

CRÓNICAS TABARQUINAS (VII)

SOBRE EL FARO DE NUEVA TABARCA Y LOS NAUFRAGIOS

El historiador **Estrabón**, cuando describió su paso por nuestras costas, ya calificó a la *Planesia* de los romanos -ver Crónicas Tabarquinas (I)- como una isla peligrosa por la abundancia de escollos en sus proximidades que dificultaban enormemente la aproximación de las embarcaciones. Los restos de diversos naufragios de naves romanas certifican el acierto de aquella descripción.

Del mismo modo, **Vicente Tofiño** en sus *Cartas Esféricas* -ver Crónicas Tabarquinas (III)- hablaba de los numerosos arrecifes que obligaban a los marinos a extremar las precauciones al aproximarse a la *Isla Plana* o de Nueva Tabarca.

Es por todo ello que podemos considerar que supuso un auténtico progreso para la isla la inauguración de su faro el 1 de junio de 1854.



El Faro de Nueva Tabarca, por su situación, es considerado como uno de los elementos tipo de la ingeniería romántica del siglo XIX. Fue proyectado por el ingeniero **Agustín Elcoro Berocibar**, autor también del proyecto del Ferrocarril Madrid-Alicante, así como de un proyecto para el Puerto de Denia. Este faro fue el primero en construirse del conjunto de luminarias que se llevaron a cabo entre 1850 y 1854 en las costas alicantinas. Así lo justificaba Agustín Elcoro en la memoria que acompaña a su proyecto de construcción, fechado en 1850:

"...y a dos millas y media SE del cabo del mismo nombre (Santa Pola) está situada la isla Plana o Nueva Tabarca, teatro de frecuentes naufragios y desgracias que ocasiona el no verla de noche, a causa de su poca elevación. Para evitar, pues, que los buques choquen en dicha isla, debe construirse una torre destinada a faro, colocando en ella un faro de tercer orden, gran modelo, que presente destellos de 2 en 2 minutos. La importancia de dicho faro, es de la mayor consideración, porque si bien ofrece la ensenada inmediata de Santa Pola un refugio y abrigo seguros, a las embarcaciones que impelidas por los temporales de levante van desde los golfos de León, San Jorge y Valencia, el temor de embestir a la isla Plana les hace separarse a tal distancia, que si no pierden enteramente la entrada de aquél fondeadero, la practican después con grandes riesgos y dificultades".

Situado en el campo de Nueva Tabarca, aproximadamente a un kilómetro del poblado, consta de un edificio cuadrado de dos plantas y torre igualmente cuadrada, con dos aljibes. Entró en servicio en 1854, antes que el próximo Faro de Santa Pola y ha sido reformado en varias ocasiones. En dicha puesta en marcha, su luz estaba situada en 5° 44' 10" de longitud Este y 38° 9' 40" de latitud Norte, con una altura focal sobre el nivel medio del mar de 27,58 metros y un alcance de la luz de 20 millas marinas. Su catadióptrico, construido por **Theodore Letermann**, era de luz fija variada por destellos de dos en dos minutos, con una lámpara de incandescencia por vapor de petróleo sistema "*Chaucer*" de 35 milímetros. Estaba servido por dos torreros, y como infraestructura estatal estratégica que era, contaba con armamento para su defensa.

El 10 de agosto de 1867 el Faro de Nueva Tabarca adquiría la categoría de **Escuela Práctica de Torreros**. De este modo, el Ilmo. Sr. Director General del ramo, con fecha 27 de julio de dicho año, autorizaba tal distinción:

"En vista de una exposición de D. Antonio Pomares, vecino de Santa Pola, solicitando permiso para adquirir en uno de los faros de esa provincia la instrucción necesaria para ingresar cuando haya lugar, en el Cuerpo de Torreros, esta Dirección General ha tenido a bien conceder dicha autorización, señalándole para este objeto y demás efectos del Reglamento, el faro de Tabarca, como Escuela Práctica, en donde bajo la Inspección de Vd. y la dirección que estime conveniente establecer, reciba dicho interesado la instrucción que pretende, entendiéndose que esta autorización no le da derecho a gratificación de ninguna clase, más que la provisión de vacante en el Cuerpo de Torreros, previo examen y aprobación de ejercicios".





En aquellos primeros años, el encendido y apagado de los faros de la costa alicantina era arbitrario, y existía una diferencia considerable entre el número de horas que estaban encendidos los faros de Villajoyosa, Cabo de las Huertas, Alicante, Santa Pola, Torrevieja y Nueva Tabarca. Fue por ello que el ingeniero encargado del servicio dispuso en 1871 una serie de criterios o disposiciones que crearon cierta uniformidad:

- 1ª. Los faros de Villajoyosa, Huertas, Alicante, Santa Pola y Torrevieja encenderán a la puesta de Sol y apagarán un cuarto de hora antes de su salida.*
2ª. El faro de Tabarca continuará encendido como prescribe la instrucción, un cuarto de hora antes de la puesta de Sol a fin de que en este tiempo pueda tomar la luz su completo desarrollo y apagará como los demás un cuarto de hora antes de la salida del Sol.
3ª. Siempre que el estado de la atmósfera así lo exigiera podrán los torreros encargados adelantar la hora de encender y retrasar la de apagar que se fijan en esta comunicación, mas al hacerlo deberán consignar en la columna de observaciones del libro de consumo de aceite, la causa que haya motivado semejante determinación".

Desde la entrada en servicio del faro hasta el naufragio el día 1 de diciembre de 1901 de la goleta inglesa "Cureka", con destino Cádiz, en el paraje conocido por La Glosa, que supuso la pérdida total de su cargamento de bacalao, no se había producido incidente alguno en las costas de la isla. Afortunadamente la tripulación pudo ser rescatada sin víctimas por un laúd pesquero.

Pero algo debió cambiar en los fondos de dicho paraje, de obligado tránsito por las características tan accidentadas del entorno marino, pues desde 1914 hasta 1918, de forma dramáticamente creciente, se sucedieron una larga lista de percances, la mayoría bien documentados, lista que terminaba con los siguientes naufragios:

- 1 de enero de 1916, embarrancó el vapor trasatlántico italiano "Siena".
- 7 de enero de 1917, encalla el vapor español "Bermeo".
- 12 de abril de 1917, naufraga un vapor inglés huyendo al ser torpedeado por un submarino alemán.
- 13 de mayo de 1917, embarranca el vapor trasatlántico italiano "Vittorio".
- 21 de mayo de 1917, encalla en el mismo lugar el vapor inglés "Estrick".
- 12 de junio de 1917, un submarino alemán torpedea un convoy de buques mercantes, aprovechándose de las dificultades del paso por las aguas de la isla.
- 19 de julio de 1917, embarranca el vapor inglés "Wismenera".
- 17 de diciembre de 1917, zozobra el vapor inglés "Menoria".

Había que hacer urgentemente una reforma importante en el sistema óptico del faro para darle más alcance, y que las embarcaciones pudieran cruzar aguas de la isla mar adentro, debidamente orientados y guiados. Tal reforma se inauguraría el 13 de enero de 1918, y a partir de ella son esporádicos, que no inexistentes, los episodios de accidentes náuticos en esas aguas. De hecho, desde la reforma no se recoge ninguno hasta el naufragio del vapor español "Scuti" el 18 de noviembre de 1922.



El 13 de agosto de 1927 se automatiza el faro, suprimiéndose progresivamente la supervisión de los torreros, hasta que en 1943 el Faro de Nueva Tabarca queda abandonado y se agrega al servicio del Faro de Santa Pola. Este abandono hizo que se deteriorara con celeridad y acabara en unas condiciones ruinosas.

La solución por la que se optó, por desgracia de lo más peregrina, como muchas de las adoptadas en la isla (y sirva esto para reivindicar la adecuada restauración de sus murallas y su iglesia, que tan penosamente se está llevando a cabo en la actualidad), fue ya entrado 1971, y consistió en sustituirlo por una torre de hormigón que se construyó a un lado. Pero afortunadamente ésta fue demolida en 1988 y se recuperó el antiguo faro y el edificio primitivo.

El antiguo faro, hoy restaurado, alberga un interesante laboratorio biológico que sirve de base a la **Reserva Marina de Nueva Tabarca**. Su torre puede ser visitada, pidiendo los permisos oportunos, y desde ella se puede admirar la práctica totalidad de la superficie de la isla y buena parte de sus fondos marinos, gracias a la calidad y transparencia de sus aguas.

Crónicas Tabarquinas 1: Sobre su nombre, antigüedad y descripción

Crónicas Tabarquinas 2: Sobre sus primeros dueños y su población definitiva

Crónicas Tabarquinas 3: Sobre la navegación por los alrededores

Crónicas Tabarquinas 4: Sobre los Fusilamientos en la isla

Crónicas Tabarquinas 5: Sobre el bloqueo y rendición de Nueva Tabarca

Crónicas Tabarquinas 6: Sobre Carlos V y los Piratas

ARMANDO PARODI ARRÓNIZ