en la pesca de cerco. La amenaza de la sobreexplotación de las especies pelágicas debido al empleo de estos métodos ilegales, va a convertirse en una realidad en menos de una década.

- El 30 de junio de 1981, concluyen las obras de la nueva lonja que se construye en el muelle de costa, junto a la nueva fábrica de hielo y al servicio de carburantes para las embarcaciones pesqueras. Este nuevo edificio de 72 m de longitud cuenta con una superficie total de 792 m², incrementando la superficie de la nave en unos 260 m² sobre el proyecto original, a petición de la Cofradía de Pescadores. Quedaban atrás las estrecheces de aquel tinglado del año 1954 de poco más de 324 m² y de 28,20 m de longitud, en el que el sector pesquero había venido desarrollado sus ventas en origen.

Esta nueva lonja viene a cubrir las necesidades logísticas de un sector pesquero al alza, que va a batir en los años siguientes las cifras récord de toneladas desembarcadas e ingresos.

- Entre el 11 de marzo y el 16 de mayo de 1983 se produce la negociación de un nuevo convenio colectivo que sustituía al de 1978, con una visible falta de entendimiento entre las partes. Se registraron graves incidentes debido a los desacuerdos entre armadores y pescadores. Desde el 11 de marzo y durante un mes la flota pesquera permanece amarrada en el puerto.

En la negociación de este convenio participaron las centrales sindicales UGT y Comisiones Obreras, y la organización empresarial ASEMPAL en representación de los armadores.

El 29 de marzo, en un ambiente de máxima tensión y tras varios días de protestas en la calle se firmó un acuerdo, con el que se ponía fin a la huelga, aunque los empresarios lo consideraron nulo de pleno derecho, al afirmar que habían sido coaccionados y amenazados tanto ellos como sus familias. Esta situación provoca la dimisión de Nicolás Linares como patrón mayor.

Con motivo de la tensión reinante, los empresarios plantearon como último recurso y subsidiariamente, el cierre patronal. Ante esta decisión el colectivo de trabajadores (unos 600 pescadores componían en ese momento el censo de trabajadores del puerto de Adra) arropados por sus familias, se concentraron ante las casas de los armadores produciéndose graves disturbios, como el corte de la iluminación de las calles. De manera ocasional se produjeron algunas agresiones.

Los armadores, temerosos de que se produjese un asalto a sus viviendas, huyeron durante varias semanas de la localidad y no regresaron hasta que el gobernador Civil, Tomás Azorín, no les garantizó su integridad física mediante la protección de la Guardia Civil. Finalmente las fuerzas policiales restablecieron el orden, el convenio se firmó y ello supuso una serie de ventajas laborales en cuanto a mejoras salariales de las retribuciones «a la parte» y descansos. El caso provocó varios acalorados debates en el Congreso de los Diputados en los que las autoridades reconocieron que los armadores habían firmado bajo coacción.

Las negociaciones superaron los dos meses y el amarre de la flota se prolongó durante toda la Semana Santa de ese año. El 13 de abril las negociaciones se reanudan y se acuerda volver a la actividad laboral. El proceso negociador alcanza la campaña electoral previa a las elecciones municipales del 8 de mayo y se convierte en el tema principal de los mítines de las distintas formaciones políticas.

- En agosto de 1983 la Cofradía de Pescadores de Adra adopta la decisión unilateral de que la lonja de pescado realice actividad comercial también los domingos, lo que rompe la unidad de criterio del resto de las cofradías andaluzas. El diputado socialista y alcalde de Barbate, Serafín Nuñez Sánchez presenta una queja formal ante el Parlamento Andalúz pidiendo que se obligue a la Cofradía a retornar a la situación anterior. Pero ni el Parlamento Andalúz ni la Consejería de Agricultura y Pesca pueden intervenir de momento, ya que las competencias en materia de cofradías aún no han sido transferidas.

- A partir de enero de 1984, el puerto de Adra queda adscrito al Sistema Portuario Andalúz. La Junta de Andalucía recibe la titularidad y se hace cargo de la gestión y desarrollo de todos los puertos deportivos, pesqueros y de refugio que no tuviesen la calificación

de interés general por el Estado, siendo éstos últimos los grandes puertos en los que se desarrollan actividades de comercio marítimo. Al mismo tiempo la Comunidad de Andalucía asume el personal adscrito al listado de puertos transferidos localizados en las cinco provincias costeras. La Junta de Andalucía se encargará del desarrollo de estas infraestructuras portuarias, de su planificación y de la realización de las obras necesarias.

- El BOE de 26 de junio de 1984 incluye la publicación del Real Decreto por el que se regula la Pesca del Coral, que abre un nuevo horizonte de actividad empresarial para el puerto de Adra. El Real Decreto autoriza esta pesca en las cercanas aguas que rodean a la isla de Alborán, cuyos fondos son ricos en coral rojo, muy apreciado en la alta joyería. Esta nueva normativa abre la posibilidad antes prohibida de utilizar embarcaciones pesqueras con redes autorizadas y artefactos submarinos. La medida es adoptada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a propuesta del secretario General de Pesca, Miguel Oliver, como forma de impedir que se esquilmasen los recursos corallinos de Alborán, que se venía produciendo por parte de los pesqueros italianos que utilizaban un artefacto de arrastre poco selectivo que destrozaba los fondos marinos.

- El 27 de octubre de 1984 los hermanos Nicolás y Andrés Linares, fundadores de la empresa Pescalina S.L. crean una nueva división denominada Coralina S.A. y presentan en Adra el primer centro fabril de coral rojo. Esta empresa tiene una capacidad de producción anual superior a los 1.000 kilogramos brutos de coral por los que se espera alcanzar una facturación superior a los 300 millones de pesetas. Su puesta en marcha supone una inversión de 135 millones de pesetas. El proceso de manipulación comprende la extracción del coral en el mar de Alborán, su selección, clasificación y elaboración, en el que intervienen un centenar de trabajadores. En la inauguración de las instalaciones, el sábado 27 de octubre, Nicolás Linares, que cuenta con dos de las cuatro licencias otorgadas por el Ministerio de Agricultura para faenar el coral mediante embarcaciones de arrastre, se refiere a esta nueva actividad como una posibilidad para la reconversión de parte de los trabajadores de la flota pesquera abderitana.

- Entre 1984 y 1986 la conflictividad social va a ser una constante en el día a día del puerto. En un principio y debido al agotamiento de los caladeros se producen desde el final del verano de 1984 una situación de falta de capturas que incide directamente en los pescadores, cuyos salarios se perciben por el sistema a la parte, no existiendo precedente de percibir salario mínimo. En ese momento, armadores y trabajadores acuden juntos para buscar una solución transitoria ante las autoridades autonómicas. Pero la Junta se pronuncia en noviembre del año siguiente y desestima la petición de 18 armadores abderitanos que habían solicitado expediente de regulación de empleo por causas de fuerza mayor y habían pedido que la Consejería de Trabajo se hiciese cargo de abonar el desempleo correspondiente. La respuesta de la Junta es clara: o se abona el salario base a los pescadores o se tramita un expediente de regulación de empleo (ERE) por motivos económicos. A partir de ese momento surgen las divergencias. Esta situación coincide en 1985 con una serie de reveses que la flota de cerco va a sufrir en los caladeros marroquíes a pesar de estar el convenio en vigor.

- Lejos de la llegada de una solución al problema, en diciembre comienzan a producirse los primeros despidos no pactados entre ambas partes. A comienzos de 1986 la Cofradía de Pescadores busca una solución de consenso y su patrón mayor Cristóbal González Martínez propone la suscripción de un crédito extensivo a todo el censo de trabajadores de cerco, avalado por la Consejería de Agricultura y Pesca. Pero no obtiene el respaldo de un grupo de armadores que forman parte del cabildo de esa institución y presenta su dimisión. Inmediatamente un centenar de pescadores y algunos representantes sindicales protagonizan un encierro en la sede de la cofradía, que se va a prolongar durante ocho días, tiempo en que deja de funcionar la fábrica de hielo y cesa la actividad pesquera.

- En febrero de 1986 la delegación provincial de Trabajo de la Junta está ya tramitando los ERE solicitados por los 22 armadores de cerco. El empresario Nicolás Linares, presidente de la Interfederativa de Cofradías de Pescadores de Andalucía remite a todas las partes implicadas un documento en el que llama a una negociación arbitrada por la administración. El llamamiento tiene buena acogida y el sindicato CC.OO. y representantes de la Cofradía llegan a un acuerdo en una

reunión en el ayuntamiento de Adra en presencia del alcalde Pedro Sarmiento. El acuerdo de mínimos permite a cada pescador obtener un préstamo de 35.000 pesetas, avalado por el armador de la embarcación donde está enrolado. Los encerrados deponen su actitud y la fábrica de hielo vuelve a funcionar de nuevo. El mes de julio de 1986 se inicia con el anuncio de que las demandas presentadas por alrededor de 80 pescadores de cerco con base en el puerto de Adra, solo 25 han sido atendidas favorablemente. Este colectivo laboral, enrolado en unas 16 embarcaciones, reclamaba el abono del salario mínimo garantizado, correspondiente a los meses de julio a octubre del año anterior. Pero el magistrado tiene en cuenta en su sentencia los ingresos de todo el año 1985 y no solo los de los meses de crisis por la falta de capturas. A finales de 1986 unos 200 pescadores de cerco están acogidos al subsidio de desempleo, con unas percepciones mensuales que no superan las 32.500 pesetas.

- Desde marzo de 1986 el grupo ecologista Greenpeace solicita al Ministerio de Agricultura y Pesca la supresión de las licencias de extracción del coral mediante la modalidad de arrastre. El 24 de mayo el buque Sirius de esta organización intercepta en aguas de Alborán al pesquero coralero Rico Mar con base en Adra para impedir que siga faenando con los artefactos de arrastre. Esta campaña para impedir que los barcos coraleros pudieran extraer el coral, se extiende durante todo el verano. Ante las presiones ecologistas a las que se suma de manera decidida el sindicato UGT, el ministro de Agricultura Carlos Romero, anuncia que las licencias para extraer coral con embarcaciones de arrastre no se van a renovar. Desde mediados de octubre se paraliza la actividad extractiva de los cuatro pesqueros que tenían las licencias, dos de ellos con base en el puerto de Adra.

- Con el fin de conocer el estado de situación del puerto de Adra, la Consejería de Política Territorial encarga el Estudio de Levantamientos Batimétricos, Topografía y Ordenación del Puerto de Adra, que el equipo redactor concluye en mayo de 1986. El estudio va a servir de base para una nueva ordenación de las instalaciones portuarias y un regreso de la actividad pesquera al muelle de Poniente.

- El 2 de diciembre de 1986 un fuerte temporal de Levante sorprende al barco de arrastre Apolo XI con

base en Adra, cuando se dirigía al puerto de Málaga. El pescador abderitano Joaquín Muñoz García cae al mar y desaparece cuando estaba en cubierta debido a la fuerte tempestad.

- En noviembre de 1987 el puerto de Adra sufre una importante ola de robos por lo que se refiere a las embarcaciones pesqueras. Además, en el caso del pesquero Fortun, este barco queda seriamente afectado por el incendio provocado por los propios intrusos. Otros barcos como el Miguelete II y el Nuevo Miguelete también se ven afectados por esta ola de asaltos. La Cofradía de Pescadores y los propietarios de las embarcaciones piden que ponga algún tipo de vigilancia en las instalaciones portuarias para acabar con este problema.

- Tras la paralización durante todo el año 1987 del concurso para la obtención de las nuevas licencias para la captura selectiva del coral, la extracción de coral rojo en Alborán va a retomarse entre 1988 y hasta 1997 por medio de un artefacto submarino tripulado monoplaza, el Neree 201, que iba transportado en la embarcación de apoyo Côte de Nacre, con base en el puerto de Adra. Este barco iba provisto de un brazo grúa con el que se realizaba la suspensión del submarino desde la cubierta para poder realizar su inmersión. Este sistema de captura selectiva de coral fue pionero en toda España, ya que la Isla de Alborán fue el único lugar protegido de las costas españolas donde se utilizaron submarinos para la captura de coral rojo. Diseñado para intervenir en profundidades de hasta 180 metros, disponía de cinco propulsores que le permitían gran facilidad de maniobra.

- A partir de mayo de 1990 el puerto de Adra va a empezar a registrar un fenómeno migratorio sin precedentes con la llegada de inmigrantes africanos que cruzan el mar de Alborán a bordo de pateras. En el primer caso registrado en Adra, fechado el día 21 de mayo, la Guardia Civil va a remolcar hasta el puerto una embarcación con capacidad para unas 25 personas y provista de potentes motores fuera borda, que ha sido hallada entre Las Albuferas y la desembocadura del río Adra. Sus ocupantes habían saltado a tierra y diseminado por la comarca del poniente almeriense en busca de trabajo en los cultivos bajo plástico.

- En 1991 a mediados de septiembre se produce en el puerto la botadura del barco congelador de 26 metros

de eslora, que ha sido construido en los astilleros abderitanos. El Nicolás y María, que desplaza 50 toneladas, dispone de dos cámaras congeladoras, cámaras frigoríficas, cocina, camarotes, servicios, duchas, dos cubiertas y una espaciosa sala de máquinas. Está equipado con un motor de 360 caballos y su velocidad punta alcanza, los 11 nudos por hora. Su coste alcanza los 130 millones de pesetas.

- A finales de julio de 1992 la Consejería de Obras Públicas y Transportes anuncia la creación de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA) para gestionar los treinta y dos puertos sobre los que en ese momento tiene competencias y entre los que se encuentra el de Adra. A la nueva empresa se le adscriben los derechos de uso y los servicios portuarios de las instalaciones de gestión directa, principalmente pesqueros, y los de gestión indirecta, sobre todo deportivos, si bien está en marcha un plan para introducir los usos deportivos en los primeros, como es el caso del puerto abderitano.

- El 15 de enero de 1993 son adjudicadas las obras del Proyecto de Corrección de la Agitación Interior del Puerto de Adra a la empresa Ferroviaria con el plazo de ejecución de seis meses y un importe de 118.250.000 pesetas. Las obras estarán finalizadas en el último trimestre del año. Se trata de una de las principales actuaciones que van a transformar la fisonomía del puerto, mediante la construcción de sendos espigones interiores que eviten los problemas derivados de la agitación, que provocaban desperfectos en las embarcaciones amarradas en los muelles.

- En enero de 1993 se produce un accidente mortal en el pesquero abderitano Hermanos González cuando faenaba frente a la costa granadina de Castell de Ferro. El tripulante Francisco Martín Aguilar trabajaba en un bote cuando por un golpe de mar, esta pequeña embarcación quedó enganchada por las artes, provocando la caída al mar de los dos marineros. Este pescador quedó atrapado entre las redes y murió ahogado.

- El 15 de julio de 1994 se produce la apertura de las nuevas instalaciones de la organización de productores OPEPESA, ubicadas en una zona industrial al pie de la carretera Adra-Berja y próxima a la autovía A-7, en las que se ha construido una nave de transformación de productos pesqueros. Para la ejecución y desarrollo del proyecto, promovido por la Organización de

Productores de Pesca, denominado «Nave para almacenamiento y congelación de pescados y mariscos», la sociedad ha obtenido subvención, de la Dirección General de Pesca de la Junta de Andalucía. La ayuda alcanza las 79.615.000 pesetas, lo que supone el 47 por ciento del coste aceptado, cifrado en 169.400.000 pesetas, estando el importe total de la inversión en tomo a los 250 millones de pesetas.

La planta de congelado de pescado tiene, por objetivo almacenar en régimen de frío y congelar, pescados y mariscos, bien para su posterior comercialización para el consumo humano, bien para destinarlo a cebo para flota de palangre o fábricas de conservas. El objetivo perseguido es regularizar los precios del pescado y acabar con la emigración de nuestra flota a puertos de Valencia y Cataluña.

- A finales de enero de 1996 el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, dentro de una gira por la provincia de Almería, visita las instalaciones de OPEPESA, que está a punto de cumplir su segundo año de funcionamiento. Los rectores de esta industria destacan el incremento de barcos pesqueros que permanecen realizando sus ventas en el puerto abderitano, gracias a la alternativa que el sistema de almacenamiento y congelación ofrece, para evitar la caída de precios. Además esta industria supone una recolocación parcial para un número determinado de trabajadores que proceden del sector pesquero, en pleno proceso de reconversión.

- En enero de 1997 la EPPA aprueba el Plan de Utilización del Puerto de Adra, junto a otros puertos de Andalucía. Como consecuencia de esta aprobación quedan establecidas las delimitaciones de las zonas de servicio del puerto, donde se van a realizar las inversiones en su mejora.

- El 10 de febrero de 1997 el consejero de Agricultura y Pesca, Paulino Plata, está en Almería y aprovecha para visitar la ampliación de las instalaciones de la industria pesquera de OPEPESA, que ha puesto en marcha desde noviembre pasado una nueva sección destinada a la elaboración de conservas de pescado para una capacidad de producción de unas 600 toneladas anuales para melva canutera, caballa y anchoa en aceite. OPEPESA recibe el método conservera tradicional de la desaparecida Santa Isabel en octubre del año anterior. En ese momento el 95% de los armadores

abderitanos forman parte del accionariado de la empresa y se augura una etapa de estabilidad en el puerto, estando en manos de los productores la elaboración conservera y la industria del congelado.

- El 16 de julio de 1997 y como cada año se celebra la procesión de la Virgen del Carmen por el recinto portuario y su posterior embarque para pasear la imagen por las aguas del puerto. En esta edición un grupo de submarinistas, miembros de la Hermandad trasladan, una réplica de la imagen mariana de marmolina de 65 centímetros de altura, que es introducida en su urna de cristal y cemento y colocada bajo las aguas junto al espigón.

- En enero de 1998 la conservera OPEPESA prescindió de su gerente, el alemán Klaus Piefkowski, en un momento en que la firma está obteniendo buenos resultados con sus productos conserveros y ha recibido algún premio de prestigio nacional. El exgerente alerta de problemas de gestión financiera y los rectores de la empresa niegan que exista dificultad alguna en un proceso de expansión y de presencia en ferias alimentarias.

- Durante los días 6 y 7 de julio de 1998 el puerto recibe la visita del barco exposición «Andalucía progreso natural», organizado por la Consejería de Medio Ambiente. Esta embarcación está realizando un recorrido por los puertos andaluces con motivo de la Exposición Universal de Lisboa. La exposición itinerante utiliza como barco, un antiguo dragaminas danés, que ha sido convertido en una lujosa embarcación. En su interior, por medio de ordenadores interactivos y pantallas de alta resolución, se puede contemplar la riqueza y variedad del entorno marino.

- El 5 de septiembre de 1998 la ministra de Agricultura y Pesca Loyola de Palacio visita la Isla de Alborán para proceder a la colocación de la primera piedra del refugio pesquero que contará con una inversión superior a 819 millones de pesetas. Los trabajos tendrán una duración de dos años. A su término la isla contará con una zona abrigada que tendrá una superficie de 5.600 m², dos zonas de amarre con una capacidad total de nueve embarcaciones y la ampliación de la anchura de seis metros del muelle existente en la costa de Levante.

Para realizar todo este trabajo que requiere una logística completa se va a emplear el mercante con bandera

panameña Carolina IV que va a tomar como base la confluencia del muelle de Costa con el de Levante del puerto abderitano para amarrar y convertirse en el medio de transporte de todo tipo de materiales y trabajadores que se van a emplear en la construcción del refugio pesquero. El Carolina IV, con ocho tripulantes, tiene una carga útil de 430 toneladas. Es un buque de tipo *ro-ro*, con una compuerta en popa desde la que se extiende una rampa a muelle para carga y descarga. Este pequeño mercante hace la travesía desde Adra hasta Alborán (unas 49 millas de distancia) en unas cuatro horas y media.

- El 14 de abril de 1999 la Guardia Civil interviene en plena subasta en la lonja del puerto una cantidad cercana a los 15.000 kilos de pescado inmaduro. Los miembros del Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA) de la Benemérita con base en Adra procedieron a la paralización de la subasta de pescado que se estaba realizando en la lonja del puerto pesquero de la localidad de Adra, al percatarse que una gran cantidad de cajas de pescado de la especie sardina eran de dimensiones inferiores a las reglamentarias.

Por tales hechos el equipo del Seprona levantó la correspondiente acta de aprehensión del pescado, denunciando ante la Subdelegación del Gobierno a la empresa OPEPESA como presunta responsable de los hechos, como concesionaria de la lonja. Se trata de la mayor aprehensión de inmaduros registrada hasta la fecha en la provincia, que tiene como escenario la subasta de la propia lonja comercial. La noticia se produce después de que desde la propia Cofradía de Pescadores y desde la dirección de OPEPESA se hubiesen realizado numerosos llamamientos a la vigilancia para evitar la de pesca y comercialización de especies que no alcanzan las tallas mínimas.

- En julio de 1999 han concluido las obras del nuevo pabellón cubierto de deportes ubicado en los terrenos portuarios de la explanada de Poniente. Está situado entre el Cuartel de la Guardia Civil y el Instituto de Enseñanza Secundaria Abdera. Su construcción ha supuesto una inversión superior a los 218 millones de pesetas y ocupa una superficie de más de 3.000 m² y tiene una capacidad para 1.300 espectadores. Su estreno se va a producir el 8 de noviembre con la celebración de la Supercopa de España de Voleibol.

- Durante el primer semestre de 1999 la conservera OPEPESA ha venido acumulando una deuda de 600 millones de pesetas debido a problemas de gestión de sus rectores. La actividad conservera está paralizada desde abril. En mayo dimite la Junta directiva de la entidad. Tras año y medio de búsqueda de un socio que logre salvar la empresa, OPEPESA cierra definitivamente a finales del año 2000. Adra se va a quedar sin actividad conservera desde que en 1926 aquel emprendedor, Fernando García Espín, crease Santa Isabel, que más tarde ampliaría Joaquín Vázquez.
- En marzo de 2001 se va a iniciar un tiempo de llegada masiva de pateras de inmigrantes que son rescatados y conducidos al puerto de Adra para su atención sanitaria y humanitaria. El día 13 las embarcaciones de Salvamento Marítimo y de la Guardia Civil arriban al puerto de Adra con 28 inmigrantes que han hallado en una patera a la deriva y que fueron rescatados.
- A principios de julio de 2001 se da a conocer que tres pesqueros de arrastre almerienses, dos con base en el puerto de Adra, van a participar en un plan de pesca experimental en la costa de Túnez. El sector pesquero almeriense continúa buscando salidas a la treintena de embarcaciones que dejaron de faenar en Marruecos desde el mes de noviembre de 1999, como consecuencia de la falta de acuerdo pesquero. El 16 de agosto parte la flota almeriense con los dos arrastres de Adra, el Antopeni y el Pemedi I, rumbo a las aguas tunecinas con el fin de evaluar las posibilidades de ese caladero. Los trabajos de prospección durarán tres meses y las capturas obtenidas durante el programa piloto serán para los armadores que participan en el proyecto, que deberán dejar el 25% de las mismas para Túnez.
- También en agosto, a comienzos de mes, se produce un incendio que daña seriamente al pesquero Vaello Mercet, amarrado en el muelle de Poniente. La rápida intervención de los efectivos de Protección Civil y Cuerpo de bomberos de Adra evita, que las embarcaciones amarradas en el muelle de Poniente y las varadas en el dique, se vieran afectadas por el incendio del pesquero, localizado en el puente de éste que quedó calcinado por completo. En las proximidades del lugar del siniestro se encontraban las lanchas de la Guardia Civil, barcos en reparación, varios pesqueros y el sur-

tidor de suministro de combustible que por fortuna no resultaron dañados.

- A finales de agosto de 2001 las costas almerienses reciben una nueva avalancha de pateras con más de 200 inmigrantes. En la madrugada del 22 de agosto la patrullera de la Guardia Civil localiza una embarcación tipo zodiac con 21 inmigrantes a bordo, cuando intentaban llegar a la costa. La embarcación es remolcada hasta el puerto de Adra.
- A primeros de noviembre de 2002 se produce un nuevo rescate en alta mar con la colaboración de la Guardia Civil, el Servicio de Vigilancia Aduanera y Salvamento Marítimo. Una embarcación neumática con 27 inmigrantes de origen marroquí es interceptada en la madrugada del día 2 cerca de la costa abderitana. Los rescatados son trasladados a las dependencias habilitadas junto al puerto de Adra.
- En 2003, con la llegada del verano y del buen tiempo vuelve el incesante goteo de pateras con inmigrantes que pretenden alcanzar las costas almerienses que va a suponer más de un millar de personas interceptadas y socorridas. El puerto de Adra va a contabilizar ese año cerca de 300 naufragos marroquíes desembarcados. El 20 de agosto se alcanza la mayor cifra de personas rescatadas en el mar de todo ese año, cuando una patrullera del Servicio Marítimo de la Guardia Civil de Almería, localizó frente a las costas de Adra, dos neumáticas con 104 personas a bordo, entre ellas 14 menores de edad. Una vez la acción combinada de la Guardia Civil y Salvamento Marítimo y las alertas cada vez más frecuentes que facilitan los barcos pesqueros lograron rescatar dos zodiac a la deriva y conducirlos a salvo hacia el puerto abderitano.
- El 17 de julio de 2003 el entonces delegado provincial de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, Francisco Espinosa, realiza el izado de la bandera azul con la que el puerto de Adra es galardonado por primera vez. Esta distinción, que tiene carácter internacional, acredita la calidad y el buen estado de aquellas playas y puertos deportivos a los que se le concede.
- A comienzos de febrero de 2004 la directora de la EPPA, Monserrat Badía, presenta en la nueva sede de la Cofradía de Pescadores el proyecto de remodelación del puerto abderitano y el ofrecimiento para que la cofradía abderitana participe en la comisión técnica

encargada de coordinar los trabajos de dicha remodelación, junto con el personal de la EPPA y el Ayuntamiento. El proyecto de remodelación del puerto contempla la gestión de las instalaciones a través de dos zonas especializadas, con nuevos muelles para embarcaciones deportivas en la zona de Levante y pesqueras en la de Poniente.

- En la noche del 14 de julio de 2004 y como acto previo a la festividad de la virgen del Carmen se procede a la inauguración de la Fuente del Mar. El acto sirve para homenajear a los pescadores desaparecidos y a su familiares, en un año en el que se cumple el 25 aniversario del la tragedia de El Colorao en aguas del puerto de Barcelona. El monumento, obra del artesano Valentín Sabiote, consiste en un estanque de mármol blanco de 12 metros de diámetro, en el que se integra una plataforma de 8 metros, que a su vez alberga tres velas que alcanzan una altura total de 10 metros. Cada una de las velas está dedicada a un naufragio y se sitúan alrededor de un faro central que es coronado con el escudo de Adra.

El número de velas de mármol de la Fuente del Mar se va a quedar corto muy pronto. Poco tiempo después de su inauguración, el 3 de agosto, un nuevo accidente provoca la desaparición del palangrero Enrique El Morico, falleciendo su patrón, Miguel Ángel González. La embarcación se encontraba a 26 millas de la costa almeriense y volcó a consecuencia de un fuerte golpe de mar que giró el barco 180 grados que puso la quilla hacia arriba, quedando atrapado el patrón de la misma en el puente. El barco se hundió pasadas catorce horas. Ni la embarcación va a ser localizada ni tampoco los restos de su patrón. El pesquero, había salido a faenar con un total de seis tripulantes. Tras el vuelco del barco los cinco marineros saltaron al mar y permanecieron asidos a la embarcación hasta que fueron rescatados. Pero el patrón no pudo abandonar el puente del barco antes del hundimiento del mismo. En los días siguientes se produce un gran despliegue de medios técnicos de salvamento: barcos especializados, buque oceanográfico, helicópteros... Pero una vez hundido la búsqueda no da ningún resultado, calculándose que la embarcación puede estar entre unos 1.500 y 1.700 metros de profundidad en una zona donde se presume descansa en el lecho marino cubierto de fango.

A finales de ese mes concluyen las labores de rescate de los restos del pesquero, a pesar de la insistencia del patrón mayor de la Cofradía de Pescadores. Francisco Jiménez discrepa de las tesis oficiales e intenta en los meses sucesivos que la búsqueda de los restos de la embarcación se ponga de nuevo en marcha, siendo muy crítico con la actuación de Salvamento Marítimo, argumentando que durante catorce horas la embarcación estuvo en la superficie del agua y podría haberse evitado su hundimiento definitivo. En septiembre y octubre se van a suceder las concentraciones y manifestaciones en Adra solicitando se retome la búsqueda, pero ni los familiares ni la Cofradía de Pescadores consiguen el apoyo suficiente.

- El año 2004 va a pulverizar el record de llegada de inmigrantes a bordo de pateras a las costas almerienses. Si el 2003 se había cerrado con unas 1.850 detenciones, este año la cifra se va a elevar a 2.061 personas de origen marroquí las interceptadas cuando trataban de llegar en embarcaciones neumáticas. En Adra se han registrado más de 360 inmigrantes que han llegado al puerto en barcos de Salvamento Marítimo, Vigilancia Aduanera o la Guardia Civil Costera, provocando el colapso del centro de acogida que la benemérita tiene en las instalaciones cercanas al muelle de Poniente. Este año la llegada de inmigrantes no solo se produce en primavera y verano, sino que se registran casos en el mes de diciembre.

- El 27 de enero de 2005 cae sobre Adra una gran nevada. Lo insólito de la nieve sobre la arena de la playa de San Nicolás o sobre los barcos amarrados en el puerto es una estampa difícil de ver. Es la primera nevada del siglo XXI y la última desde el año 1951.

- El 26 de mayo de 2005 la explanada de frente al muelle de Ribera, donde tantas veces se ha montado el modesto mercadillo de los sábados se engalana para acoger durante cuatro jornadas los actos encuadrados en el «Encuentro de Culturas del Mediterráneo», dentro de las actividades previas al inicio de los XV Juegos del Mediterráneo de Almería. El Encuentro trae a Adra cuatro días intensos de actividades que se desarrollarán en diferentes áreas de la ciudad y tiene como principal escenario la zona habilitada para la ocasión en la explanada de Levante del puerto, donde se ubica el recinto de la «Feria del Mediterráneo»

En esta Feria a través de los stands, se representa la sociedad y cultura de cada uno de 21 países participantes en estos juegos deportivos. Asimismo, dentro de esta feria se ha instalado un escenario donde durante estos cuatro días se ofrece música étnica de los distintos países.

Otra de las actividades importantes de Adra como subsección cultural de los Juegos, es la regata de barcos de época, que en dos mangas, se desarrolla en el puerto el 28 y 29 de mayo. En ella participan más de una decena de embarcaciones cuyo valor histórico es incalculable y que pueden ser visitadas por el público asistente.

- A finales junio de 2005, como en los últimos veranos y coincidiendo con la celebración de los Juegos del Mediterráneo comienzan a arribar las pateras con inmigrantes magrebíes a las costas almerienses. El día 28 la lancha de Salvamento Marítimo rescata a 25 tripulantes de una patera a la deriva en el mar de Alborán y los lleva al puerto abderitano. En agosto se recrudece la llegada de más embarcaciones neumáticas que cruzan el mar de Alborán y se rescatan en ese mes a otras 61 personas que son conducidas al puerto de Adra. El drama de las pateras se va a prolongar con nuevas llegadas en septiembre y octubre, con un incremento de niños y mujeres embarazadas en las expediciones.

- En 2006 los contactos internacionales hacen recudir progresivamente el número de pateras. Aún así, en la primavera de ese año los servicios de vigilancia continúan con la labor de rescate de 133 inmigrantes en diversas operaciones realizadas en marzo, abril y julio que son conducidos al puerto de Adra para su mejor atención.

- El 11 de abril de 2007 arriba al puerto una réplica de la Nao Victoria que componía la flota que dio la primera vuelta al mundo. La embarcación tiene 25 metros de eslora y un calado de 5,20 metros y puede visitarse por la población durante los cuatro días de estancia. Esta réplica de la única embarcación que regresó de la expedición de Magallanes y Elcano, fue construida con motivo de la Exposición Universal de Sevilla 1992.

- Entre el 30 de junio y el 1 de julio de 2007 el buque escuela Juan Sebastián Elcano fondea en las cercanías del puerto de Adra cumpliendo la promesa de la visita realizada por su comandante dos años atrás. El buque escuela no puede entrar en el puerto debido

a sus dimensiones y calado. Para organizar visitas de la población se habilita un servicio de barcos golondrina que enlazan el muelle de Levante con el velero. La presencia del Juan Sebastián Elcano se debe a una invitación oficial realizada por el Real Club Náutico de Adra, que lo convierte en su buque insignia y ofrece una recepción a los 230 miembros de su tripulación.

- A mediados de agosto de 2007 Puertos de Andalucía anuncia la tramitación de un nuevo Plan de Utilización del Puerto de Adra. Con la puesta en marcha de este Plan el puerto va a sumar a la denominación de pesquero la categoría de náutico-deportivo. El principal objetivo que persigue la EPPA al plantear el nuevo plan de utilización es reordenar la actividad pesquera, dotando al sector de instalaciones más modernas y mejores accesos, ampliando al mismo tiempo la oferta de atraques para embarcaciones deportivas.

- En 2007 las pateras no son noticia. Pero con esa aparente tranquilidad el puerto de Adra va a aparecer vinculado al narcotráfico. El 10 de octubre la Policía Nacional registra las instalaciones portuarias y halla sumergidas unas tres toneladas de hachís. Buzos, unidades de intervención y especialistas de la Policía Judicial irrumpieron en las instalaciones del Real Club Náutico de Adra tras la pista de un importante alijo de hachís descargado en estas dependencias. Sin embargo, ni almacenes, ni yates, ni veleros fueron refugio accidental de la droga. Efectivos de la Unidad de Drogas y Crimen Organizado (Udyco) hallaron más de tres toneladas de resina de hachís en el agua, bajo una de las dársenas del puerto deportivo abderitano. Los más de cien fardos de arpilleras descansaban en el fondo marino, abandonados por sus responsables y a la espera de un rescate clandestino. Según fuentes de la investigación, la operación se habría realizado hace pocos días y se centró en la introducción de importantes cantidades de droga a través de diversos puertos deportivos a cargo de una banda de traficantes asentadas en Almería y con vinculaciones en otras provincias andaluzas.

- En diciembre de 2007 la gestión de los puertos andaluces van a experimentar un cambio de modelo. La Ley 21/2007, de 18 de diciembre, de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía supone la modificación de la denominación de la hasta entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía (EPPA),

evolucionando a la nueva Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA).

- A mediados de marzo de 2008 los astilleros de Adra participan en un importante contrato para la construcción de un total de 90 embarcaciones de pesca encargadas por el gobierno de Angola. Se trata del mayor contrato de la historia de la construcción naval de la provincia, valorado en 10 millones de euros, que el país africano ha contratado con la empresa catalana Aresa Boats y que ésta a su vez ha subcontratado con los empresarios que gestionan los astilleros de Adra y Garrucha.

En el caso de Adra se construirán un total de diez barcos dedicados al cerco y al palangre, de unos doce metros de eslora. El astillero abderitano se ha especializado desde los años noventa en la fabricación de embarcaciones construidas en fibra. El astillero se encuentra localizado ahora en dos instalaciones distintas: en el paraje de La Habana, y junto al varadero en el muelle de Poniente del Puerto de Adra. Cuenta con una logística que le permite construir unas seis embarcaciones anuales.

La primera parte de este pedido, formado por 36 barcos palangreros (de fondo y superficie), sardinales y trasmallos, algunos construidos en los astilleros de Adra, salen en un carguero desde el puerto de Almería rumbo a Angola el 18 de abril. A lo largo del verano se va a entregar la segunda parte del pedido.

- A finales de diciembre de 2008, el BOJA del día 26 publica la Orden de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de 7 de noviembre, por la que se aprueba la modificación del Plan de Usos del Puerto de Adra (Almería). Esta publicación va a suponer la aprobación de una nueva concepción de puerto y una importante modificación del contenido del anterior Plan de Usos aprobado mediante acuerdo del Consejo de Administración de la entonces Empresa Pública de Puertos de Andalucía de 13 de julio de 1994.

Esta modificación del Plan se aprueba con la pretensión de realizar una ocupación adicional de dominio público marítimo terrestre, para ampliar el área técnica y el definitivo traslado de la zona pesquera hacia Poniente conformando una nueva dársena de uso pesquero, reservando los espacios de Levante del puerto a la actividad náutico-recreativa. Ello determina la necesidad de modificar el plan aprobado y el

establecimiento de un nuevo modelo de utilización de la zona de servicio.

El Plan se desarrolla a través del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) cuyo contenido tiene como objeto la delimitación de una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad y aquellos que puedan destinarse a usos no portuarios. La inversión acumulada para la ejecución de las previsiones del Plan de Usos supera los 11 millones de euros.

- El 19 de agosto de 2009 una operación de vigilancia de la Guardia Civil localiza 3.700 kilos de hachís en un barco de pesca de arrastre con base en Adra. La operación, que tuvo lugar en el varadero del puerto abderitano, se salda con seis detenidos como presuntos autores de un delito contra la salud pública. La Benemérita confirma la incautación de un total de 109 fardos de droga. La llegada de una embarcación al varadero abderitano a causa de una vía de agua abierta levantó las primeras sospechas. La rapidez con la que se trasladó el barco a tierra corroboró estas primeras pesquisas que terminan con la detención de sus seis integrantes.

- En el verano de 2010 el puerto de Adra es un hervidero de obras. Junto a las de dragado, se ejecuta al unísono varias actuaciones para habilitar la zona de Levante de la dársena del puerto para el amarre de embarcaciones deportivas y de recreo y las de los nuevos cuartos de armadores, situados junto al muelle pesquero recientemente construido. La inversión acumulada para la ejecución de las previsiones del Plan de Usos supera los 11 millones de euros.

- En enero de 2011, la diáspora de embarcaciones de pesca en búsqueda de actividad y de nuevos caladeros lleva a una flota de seis barcos arrastreros hasta las aguas del mar Rojo, cinco de ellos con base en el puerto de Adra. Las embarcaciones han realizado una singladura desde Almería hasta el puerto de Massawa en Eritrea, de catorce días de duración y llegan el 3 de enero. Embarcaciones como el playa de Adra van a dedicarse a pescar langosta y gamba y han sido contratadas hasta junio por una empresa británica que se compromete a pagarles todo el pescado que capturen a un precio convenido, en unos caladeros junto al cuerno de África, que hasta ahora han sido poco explotados.

- Durante el año 2011 se van a ir completando la mayoría de las obras pendientes y se van a iniciar una nueva remesa de trabajos complementarios. Este año es también el del centenario del inicio de las obras portuarias, efemérides que se va a producir el 7 de noviembre y entorno a la cual se van a organizar un buen número de actividades culturales de conmemoración.
- El 10 de marzo de 2011, la Consejera de Obras Públicas y Vivienda, Josefina Cruz Villalón, visita el puerto de Adra, acompañada por la alcaldesa Carmen Crespo, para inaugurar el nuevo edificio para cuartos de armadores y las nuevas instalaciones náuticas y deportivas del puerto almeriense de Adra, que han contado con una inversión de 6,2 millones de euros. Cruz Villalón asiste a la puesta de largo de unas nuevas infraestructuras que han modificado la fisonomía del viejo recinto portuario, en el momento en que se concentran las mayores inversiones de toda su historia.
- El BOJA de 13 de junio de 2011 publica la Orden de 31 de mayo por la que se acuerda la Formulación del Plan Especial del Puerto de Adra. Se trata de una figura de ordenación urbanística que va a complementar el Plan de Usos del Puerto, con el desarrollo de obras portuarias que dan cumplimiento a la ordenación de su doble uso pesquero y náutico-deportivo. El Plan Especial sentará las bases de la ordenación urbanística de un puerto enclavado en el área de expansión de la ciudad. Además, el documento en proceso de elaboración incluirá entre otros parámetros, la edificabilidad, proyectos de construcción, usos pormenorizados, concesiones o espacios libres.
- El 10 de septiembre de 2011, en pleno fin de fiestas se presenta las nuevas instalaciones del Hogar del Pescador y del Museo del Mar, una vez acabadas las obras de remodelación y acondicionamiento del edificio Brisamar. Para esta presentación se organiza una exposición fotográfica y de objetos alusivos al mundo pesquero abderitano.
- A comienzos de diciembre y en el año del centenario, los premios del Poniente Almeriense recaen en Adra por partida doble: la APPA recibe el Premio Empresa por el centenario del puerto de Adra, mientras que el Ayuntamiento recibe el Premio Sociedad por la construcción del Hogar del Pescador y el Museo del Mar en el remodelado edificio Brisamar.
- En enero de 2012 la Consejería de Obras Públicas anuncia la aprobación con carácter inicial del Plan

Especial del Puerto de Adra, sometiendo a partir de ese momento su contenido y su estudio de impacto ambiental a exposición pública para la participación de ciudadanos, empresas e instituciones en la fase de alegaciones, que se va a prolongar durante un mes. El principal objetivo de la ordenación es dotar al Puerto de Adra de una organización que permita por un lado, el adecuado funcionamiento de las instalaciones portuarias y por otro lograr la máxima integración puerto-ciudad de forma que se aumenten las posibilidades de uso ciudadano del espacio litoral portuario. El desarrollo de este Plan Especial supone una inversión cercana a los 18 millones de euros en un plazo de doce años.

PROTAGONISTAS DEL PROYECTO
DEL PUERTO DE ADRA

JOSÉ BELLVER OÑA [Tabernas (Almería), 1865-Madrid, 1932] Abogado, Oficial Letrado del Consejo de Estado, Magistrado del Tribunal Supremo y diputado a Cortes. El diputado que consiguió la declaración del puerto de Adra como de interés general era miembro de una influyente familia de la localidad almeriense de Tabernas, en la que abundan juristas, empresarios y políticos vinculados al conservadurismo. Estudió derecho y, en junio de 1886, obtuvo el n.º 1 en las oposiciones al Consejo de Estado, fijando su residencia en Madrid. Casó con María Álvarez Vázquez. Alternó su carrera como alto funcionario de la administración con la actividad política dentro del ala maurista del partido conservador, ejerciendo una gran influencia sobre el partido en Almería. Obtuvo escaño de diputado en las elecciones de 1903, 1905 y 1907 por el distrito almeriense de Berja. Se presentó como candidato a los comicios de 1910, 1914, 1918 y 1920 pero no obtuvo acta de diputado. Igualmente fue designado candidato al Senado por Almería en junio de 1919 pero no consiguió ser elegido. Dentro de su carrera administrativa, en enero de 1913 fue nombrado jefe de administración de primera clase del Consejo de Estado y en abril de 1919, magistrado del Tribunal Supremo. Fue además consejero del Real Consejo de Sanidad y vocal del Tribunal de Actas.

Fuente: SANCHEZ DE LOS SANTOS, M.: *Las Cortes Españolas, las de 1907*. Establecimiento Tipográfico de Antonio Marzo. Madrid. 1908, p. 215. Ver también Hemeroteca digital de la Biblioteca Nacional, www.bne.es; Hemeroteca de la Diputación Provincial de Almería, <http://www.bibliotecadiputacion.almeria.es/> y Hemeroteca de ABC <http://hemeroteca.abc.es>

TOMÁS BRIOSO RAGGIO [Badajoz, 1885-Málaga, 1946]. Ingeniero de Caminos. Tras una estancia en el extranjero para ampliar los estudios regresa a España y trabaja en Málaga en la División Hidráulica del Sur de España hasta 1917, para reincorporarse a la Cuarta División de Ferrocarriles. En 1929 pasa a formar parte del comité técnico asesor de electrificación de Ferrocarriles y al año siguiente es director de la Junta de Obras del pantano del Chorro, hasta junio de 1936 cuando es declarado cesante por el Gobierno de la República. Con la toma de Málaga por las tropas de Franco se le encarga la dirección facultativa del puerto de Málaga, puesto en el que estuvo hasta su fallecimiento el 4 de septiembre de 1946.

En abril de 1939, poco después de la entrada del ejército de Franco en la capital almeriense, es nombrado en comisión por la dirección del puerto de Almería, dado que el anterior director, Eusebio Elorrieta, se encontraba detenido. Brioso hubo de desplazarse urgentemente para Almería y permaneció en esta ciudad durante el verano de 1939. En Almería cumple la misión de evaluar la situación contable del puerto de Adra y establecer un presupuesto mínimo de funcionamiento durante lo que restaba de año 1939, al tiempo que enumera una relación de las obras más urgentes que se necesitan acometer. A finales de julio Brioso regresa a su puesto en Málaga.

Fuente: SÁNCHEZ PICÓN, A.: *Protagonistas en la historia del Puerto de Almería. 1878-2008*. pp 74-75. Autoridad Portuaria de Almería. 2009.

RAIS CHAIB CABALLO [Tensaman (Marruecos), 1927-Alhucemas (Marruecos), 2009]. Empresario marroquí. Su apodo «Caballo» se debe a que de pequeño, al quedar huérfano, lo adoptó en Villa Sanjurjo (la actual Alhucemas) una familia española apodada «El Caballito» y de ahí le viene el nombre que tan orgullosamente ostentó. Posteriormente se trasladó a Algeciras, donde trabajó como pescador en un barco de cerco.

Todo el mundo lo conocía por el «Moro Caballo» y él se sentía tan orgulloso que adoptó ese nombre como apellido. Se educó en las costumbres españolas conservando su religión musulmana. Dotado de una habilidad especial como pescador tenía fama de localizar los bancos de boquerones al observar el movimiento de los delfines, depredadores de la especie pelágica. Aseguraba Rais Chaib que podía oler el sudor de los boquerones, sometidos a un gran estrés por la persecución de los cetáceos.

Con el paso del tiempo se convirtió en armador y empresario conservero estableciéndose en Alhucemas, donde fijó su residencia y fue propietario de varios barcos de pesca, exportador de pescado, propietario de la conservera Industria de Pesca Marítima El Caballo, participando también en negocios de construcción.

Estuvo muy bien relacionado con el Gobierno y el rey de Marruecos Hassan II, lo que hizo que, en bastantes ocasiones y por la amistad que le unía al empresario

y armador Nicolás Linares Navarro, mediara en las negociaciones para la pesca de barcos abderitanos y andaluces en aguas marroquíes. Se convirtió en un gran hombre de negocios, y llegó a ser una persona con gran autoridad, capaz de solucionar numerosos conflictos entre los barcos de españoles apresados por la Marina marroquí y las autoridades marroquíes, llegando incluso a solucionar con bastante éxito, los graves problemas en que se encontraban muchos de ellos.

De carácter conciliador organizó junto con varias cofradías andaluzas cuyos barcos faenaban en el Norte de Marruecos, entre las que se encontraba la de Adra, una serie de actos anuales de hermanamiento, coincidiendo con la feria de Alhucemas a finales de julio, haciendo de anfitrión. Durante aquellos años previos a la entrada de España en la Unión Europea, Chaib Rais realizó importantes servicios para obtener mejores condiciones y un mejor trato a las embarcaciones de Adra y Almería para faenar en aguas marroquíes.

Durante su vida viajó en muchas ocasiones a Adra, donde tenía una vivienda frente al puerto en la que pasaba temporadas. Tuvo nueve hijos a los que educó en España. Falleció en Alhucemas el 24 de marzo de 2009.

Fuente: LINARES FERNÁNDEZ, N.: *Breve Biografía de Rais Chaib Caballo*. Ver también *El Heraldo de Alhucemas*, septiembre de 2009 p. 8 y abril de 2010, pp. 36 y 49.



FRANCISCO CUENCA BENET [Adra (Almería), 1872-La Habana (Cuba), 1943]. Periodista, funcionario de aduanas, abogado y escritor. El periodista clave en la divulgación del proyecto portuario era hijo de Francisco Cuenca Ibáñez, íntimo amigo de Natalio Rivas. Estudió bachillerato en Barcelona en el colegio

Carreras de San Gervasio y comenzó la carrera de derecho en la Universidad de Granada cursando cuatro años. Pronto se dedicó activamente al periodismo, iniciándose en él con tan solo 19 años como corresponsal de *La Crónica Meridional* en Adra, en el verano de 1891. Fue redactor jefe del periódico barcelonés *El Diario Mercantil*. Fundó con Carlos Osorio y Gallardo, Limendoux, Zamacois, Luján y con los dibujantes Xaudaró y Navarrete la revista ilustrada *El Gato Negro*. Colaboró en publicaciones como *Las Noticias*, *El Liberal* y *El Noticiero Universal*. Con Antonio Casasús inicia la publicación del *Anuario de la Exportación, Industria y Comercio* y creó una editorial con el mismo nombre.

Dominador de varios idiomas, Cuenca colabora con la editorial La Vida Literaria y traduce del francés para ésta diversas obras de Lafargue y Créville, en los años 1905 y 1906. Regresa a Almería hacia 1909 y publica en 1910 una *Contribución al estudio de los Presupuestos Municipales*. Como periodista colabora con publicaciones como *El Popular*, diario republicano fundado el 10 de enero de 1910, periódico desde el que hace un seguimiento informativo de primer orden alrededor de todo el proceso previo al inicio de las obras del puerto de Adra, adelantando incluso planos y datos básicos del proyecto. Más tarde y una vez lanzado el proyecto portuario abderitano, funda *El Estratégico* en diciembre de 1911. Se trata de un periódico del que era director, encargado de promocionar la idea de un ferrocarril por la costa que uniese Almería y Málaga.

En noviembre de 1913, Francisco Cuenca emigra a Cuba, donde continúa con su actividad de escritor y periodista alternando la publicación de artículos costumbristas, de crítica literaria y musical con los de corte económico y publica varios libros especializados en materia arancelaria. Amigo personal de Blas Infante y andalucista convencido su mayor contribución a la literatura es la *Biblioteca de Divulgación de la Cultura Andaluza* publicada entre 1921 y 1943 compuesta por un total de siete volúmenes: *Biblioteca de autores andaluces*, *Museo de Pintores y Escultores Andaluces*, *Galería de Músicos Andaluces Contemporáneos*, *Teatro Andalúz Contemporáneo* y *Escritores Científicos Andaluces*. En 1935 fue nombrado canciller de España en Cuba como premio a su intensa actividad en el Centro Andalúz de La Habana. Falleció en la capital

cubana en 1943 a la edad de 71 años. Era miembro de la Academia Nacional de Artes y Letras de la Habana y de la Nacional de la Historia de Cuba.

Fuente: www.adracultural.es Antonio López Romero.



ANTONIO CUENCA CUENCA [Adra (Almería), 1867-1928] Abogado, empresario naviero, político, articulista y escritor. Íntimo amigo de Natalio Rivas y primo hermano de Francisco Cuenca Benet. Cursó bachillerato en el colegio de Santiago de Granada. En esta ciudad inició sus estudios de Derecho, siendo compañero de Natalio Rivas, con quien tuvo una gran amistad, para concluirlos en Madrid. Desempeñó diversos cargos públicos como director del Hospital Provincial de Almería en 1901, concejal del ayuntamiento abderitano entre 1910 y 1914, siendo alcalde Antonio Soler Lidueña y alcalde de Adra entre 1914 y 1917, puestos desde los que apoyó las obras del puerto abderitano. Como empresario, dedicado al comercio marítimo y los fletes, puso en marcha desde Adra una línea de vapores a los principales puertos europeos, para facilitar la exportación de uva y de otros productos de la Sierra de Gádor.

Antonio Cuenca colaboró en periódicos de Almería y Granada y publicó en 1915 su obra *La Guerra*, a manera de discurso. Su fama de orador la puso a prueba

con el discurso que pronunció con motivo del nombramiento de Natalio Rivas como hijo adoptivo de Adra durante las fiestas de septiembre de 1911 y la concesión de la principal arteria abderitana que lleva su nombre: «Discursos pronunciados en el banquete homenaje a D. Natalio Rivas y en la Fiesta de la Alegría. Adra. Septiembre de 1911».

Fuente: www.adracultural.es. Antonio López Romero.

EUSEBIO ELORRIETA ARTAZA [Bermeo (Vizcaya), 1887- Madrid, 1982]. El ingeniero que logró prolongar las obras en los difíciles tiempos de la República y durante la Guerra Civil. Perteneciente a una familia vizcaína de ilustres intelectuales, concluyó sus estudios de ingeniería en 1917. Tras un primer destino en Santa Cruz de Tenerife, fue nombrado en diciembre de 1918 subdirector del puerto de Almería y en octubre de 1922 es nombrado director, puesto en el que permanecerá hasta abril de 1939, cuando tras la entrada de las tropas de Franco es encarcelado. Hasta la fecha ha sido el director del puerto de Almería que mayor tiempo ha estado al frente del cargo, con casi una veintena de años en los que realiza importantes intervenciones y proyectos para mejorar la infraestructura del puerto de Almería. Tras el fin de la Guerra Civil Elorrieta es sometido a un proceso de depuración por las autoridades franquistas, siendo detenido el 5 de abril de 1939 siendo acusado de izquierdista y de colaborar con el régimen republicano, dada su afiliación al partido radical socialista. Los ingenieros vinculados a la Junta de Obras del Puerto salieron en su defensa. Ochotorena propone la readmisión sin sanción de Eusebio Elorrieta, que se produce en noviembre de ese año. Esto no libra a Elorrieta de ser cesado como director del puerto de Almería, siendo destinado a la Jefatura Provincial de Obras Públicas de Soria, donde permanece hasta 1943. Tras un breve paso por Albacete, regresa a Almería en 1952 ya como inspector regional de la 7.ª demarcación de carreteras. En 1956 se jubila del servicio activo, falleciendo en Madrid en 1982.

Fuente: Tomás Elorrieta. Recogido por SÁNCHEZ PICÓN, A y CUELLA VILLAR, D.: *El Puerto de Almería (1805-2008) Una historia económica e institucional*. pp 157-158. Autoridad Portuaria de Almería. 2010.

JOSÉ ANTONIO ESPAÑOL CAPARRÓS. [Larache (Marruecos), 1934-Madrid, 2004]. Ingeniero de Caminos. Sus primeros trabajos se desarrollaron en Río Maluya (Marruecos) y en el embalse de Bárcena (León) en 1955. Ese año se incorpora al equipo de ingenieros del Instituto Nacional de Industria (INI) siendo destinado a Cádiz para la construcción de la central térmica de la Zona Franca. Allí está tres años, momento en que es trasladado a Almería como ingeniero auxiliar del director del puerto Manuel Hierro Báez. En este cargo realizó múltiples proyectos para el puerto de Adra y otros de la provincia de Almería, además del control de faros y señales marítimas. En 1959 es nombrado director del Grupo de Puertos de Granada y Almería, con sede en Motril, momento en que reactiva los trabajos en los puertos de Motril y Adra. En 1962 se encarga además del Grupo de Puertos de la Provincia de Málaga. En 1963 aprovechando una reestructuración administrativa Español Caparrós es nombrado director del Puerto de Santa María, permaneciendo hasta 1982 en la provincia de Cádiz. En noviembre de ese año regresa a Almería como director del puerto permaneciendo en el mismo hasta agosto de 1985. Tras su cese en Almería es destinado a Madrid como consejero del Consejo de Obras Públicas y Urbanismo jubilándose en 1989 y falleciendo en esa ciudad el 26 de abril de 2004.

Uno de los principales sueños de Español Caparrós fue el diseño y redacción del proyecto de zona de servicios del puerto de Adra en 1959 mediante el cual se urbanizan los terrenos ganados al mar a poniente, con una superficie aproximada de 12 hectáreas, debido a la construcción del puerto, compuesta por depósitos de mineral, secaderos de redes, industrias y talleres relacionados con la actividad portuaria. En paralelo al muelle de poniente, se diseña una zona de almacenes, industrias y talleres como concesiones que supondrán nuevos ingresos y el crecimiento del puerto en su faceta comercial y pesquera.

Fuente: SÁNCHEZ PICÓN, A.: *Protagonistas en la historia del Puerto de Almería. 1878-2008*. p. 79. Autoridad Portuaria de Almería. 2009.



FERNANDO GARCÍA ESPÍN [Granada, 1887-Turón (Granada), 1938]. Abogado y empresario. Experto en Derecho Mercantil, su carácter emprendedor le acompañará durante toda su vida, convirtiéndose en uno de los pioneros del asociacionismo empresarial agrario en la creación de un mercado en origen y de la expansión de los regadíos en el Poniente almeriense para el cultivo de diversos productos hortícolas con destino al abastecimiento de una industria conservera que puso en marcha en Adra en 1926.

En 1916, contrae matrimonio con Isabel Esteban Romero, perteneciente a una familia de productores y exportadores uveros de la localidad almeriense de Canjajar, localidad donde fija su residencia.

En marzo de 1919 promueve la constitución de la sociedad anónima mercantil Productores y Exportadores de Frutas Frescas de Canjajar. Se trata de una iniciativa con la finalidad de realizar las operaciones de comercialización y exportación en origen por parte de los propios productores, prescindiendo de comisionistas e intermediarios.

García Espín simultaneó su actividad como gerente de la sociedad anónima de Canjajar, con su pertenencia a la Cámara Oficial Uvera y la Cámara de Comercio. Esta dedicación se lleva a fijar su residencia en Almería a partir de 1924.

Fernando García Espín se convierte en uno de los vocales electivos de la Cámara tras su constitución en 1924. Desde esta institución apoyó la reivindicación de los productores uveros de Berja y Dalías para per-

mitir la libertad de embarque por el puerto de Adra, en los acalorados debates que se produjeron en 1926 en dicha institución.

Tras la puesta en marcha de la fábrica conservera La Isabela, en 1923 en Canyajar, en marzo de 1926 pone en marcha en Adra la nueva fábrica de conservas vegetales Santa Isabel, nombre que recibe la fábrica en honor a su mujer, empresa que se convierte en una de las firmas que utilizan el puerto de Adra para recibir y expedir mercancías.

Entre 1929 y 1933 estuvo vinculado a la Cámara de Comercio a través de distintos cargos de responsabilidad. En el plano empresarial, tomando como eje del desarrollo la localidad de Adra, García Espín trató de impulsar la ampliación de los regadíos del Campo de Dalías, llevando agua mediante una canalización desde las fuentes de Marbella, en el río Adra, hasta Balerma y Guardias Viejas, con la puesta en marcha en 1934 del Canal de San Fernando.

Como presidente accidental de la Junta de Obras del Puerto de Almería, participó en 1932 en varias actuaciones para la licitación y adjudicación de la maquinaria y equipamientos para el puerto abderitano en construcción.

El estallido de la Guerra Civil truncó su carrera empresarial. En Adra, el sindicato anarquista CNT incauta Santa Isabel y la convierte en conservera de pescado, para alimentar a las tropas. García Espín es encarcelado en 1937 y enviado a un campo de trabajo en la localidad alpujarreña de Turón (Granada), donde muere en mayo de 1938.

Fuente: LÓPEZ ROMERO, A.: *Grandes Empresarios Andaluces*. pp. 528-535. Lid. 2011.

RAFAEL GASSET CHINCHILLA [Madrid, 1866-1927]. Abogado, periodista y político español. Fue ministro de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas durante la Regencia de María Cristina cartera que, junto a la de ministro de Fomento, repetiría durante el reinado de Alfonso XIII. Su amistad con Natalio Rivas, quien le procuró ocupaciones profesionales en los periodos de inactividad política, fue providencial para que éste le devolviese el favor, acelerando al máximo la tramitación administrativa de la subasta de las obras portuarias.

Hijo de Eduardo Gasset y Artime, fundador del diario madrileño liberal *El Imparcial* en 1867, padre de Ricardo Gasset Alzugaray y tío materno del filósofo y ensayista José Ortega y Gasset. En 1890 fue director de *El Imparcial* y actuó como corresponsal en Cuba de dicho periódico. En la isla caribeña inició su carrera política como miembro del Partido Conservador participando en las elecciones de 1891 obteniendo un escaño por la circunscripción de Cuba y, en los sucesivos procesos electorales, escaños por Pontevedra y La Coruña.

Ocupó el cargo de ministro de Agricultura, Industria y Comercio (llamado otra vez de Fomento a partir de 1905) en nueve ocasiones.

A raíz de una importante crisis por la que atravesó *El Imparcial* en 1917, Rafael Gasset decidió permanecer al margen de toda actuación partidista y canalizar su esfuerzo personal en favor del programa de reconstitución nacional a través de la prensa, de las tareas parlamentarias y de conferencias y mítines.

Gasset participó como ministro de Fomento en el gobierno de concentración Liberal entre diciembre de 1922 y septiembre de 1923. El 3 de septiembre de 1923 dimitió del Gobierno, acompañado por otros ministros y a los pocos días explicaba ampliamente en *El Imparcial* las razones de su dimisión al estar en contra de continuar las operaciones militares en Marruecos. El 13 de septiembre el general Primo de Rivera tomaba el poder. Rafael Gasset desde *El Imparcial* condenaba la sedición y reafirmaba su fe en un poder civil y en la monarquía parlamentaria.

Fuente: www.wikipedia.org y VILLANUEVA LARRAYA, G.: «Apuntes para una biografía política de Rafael Gasset, un liberal regeneracionista». pp 159-171. Revista *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie V. H.ª Contemporánea. 990.

MANUEL HIERRO BÁEZ. [Huelva, 1911-Madrid, 1980]. Ingeniero de Caminos. Comenzó como ingeniero auxiliar del puerto de Huelva, siendo trasladado a Almería. Como director del puerto de Almería abordó en 1955 trabajos de gran importancia que hicieron posible la modernización de ese puerto así como la construcción del muelle pesquero y el edificio para el servicio de muelles de atraque entre otras actuaciones. Además de su cargo al frente del puerto de Almería fue nombrado jefe de puertos de la provincia de Al-

mería, cargo creado en 1958 y eliminado en 1964 que Hierro Báez ocupó durante su estancia en Almería. Durante esos años trabajó estrechamente con José Antonio Español Caparrós, con quien mantuvo una gran amistad. En 1967 marcha a Madrid para trabajar en la Junta Central de Puertos. En 1972 pasó a hacerse cargo del Servicio de Planificación, Ordenación y Explotación de Puertos y en 1979 del Servicio de Gestión del Dominio Público, falleciendo el 8 de junio de 1980.

Fuente: SÁNCHEZ PICÓN, A.: *Protagonistas en la historia del Puerto de Almería. 1878-2008*. pp. 77-78. Autoridad Portuaria de Almería. 2009.



NICOLÁS LINARES NAVARRO [Adra (Almería) 1934-1995]. Empresario, armador y político. Hijo de Nicolás Linares Martín y Enriqueta Navarro Bravezo. Casado con Mercedes Fernández Gutiérrez y padre de 2 hijos. Realizó los estudios primarios en la Escuela de Pescadores de Adra y Bachillerato en el Colegio Ave María de Granada, posteriormente obtuvo el título de Patrón de Pesca Litoral.

Desde joven se dedicó a la pesca como armador y a la importación y exportación de pescado en la empresa familiar junto a su padre y su hermano Andrés.

A principio de los años 60, con poco más de 25 años, se convirtió en patrón mayor de la Cofradía de Pescadores de Adra (sustituyendo a su padre), cargo que desempeñó hasta 1984. Bajo su mandato, la Cofradía va a jugar un papel muy influyente participando ac-

tivamente en la supervisión de las obras portuarias y solicitando la modificación de los proyectos para mejorar la eficacia de los mismos. En 1965 fue nombrado asesor técnico del Gabinete de Estudios de Pesca Mediterránea, actuando como asesor en múltiples ocasiones en asuntos de pesca en las negociaciones con Marruecos y Argelia. Ocupó los puestos de presidente y vicepresidente de la Federación Provincial de Cofradías de Pesca de Almería, desde su fundación hasta 1974. En relación con esta actividad, también fue vicepresidente y ejecutivo de la Federación Nacional de Cofradías de Pesca, desde su constitución en 1977 hasta 1987. En 1980 fue uno de los promotores de la Interfederativa Andaluza de Cofradías, siendo nombrado su presidente en 1983.

Fue uno de los impulsores del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM), constituida en 1980, del que llegó a ser miembro del Comité Ejecutivo y Financiero. Desde este organismo, de acuerdo con su preocupación por una pesca responsable y sostenible, participó en la organización de campañas tan significativas como «Pezqueñines, no gracias».

Como armador, su empresa Hermanos Linares, S.L. fue renovando la flota que explotó con su padre, llegando a contar con 4 embarcaciones de cerco, 2 de arrastre y el primer atunero de la provincia. La plantilla de trabajadores llegó a superar las 100 personas. Continuó la tradición familiar de la industria artesanal de salazones y la explotación agrícola de la finca Casablanca, además se introdujo en el sector inmobiliario con varias promociones en Adra.

En el año 1982 colaboró con el Instituto Español de Oceanografía en la investigación de los fondos submarinos de la Isla de Alborán, siendo pionero en la extracción selectiva de coral rojo, mediante un submarino monoplacea con buque nodriza. En relación con esta actividad, creo posteriormente Pescalina, S.L., primera empresa española dedicada a la pesca y elaboración de coral del mediterráneo para joyería.

Ya enfermo, con la intención de reconvertir la flota pesquera tras la crisis de las negociaciones con Marruecos, consiguió las autorizaciones oportunas para la primera piscifactoría de la provincia, proyecto que no llegaría ver realizado y que culminó su hermano Andrés.

Participó desde joven en la vida política local, siendo designado concejal de Adra en 1964, puesto en el que permaneció hasta 1978. Aunque no militaba en ningún partido político, en 1982 fue elegido diputado por UCD en la primera legislatura del Parlamento de Andalucía, afiliándose posteriormente a este partido. Tras la disolución de UCD pasó a formar parte del Partido Demócrata Popular, siendo designado presidente provincial en Almería en enero de 1984. Como no podía ser de otra forma su actividad parlamentaria la centró en la pesca y en la necesidad de colaboración con Marruecos en este sector.

Al finalizar la legislatura en el Parlamento Andaluz en 1986, debido a su salud, se fue retirando poco a poco de la vida política, dando prioridad a sus labores empresariales.

En 1972 recibió la Cruz de Oficial de la Orden de Mérito Civil como consecuencia de su actividad en el sector pesquero. Murió en Adra el 24 de diciembre de 1995.

Fuente: LINARES FERNÁNDEZ, N.: *Breve biografía de Nicolás Linares Navarro*. Ver también QUIROSA, R. y FERNÁNDEZ AMADOR, M.: *Parlamentarios de Almería en la Transición a la Democracia*. pp 115-119. Arráez. 2004.

NICOLÁS LINARES MARTÍN [Adra (Almería), 1904-1985] Empresario y armador. Nació en Adra en 1904. Hijo de Nicolás Linares Ortega y Carmen Martín Pérez. Casado con Enriqueta Navarro Bravezo, y padre de 2 hijos, Nicolás y Andrés Linares Navarro.

Por ser muy trabajador, desde joven se le conoció por el apodo de «El Curro» (del que se sentía orgulloso y que luego heredó su familia).

Su vocación empresarial se la inculcó su padre, que tenía algunas tierras en la boca del río, además de 2 pequeñas embarcaciones. Ayudó desde muy joven a la economía familiar, transportando pescado desde Adra hasta la sierra en mulos. Contaba con satisfacción su primer transporte de pescado atravesando el puerto de La Ragua hasta Guadix, con solo 13 años acompañando a un adulto (al que en una ocasión salvó la vida al caerle un mulo encima).

Con su hermano José construyó su primer barco, El Curro Familia. Formó la sociedad Linares Vázquez, S.L., con el empresario conservero Joaquín Vázquez, que fue concesionaria de la primera fábrica de hielo

del puerto, con quien también construyó el pesquero María Enriqueta (desapareció poco antes de la Navidad de 1949).

Presidió el antiguo Pósito de Pescadores, precursor de lo que posteriormente sería la Cofradía de Pescadores, de la que también fue patrón mayor hasta enero de 1960, construyendo durante su mandato el edificio de la Casa del Pescador junto a los jardines de Heredia (años 50) y las primeras viviendas para pescadores.

Ya con sus dos hijos colaborando activamente en su empresa, construyó el próspero y legendario barco de cerco El Mulhacén, el mayor construido en Adra hasta la fecha. Posteriormente vinieron El Veleta (en alusión al pico hermano del Mulhacén), El Paquito (por su nieto Paco), El Virgen de Lidón (por ser la patrona de Castellón donde ya faenaban sus barcos), El Andresín (por su nieto Andrés).

Además de armador fue un importante exportador de pescado. Creó la primera fábrica de salazones Salazones Linares, S.L. (junto con sus sobrinos Juan y Luis Madrid), en activo hasta 2007 en el recinto portuario. También con la sociedad Linares Arance y C.ª, S. L., instaló en Adra una fábrica de jabones y derivados, denominados Productos L.A.G.O.

Como agricultor, continuó la tradición familiar, comprando y explotando la finca Casablanca, de 5 hectáreas (entre Las Albuferas y el núcleo de Balanegra), siendo pionero en la implantación de los cultivos «enarenados».

En lo social, fue socio fundador del Casino Principal de Adra y Presidente del Adra C. F. en su época dorada (cuando promocionó a 2.ª división).

No se le conoce pasado político, si bien su carácter le hizo estar bien relacionado en ambos bandos. Su gran amistad con Antonio Ortiz Estrella (alcalde republicano de Almería desde marzo de 1936, y durante la contienda) hizo que en la postguerra le acogiera «exiliado» en Adra junto a su mujer. Antonio Ortiz trabajó en las empresas de Nicolás Linares como contable hasta su muerte en 1971.

Nicolás Linares Martín murió en Adra el 6 de octubre de 1985.

Fuente: LINARES FERNÁNDEZ, N.: *Biografía de Nicolás Linares Martín*.



JOSÉ MOLERO LEVENFELD [Granada, 1872-Almería, 1944]. El redactor del primer proyecto del puerto de Adra era ingeniero jefe de primera clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos. Vivió en Gérgal (Almería) desde finales del siglo XIX y en los primeros años del siglo XX, para la construcción de la línea de ferrocarril Linares-Almería. En 1909 contrae matrimonio en Almería con María Rosario Miura Casas, hija del registrador de la propiedad de Gérgal, José Miura Nájera y traslada su residencia a esta ciudad.

Trabajó en las obras de ampliación del puerto de Almería, y recibió el encargo de redactar el proyecto del de Adra convirtiéndose en uno de los personajes más populares de la sociedad almeriense. Era un ilustrado miembro del Círculo Literario y un seguidor confeso del político almeriense Nicolás Salmerón. Fue jefe de Obras Públicas. Diseñó ambiciosos proyectos que nunca llegaron a realizarse. Uno de ellos fue un tranvía de viajeros y mercancías por la carretera de Puerto Lumbreras a Almería (CN-340) que uniera Almería con los pueblos que habían quedado lejos del ferrocarril como Rioja, Benahadux y Tabernas y llegaría en la capital a puntos estratégicos como el puerto, la estación de ferrocarril y la plaza de toros.

Como consecuencia de la Guerra Civil y de la ideología fascista del nuevo régimen del general Franco, al haber sido durante la guerra jefe de Obras Públicas, fue apartado del servicio y depurado. En 1944, lo rehabilitaron y lo destinaron como castigo a las Islas Canarias, pero no llegó a irse, pues falleció en Almería, la tierra donde había vivido durante 50 años. José Molero tuvo tres hermanos, siendo el más influyente

Federico Molero Levenfeld, (Granada, 1878-Almería, 1910), capitán de Ingenieros, subdirector de la Compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España y director técnico de la compañía Mengemor. Falleció el 24 de enero de 1910 a los 32 años de edad.

Fuente: <http://www.gergal.net/gergalenosilustres/gergalenosilustres.html#josemolerolevenfeld>; LCM, 25-1-1910. p. 3, esquela.

ÁNGEL OCHOTORENA TRUJILLO [Cádiz, 1871-Almería, 1939]. Hijo de Ángel Ochotorena Sartorius, subdirector general de Telégrafos y de Dolores Trujillo Rosales. Tuvo dos hermanos: Manuel (abogado y político) y Carmen. Tras obtener su titulación superior como ingeniero de Caminos en 1893, pasa a trabajar como ingeniero en Guadix (Granada) al servicio de la compañía de los Caminos de Hierro del Sur de España, que en ese momento concluía la construcción de la línea ferroviaria Linares-Almería. En diciembre de 1895 es destinado a Lugo. En 1897 se incorpora a su plaza como ingeniero del ministerio de Fomento en Palencia y ese mismo año es trasladado a Almería. Tras una breve estancia en Tarragona, regresa a Almería en 1899 para encargarse de diversas obras públicas. En 1900 trabaja en varios proyectos hidráulicos del río Guadalquivir en la provincia de Jaén, desempeñando también ese cometido en Almería.

En 1902 contrae matrimonio con Gracia La Gasca Rull con quien tendrá cuatro hijos. A partir de ese año fija su residencia en esta última provincia donde se ocupa de la construcción de varias carreteras y de estudios hidráulicos, trabajos que alterna con el de profesor de una academia para ingenieros, con su cuñado Fausto La Gasca. En enero de 1904 es destinado como ingeniero a la Jefatura de Obras Públicas de Almería. En marzo de 1905 asciende en el escalafón como ingeniero segundo, actividad que combina con la de empresario de minas de hierro y cobre en Gérgal y Alboloduy. En abril de 1908 es designado para formar parte de la comisión técnica preparatoria de los estudios hidrológicos de las cuencas de los ríos Andarax, Adra y Almanzora.

A mediados de septiembre de ese mismo año es nombrado ingeniero de la cuarta división de Ferrocarriles con sede en Almería, pero quince días después retorna a su puesto en la jefatura de Obras Públicas. Desde este puesto realiza diversos proyectos de mejora de carre-

teras de la provincia y en particular del puerto de Adra a partir de 1914, como ingeniero responsable de las obras en marcha. En noviembre de 1919 es nombrado director de las obras del puerto de Almería. En este puesto permanece 17 días, siendo trasladado a la dirección del puerto de Castellón a comienzos de 1920, pasando en enero de 1921 a hacerse cargo de la Jefatura de Obras Públicas de esa provincia. En 1922 ocupa idéntico puesto en Segovia. Al año siguiente vuelve a Almería como ingeniero jefe de Obras Públicas, permaneciendo en ese puesto hasta el año 1931. En mayo de ese año es nombrado inspector del cuerpo de Caminos y miembro del Consejo de Obras Públicas, pasando en 1932 al Consejo de Puertos y a la Comisión Permanente de Faros, trasladando su residencia a Madrid. En octubre de 1932 es nombrado consejero inspector general del Cuerpo de Ingenieros. En julio de 1936, tras la reorganización de la Dirección General de Obras Públicas es nombrado inspector de la cuarta región, que comprendía Andalucía oriental y Melilla, manteniendo su residencia en Almería, por lo que sigue vinculado a la supervisión de diversas actuaciones en el puerto de Adra. Tras el fin de la Guerra Civil, Ochotorena sale en defensa de su amigo y compañero Eusebio Elorrieta. En septiembre de 1939 es nombrado presidente de la Sección de Puertos del Consejo de Obras Públicas, falleciendo el 17 de noviembre.

Fuente: Archivo del Puerto de Almería. Morales Medina, A.: El Puerto de Almería. Proyectos y Obras de edificación y urbanización (1880-1950). Tesis doctoral. Universidad de Almería. 2005. Datos recogidos por SÁNCHEZ PICÓN, A y otros: *Protagonistas en la Historia del Puerto de Almería (1878-2008)*. Autoridad Portuaria de Almería. 2009. pp 72-73. Biblioteca digital de la Diputación de Almería. www.dipalme.org.

JOSÉ PERALS LOAISA [Granada, 1895-1957]. Ingeniero de Caminos. En 1927 ingresó como ingeniero auxiliar del puerto de Almería durante el mandato de Elorrieta. En 1945 es nombrado director del puerto, cargo en el que permanece hasta 1953, que sería cesado por el ministro de Obras Públicas, Fernando Suárez de Tangil, tras la visita realizada por éste último a la provincia de Almería ese mismo año. En esa inspección el Conde de Vallellano constata la deficiente gestión facultativa realizada por el director de la JOPA. Tras este cese, Peralas regresa a Granada a la Jefatura de Obras Públicas para encargarse de la Dirección de

Circulación y Transportes por carretera, falleciendo el 12 de abril de 1957. La vinculación con el puerto de Adra transcurre desde noviembre de 1944, cuando es aún ingeniero auxiliar, y finaliza en ese mes de 1947 ya como director, al pasar el puerto de Adra a depender del Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, con sede en Motril. En esos años se ocupa de proyectos de prolongación del dique de poniente y regulación de la superestructura del dique de levante como principales proyectos.

Fuente: SÁNCHEZ PICÓN, A.: *Protagonistas en la historia del Puerto de Almería. 1878-2008*. Autoridad Portuaria de Almería. 2009, p. 76.

GREGORIO PÉREZ CONESA [San Pedro del Pinatar (Murcia), 1883-Alicante, 1960]. Este ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de larga trayectoria como alto funcionario en la Administración General del Estado se convierte en el responsable de solventar a corto plazo la delicada situación del acceso al puerto de Adra en 1953, bloqueado por los aterramientos. Pasará a la historia por convertirse en febrero de 1941 en el primer presidente de Renfe, cargo que ocupó hasta marzo de 1944. Con anterioridad había sido director general de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera. En febrero de 1952 fue nombrado director general de Puertos y Señales Marítimas, cargo en el que cesó el 22 de marzo de 1957. Fue inspector delegado en el Puerto Comercial y Zona Franca de Cádiz, ciudad que le distinguió nombrándole hijo adoptivo. Fue condecorado con varias distinciones como la Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil y la Cruz Distinguida de primera clase de San Raimundo de Peñafort. También fue desde 1945 consejero inspector del Cuerpo de Ingenieros de Caminos de Canales y Puertos, jubilándose de este cargo en octubre de 1953.

Fuente: *Boletín Oficial del Estado. Gaceta de Madrid*. Colección Histórica. www.boe.es Diario ABC de Madrid, 25-IX-1960, p. 94. *Necrológicas*. Agradecemos a la Concejalía de Turismo de San Pedro del Pinatar la información facilitada del nacimiento de Gregorio Pérez Conesa el 17-X-1883. Inscripción n.º 138 del Registro Civil de San Pedro del Pinatar, Folio 69 vuelto, tomo 8º.



NATALIO RIVAS SANTIAGO [Albuñol (Granada), 1865-Madrid, 1958]. Abogado, político, escritor. Tras licenciarse en Derecho en la Universidad de Granada (1885) ejerció de juez municipal en Albuñol (1890). Fue presidente de la Diputación de Granada (1893); concejal y teniente de alcalde en el Ayuntamiento de Madrid (1900); subsecretario de la Presidencia (1906) con Segismundo Moret; director general de Comercio en el gobierno de José Canalejas de 1910; subsecretario de Instrucción Pública con el ministro Julio Burell (1913) y más tarde con Santiago Alba en 1918 y ministro de Instrucción Pública y Bellas Artes entre el 21 de diciembre de 1919 y el 5 de mayo de 1920 en el gobierno que presidió Manuel Allendesalazar. Miembro del Partido Liberal, fue diputado por Granada en todas las legislaturas entre 1901 y 1923. Durante la Segunda República volverá a obtener el escaño por Granada en las elecciones de 1936, y con la dictadura del general Franco fue designado procurador en Cortes por el jefe del Estado en 1949, 1952 y 1955. Su obra literaria está compuesta entre otros por los siguientes títulos: *La Escuela de Tauromaquia de Sevilla y otras curiosidades taurinas* (1939). *Anécdotas y narraciones de antaño* (1943), *Anecdotario histórico contemporáneo* (1944-1950), *Luis López Ballesteros, gran ministro de Fernando VII* (1945), *Toreros del Romanticismo: (Anecdotario taurino)* (1947), *Estampas del siglo XIX* (1947) y *Miscelánea de episodios históricos* (1950).

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Natalio_Rivas_Santiago

FRANCISCO SEGADO MEDINA [Adra (Almería) 1825-1909]. A finales de siglo entra en política siendo alcalde constitucional de Adra entre 1865 y 1891 por el Partido Conservador. Propietario, comerciante y administrador del Marqués de Caicedo y de la empresa Azucarera Castell e hijos que más tarde se llamaría San Nicolás. Pese a su avanzada edad (82 años) era en ese momento alcalde del municipio abderitano. Casó el 17 de septiembre de 1856 en Adra con Antonia Aquino Craviotto (1828-1913) miembro de una acomodada familia de origen genovés e hija del senador Francisco Aquino Amat.

Fuente: «Los Segado: Historia de un linaje abderitano. Rodríguez Segado, Víctor». Revista *Farua*. pp. 173-174. 2006.

ANTONIO SOLER BAYONA [Adra (Almería), 1876-1928]. Abogado, político y empresario. Sobrino de Francisco Antonio Soler Martínez y primo hermano de Antonio Soler Lidueña. En 1909 constituyó el consejo de administración de la nueva Sociedad Azucarera de Adra y a través de su amistad con Natalio Rivas fue otro de los hombres influyentes en el inicio de las obras del puerto de Adra. De ideología liberal, vinculado al sector albista o seguidor de la corriente creada dentro del partido liberal por el político Santiago Alba, fue varias veces diputado provincial por Almería y desde el 29-IX-1916 al 6-XII-1917 presidente de la Diputación almeriense, cargo del que dimitió por motivos de salud. En junio de 1920 obtuvo la Gran Cruz de la Orden del Mérito Agrícola. Falleció en Adra el 17 de febrero de 1928.

Fuente: LOPEZ ROMERO, Antonio. *La Independencia* 19-V-1909. Portada. «De la provincia. Adra. Día de júbilo». *La Crónica Meridional*, 18-II-1928, p. 3. Esquela Antonio Soler Bayona.

FRANCISCO ANTONIO SOLER MARTÍNEZ [Adra (Almería), 1849-1926]. Alcalde de Adra, diputado Provincial, jefe local del partido liberal y uno de los principales promotores de la construcción del puerto. Amigo y compañero de militancia Natalio Rivas y socio de éste último en múltiples negocios empresariales. Padre de Antonio Soler Lidueña, que fue alcalde de Adra y de Rosa Soler Lidueña, novia de juventud de Natalio Rivas. Tío paterno del que fue presidente de la Diputación de Almería, Antonio Soler Bayona.

Político y empresario vinculado al negocio azucarero y al comercio fue impulsor de la construcción entre 1909 y 1910 de la Sociedad Cooperativa Azucarera de Adra. Defiende la solución portuaria como un medio para generar empleo directo durante su construcción y en el proceso de explotación de las instalaciones y reducir drásticamente el paro y la pobreza del municipio que estaba generando unas cifras alarmantes de emigración. Participará como postor en la subasta de las obras para evitar que ésta quedase desierta y más tarde como adjudicatario de varias obras de construcción de la infraestructura portuaria. Más tarde, en marzo de 1920 se convirtió en contratista de las obras portuarias. Tras su muerte ocurrida el 28 de enero de 1926, sus hijos continuaron esta tarea hasta enero de 1930.

Fuente: MARTÍNEZ MARTÍNEZ: *Adra 1911 y LCM*, 2-II-1926. Esquela Francisco Soler Martínez.

FERNANDO SUÁREZ DE TANGIL Y ANGULO [Madrid, 1886-1964]. Político español y conde consorte de Vallellano, por su matrimonio con María de la Concepción Guzmán y O'Farrill, condesa de Vallellano. Su preocupación por resolver los aterramientos del puerto le llevó a visitar Adra en 1953 y ponerse al frente de las operaciones.

Entró en política tras el asesinato de Eduardo Dato, de la mano del maurismo. En 1920 fue elegido diputado por Madrid. Durante la dictadura de Primo de Rivera fue designado alcalde de Madrid, cargo que ocupó entre el 13 de septiembre de 1924 y el 11 de abril de 1927. Durante la dictadura mostró su apoyo a la figura del rey Alfonso XIII, del cual era amigo personal. Encabezó la candidatura monárquica en Madrid en las trascendentes elecciones municipales de abril de 1931, en la que, aunque obtuvo acta de concejal, vio como su candidatura era rotundamente derrotada por los republicano-socialistas.

Cuando se proclamó la Segunda República se unió a Acción Nacional, partido del que se separó en 1933 para crear, junto a Antonio Goicoechea, Renovación Española, del que fue vicepresidente. Resultó elegido diputado en las elecciones de 1933 y 1936 por Palencia. En la legislatura 1933-1936 fue vicepresidente de las Cortes y en la de 1936 fue suplente de José Calvo Sotelo en la Comisión Permanente de las Cortes. Tras su asesinato, fue Vallellano el portavoz de los monár-

quicos en la sesión de la Comisión Permanente de 15 de julio de 1936, poco antes del inicio de la Guerra Civil. Al corriente de la inminencia de la sublevación, Vallellano se trasladó a Portugal. Durante la Guerra Civil, Vallellano dirigió la Cruz Roja franquista, puesto que ocupó hasta 1940. Durante la dictadura franquista fue nombrado consejero permanente del Estado (en enero de 1945), ministro de Obras Públicas (1951-1957) así como presidente del Consejo de Estado (1958). Fue procurador en Cortes desde 1949 hasta su muerte.

Fuente: http://es.wikipedia.org/wiki/Conde_de_Vallellano

IGNACIO TOLL PADRIS. [Figueras (Gerona), 1862-Granada, 1914]. El redactor del proyecto portuario de Adra que adapta el redactado por José Mole-ro para hacer más fácil la licitación y adjudicación de las obras era hijo de Ignacio Toll Bofill, comerciante gerundense de Figueras afincado en Barcelona y de Gertrudis Padris Estruch, sobrina del senador barcelonés Ramón Estruch.

Ignacio Toll estudió ingeniería de Caminos, Canales y Puertos en Madrid. Hombre liberal y de personalidad controvertida fue encarcelado y procesado tras ser acusado a finales de noviembre de 1884 de lanzar Vivas a la República y atacar la sede del periódico *Los Dominicales del Libre Pensamiento* solicitando libertad de enseñanza, suceso del que salió absuelto. En julio de 1887 concluye sus estudios como ingeniero de Caminos y en agosto de ese mismo año es trasladado a la jefatura de obras públicas de Jaén.

En 1889 casó con María de Carmen Mesía y Villareal, XII condesa de Cazalla del Río. De este matrimonio nacieron Manuel y Carmen Toll Mesía. En 1892 es destinado a la Jefatura de Obras Públicas de Gerona donde trabaja en la redacción de proyectos de varias carreteras. En 1899 se produce el secuestro de su hija Carmen, al parecer por una desavenencia familiar que le llevará a un largo pleito contra su propia mujer, Carmen Mesía, entre el año 1900 y 1904 en la Audiencia Territorial de Barcelona, que le aparta momentáneamente de la ingeniería. En julio de 1902 es ascendido a ingeniero de primera clase y en agosto de 1904 es ascendido nuevamente como ingeniero jefe de negociado de primera clase. Tras obtener el cargo de inspector de segunda clase del cuerpo de caminos en diciembre de 1906, es nombrado en marzo de 1910 ingeniero jefe

de Caminos y destinado a Almería, provincia en la que trabaja en varios proyectos, como el de la carretera a Granada.

En septiembre de ese año, forma parte del jurado popular que interviene en el proceso a los asesinos que sangraron en un monstruoso crimen al niño Bernardo González, conocido popularmente como el «crimen de Gádor». Participó activamente en el proyecto de división en trozos para la construcción del puerto de Adra. Falleció accidentalmente en Granada el 23-IV-1914 de una pulmonía, de viaje a Madrid acompañando al inspector general de Puertos.

Fuente: LOPEZ ROMERO, A. *Apuntes biográficos de Ignacio Toll y Padris*.



JOAQUÍN VÁZQUEZ VÁZQUEZ [Berja (Almería), 1908-Adra (Almería), 1970] Empresario. Casado con María Imberlón Salvador, padre de dos hijos. Este pionero de una importante saga empresarial nació el 21 de noviembre de 1908 en el seno de una familia humilde de la época. Era el menor de tres hermanos varones. Quedó huérfano de padre y madre en la niñez y comenzó a trabajar muy pronto.

Uno de sus primeros trabajos fue como representante varias fábricas de harinas y más tarde como transportista demostrando una gran precocidad empresarial y un gran olfato para los negocios. Su inteligencia na-

tural le llevó a presidir importantes instituciones económicas y financieras de Almería y provincia, como la Cámara de Comercio de Almería (desde marzo de 1968) y la Junta de Obras del Puerto (vicepresidente desde julio de 1965) y pertenecer al consejo rector de la Caja de Ahorros de Almería, (desde enero de 1958). Fue también jefe provincial del Sindicato de Pesca y miembro del Consejo Provincial de Empresarios desde los años 1964 y 1965.

Hombre polifacético en el mundo empresarial se dedicó a la compra de uva de mesa, producidas en su Berja natal, para su exportación mediante fletes concertados, desde Dover (Inglaterra) hasta Estocolmo (Suecia).

Con la ayuda del conocido notario Nicolás de Prados, adquirió la fábrica de conservas Santa Isabel, cerrada tras el final de la guerra, propiedad del Banco Español de Crédito. La compra e inicio de la actividad conservera se consumó el 25 de mayo de 1941 por 190.000 pesetas. Joaquín Vázquez traslada su residencia a Adra, donde vivió prácticamente hasta el día de su muerte.

Esta actividad conservera fue la base de la prosperidad en la actividad empresarial de Joaquín Vázquez, continuada por sus hijos a la muerte de éste.

Joaquín Vázquez también en aquella época y en sociedad con el armador abderitano Nicolás Linares Martín constituyó la sociedad Linares-Vázquez, propietaria del pesquero María Enriqueta. Esta sociedad fue también promotora y propietaria en 1945 la primera fábrica de hielo, producto entonces imprescindible para la flota pesquera de la localidad. En aquella época también se vendía hielo a particulares dada la inexistencia de frigoríficos familiares.

En 1964 adquirió la fábrica azucarera de Adra, la otra gran fábrica del municipio, a la que trató de revitalizar en un momento en que el cultivo de la caña de azúcar comenzaba una recesión imparable.

Joaquín Vázquez Vázquez falleció a la temprana edad de 61 años el 1 de junio de 1970. Su prematura muerte le privó ser testigo de cómo su saga familiar engrandecía las empresas y las ideas puestas en práctica por él. En su dilatada vida 1941-1996 Conservas Santa Isabel estuvo permanentemente en activo, salvo en el periodo octubre-diciembre de 1973, fecha en que la fábrica debió recuperarse de los destrozos ocasionados por las

inundaciones que asolaron Adra el 19 de octubre de aquel año. El agua se llevó unos 62.000 kilos de distintos productos de conservas embaladas y listas para su comercialización. Las pérdidas económicas ascendieron a más de 35 millones de pesetas de la época. Aún así Santa Isabel continuó fabricando conserva durante 24 años más, gracias a la familia Vázquez Imberlón y dada la gran calidad de los productos y su gran aceptación en los mercados.

Fuente: LÓPEZ ROMERO, A.: *Grandes Empresarios Andaluces*. pp. 582-587. Lid. 2011.

VICENTE VICIOSO VIDAL [Villareal (Castellón), 1890-Castellón, 1959]. Ingeniero de caminos. Desarrolló una amplia labor en el puerto de Valencia entrando como ingeniero auxiliar en 1921 permaneciendo hasta la caída de Valencia por las tropas de Franco en 1939, cuando era ya subdirector. En octubre de 1939 se le instruye expediente de depuración con la amenaza de separación del servicio acusado de colaborador con la República. En diciembre queda libre de toda sanción y se le reintegra en el servicio activo teniendo como primer destino el puerto de Cádiz, donde se le encomienda la realización de los proyectos y estudios para

la reparación de las murallas de la ciudad, pero solo permanece unos meses allí, ya que en agosto de 1940 es trasladado a Almería para hacerse cargo de la dirección del puerto, que desde el cese de Elorrieta no había tenido ningún director titular.

Sus trabajos en el puerto de Almería en los cerca de cinco años de gestión se centraron en la reconstrucción de los daños ocasionados por la Guerra aunque la escasez de fondos limitó las actuaciones. Como director de la JOPA tuvo a cargo el puerto de Adra, al que dotó de los presupuestos anuales para su funcionamiento al tiempo que redactó los proyectos de dragado de la bocana, de prolongación del dique de Poniente y de reparación del material ferroviario de locomotoras y vagones imprescindibles para el transporte de piedra desde la cantera hasta el recinto portuario. En 1945 es nombrado director del Grupo de Puertos de Alicante, pasando a hacerse cargo conjuntamente del de Valencia en 1949. En 1956 es nombrado director del puerto de Castellón, ciudad en la que fallece el 4 de febrero de 1959.

Fuente: SÁNCHEZ PICÓN, A.: *Protagonistas en la historia del Puerto de Almería. 1878-2008*. Autoridad Portuaria de Almería. 2009. p. 75.



Agencia Pública de Puertos de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

