

EL TEMPORAL DE 1924

Autor: Diana Clemente Sánchez

Con regularidad tienen lugar en espacios marítimos, situaciones que se convierten en amenazas, no solo para los ciudadanos que se encuentran en zonas costeras y se ven sorprendidos por una mar que se agita por el soplo de vientos fuertes acompañados de lluvia, sino también por los daños que es capaz de ocasionar en el litoral. Este tipo de acontecimiento extraordinario tuvo lugar en Melilla al incrementarse el temporal de noviembre de 1924, uno de los más violentos en la ciudad tras el que tuvo lugar diez años antes con repercusiones aún peores. Desde el punto de vista meteorológico este hecho se vio como una situación anómala quedando reflejado como uno de los temporales destacados del siglo XX en Melilla.

Desde siempre la mar ha sido tan fascinante como peligrosa; es considerada una fuente de alimento, dolor, calma y tempestad en el mismo ámbito. En Melilla, el 18 de noviembre de 1924 mostró su lado violento. Al caer la tarde del día anterior comenzó una lluvia que parecía no tener fin, las condiciones climatológicas no mejoraron a lo largo de la noche y adquirió tal intensidad que llegó a producirse un fuerte temporal de levante que duraría cinco días y cuyos efectos se empezaron a visualizar a la mañana siguiente.

Las calles eran ríos intransitables, los vecinos achicaban agua de sus viviendas continuamente y la Junta de Arbitrios trabajaba para que los desagües no se obstruyesen y el alcantarillado estuviese operativo. El agua, un bien tan apreciado en otras ocasiones, ahora producía destrozos por donde transcurría.

El puerto, como toda la ciudad, sufriría las consecuencias de este temporal, la primera actuación de la Junta del Puerto fue la de cerrarlo a las embarcaciones de gran tonelaje y desviar los vapores, que todavía estaban por llegar, hacia los refugios naturales que ofrece la geografía del lugar, estos eran cala Tramontana, cala Charranes y Tres Forcas.

Una vez tomadas estas decisiones se visualizaron los daños ocasionados en las obras que se estaban realizando en el puerto.

En la zona terminada no hubo daños graves, tan solo se removieron la escollera, los bloques del muelle de Villanueva y surgieron pequeñas hendiduras que tendrían que rellenarse con urgencia para evitar la ruptura con la zona en construcción.

En las obras de extensión del puerto si hubo daños considerables. Se destrozó totalmente el avance de la escollera del dique NE que aún no estaba consolidada. La plataforma desapareció en una longitud de 160 metros y 5 metros de profundidad. El oleaje, que no dejaba de romper contra los bloques de 40 toneladas lanzó alguno de ellos a una distancia considerable, elevándolos y llegando a situar, para asombro de todos, uno de aquellos bloques en el centro de la vía a unos 27 metros de su origen. La escollera debilitada era fácilmente atacable por el temporal.

No era el único lugar donde el temporal se hacía notar, el ímpetu de las olas las hacía elevarse sobre el espaldón del muelle Villanueva y se precipitaban llegando a cortar en su caída los candeleros del alumbrado empotrados en dicho espaldón.



Soporte de luz en el espaldón del muelle Villanueva.

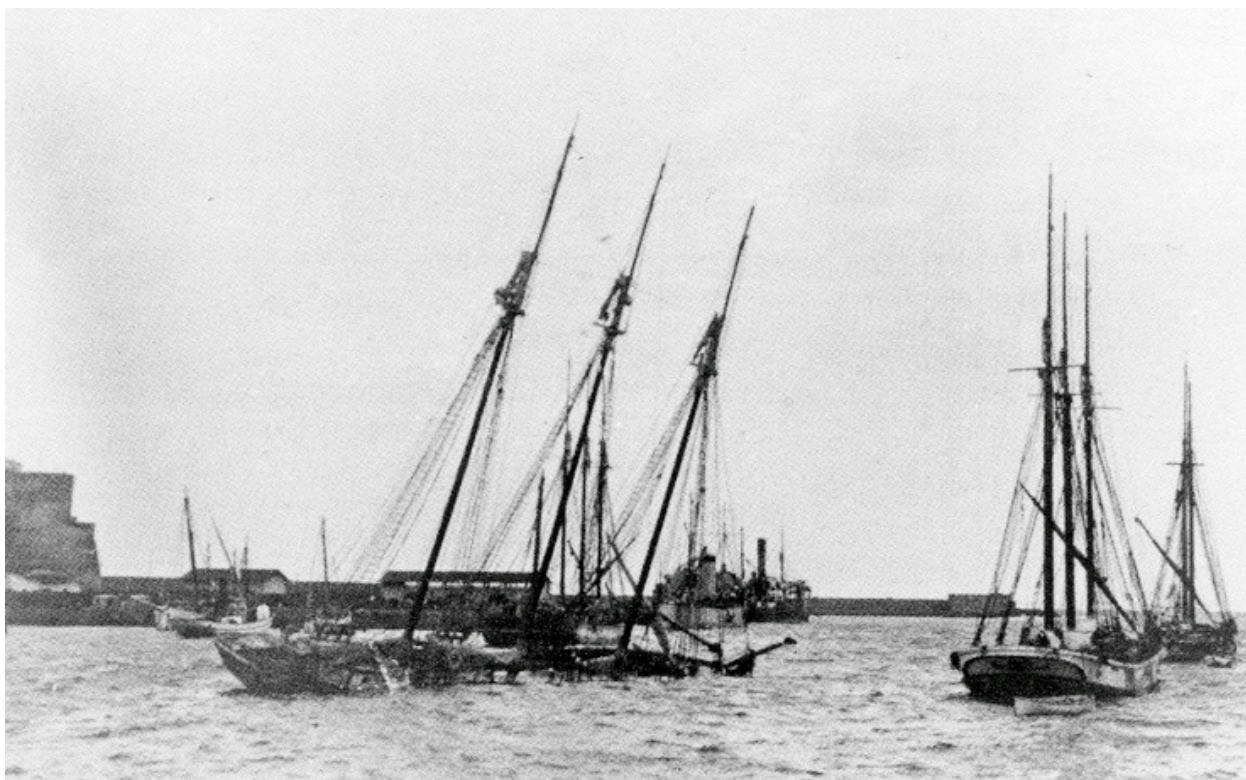
El estado en el que quedó la obra obligó a iniciar el trabajo de defensa en el sitio de comienzo y a redactar con urgencia un proyecto de reparación. De ese modo, a lo largo de 1925 las obras del dique NE iban proporcionando cada vez más abrigo pero las dificultades económicas y la carencia de medios auxiliares de que disponía la Junta del Puerto trajeron consigo una lentitud en la ejecución de la prolongación del dique.

El temporal también afectó a las obras de la Compañía Minas del Rif; en el cargadero provisional se abrió una brecha de 12 metros de altura y en el ángulo sur se produjo un socavón de importancia que desplazó quince bloques.

El miedo y las caras de asombro se mostraban en todo aquel que se acercaba al puerto, pues desde el primer día se vio que hubiese dado mejor resultado hacerse a la mar con los primeros síntomas de temporal, ya que la insuficiencia de los amarres y el mal estado de estos junto a la violencia de las olas y la bravura con que saltaban, llegó a destrozarse cinco embarcaciones de vela que prestaban servicios comerciales y que se mantenían fondeados entre el cargadero de la compañía de mineral y el muelle Ribera.

La primera embarcación en sufrir los efectos del temporal fue el Laud Antonieta que se encontraba situado en el muelle Becerra.

El Paleibot Nueva Palma atracado en el muelle Ribera, con matrícula de Mallorca y capitaneado por José Sale no pudo hacer frente a las inclemencias del mar, que totalmente embravecido golpeaba el casco hasta que tras un chasquido, las amarras de seguridad se rompieron dejándolo a merced de la aventura. Llegó a perder su cargamento de leña y al ser arrasado por las olas abordó al Segundo Remedios que traía un cargamento de vino y sal para enviarlo a Nador, este se hundió



Hundimiento del Pailebot Alfredo.



al arremeter una y otra vez, por el impulso del Nueva Palma, contra el cargadero hasta convertirse en astillas. El Segundo Remedios no fue la única víctima del Nueva Palma pues la pequeña embarcación Carmen Flores, debido a su abordaje, sufrió la rotura del botolón.

Poco después de esta desgracia, rompía amarras y zozobrababa el velero Viuda de Orive. Atracó en Melilla el 8 de octubre con un cargamento de paja y nunca pensó permanecer tanto tiempo anclado. Su capitán José García Quesada esperaba descargar la mercancía y volver a cargar el velero de botellas vacías para poder, una vez revisado todo, tomar dirección a Canarias; sus esperanzas se vieron frustradas con la llegada del temporal.

Por la situación en la que quedó varado el Viuda de Orive, el 15 de enero el ingeniero del puerto de Melilla, Pascual de Luxan, dio su permiso para llevar a cabo su salvamento. La labor fue ardua y lenta y aunque a finales de marzo el lugar que ocupaba ya no entorpecía el fondeadero se decidió su desguace mediante explosivos en octubre de 1925. Así, el día 2 de noviembre se consiguieron

las cajas de dinamita para su voladura. El puerto tenía claro que era necesario tomar precauciones para evitar pérdidas humanas y materiales por lo que decidió cortar el paso al puerto e iniciar la explosión con el toque de corneta.

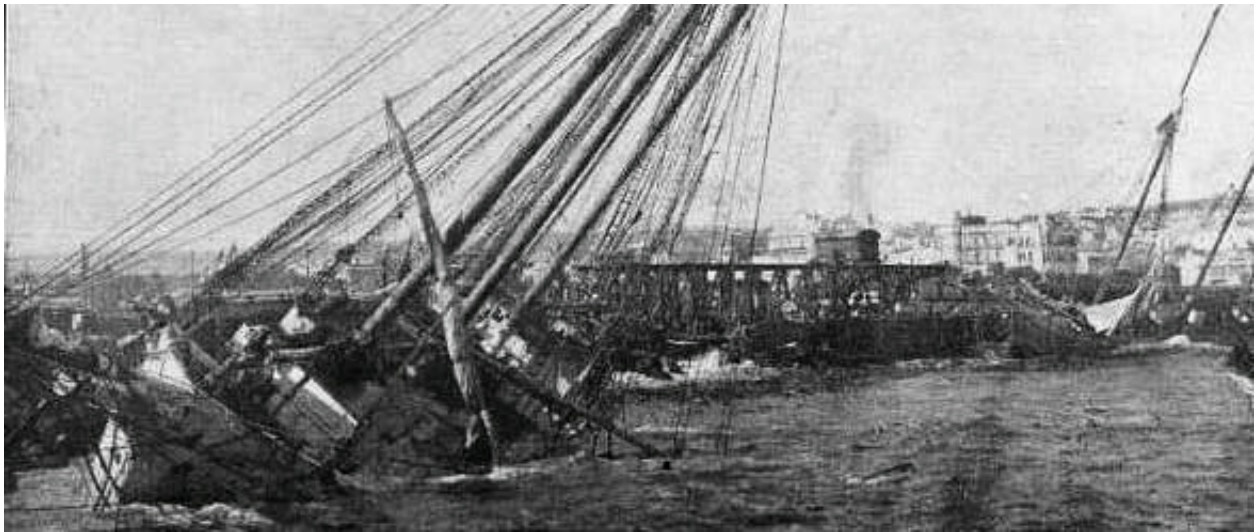
El Pailebot Alfredo, procedente de Almería traía un cargamento de leña. Tras aguantar el primer día de temporal no estaba totalmente perdido aunque presentaba grandes deterioros que no dieron tiempo a reparar por lo que acabó hundiéndose tras nuevas y peores averías.

El puerto, mientras ciudadanos, marineros y autoridades trabajaban al unísono, intentaba paliar los desastres del temporal pero resultaba imposible. Así, la mañana del 19 de noviembre llegaron noticias del Observatorio de San Fernando informando que el temporal no amainaría sino que estaba previsto que aumentase. Había que tomar nuevas decisiones por lo que el subdirector del puerto Pascual de Luxan y el comandante de Marina Ristoria, tras apreciar los desperfectos aconsejaron durante este periodo no atracar en el muelle Villanueva a barcos con calado superior a cinco metros para evitar las averías por golpes con los bloques del puerto.

Las mercancías se iban depositando en los muelles para su recogida pero esta tarea era lenta. El ingeniero del puerto advirtió del peligro que podría sufrir la mercancía situada en el muelle de Villanueva si no se recogían pues el temporal empezó a desperdigar las existencias sobre las aguas al ser arrastradas por la fuerza del oleaje y llegando al muelle Becerra, se temía por el choque de estas contra las rocas lo que significaba su pérdida total.

Poco a poco los tripulantes de los barcos hundidos se iban alojando en el cuartel de la Compañía de Mar.

Algunas de las embarcaciones menores consiguieron salvarse por la rápida actuación de sus propietarios que se acercaron al puerto y subieron sus barcos a la acera con la esperanza de que la mar fuese benévola y no subiese a por ellos. Otras se perdieron



Aspecto del muelle de Becerra a donde fueron arrojadas las embarcaciones "Viuda de Orive" y "Nueva Palma".

y muchas de ellas sufrieron averías. El Sebastián Roca estuvo expuesto a la furia del temporal todo el tiempo, el Uad Kert situado en el muelle Ribera se trasladó al muelle Villanueva tratando de evitar las embestidas de las olas.

Los desastres ocasionados por este terrible temporal mostraron a las autoridades locales la necesidad de poner medios auxiliares para la buena marcha de la obra.

Los medios que se tomaron para paliar la situación fueron:

- Obtener mayores taludes en la escollera para que la obra ejecutada tuviera mayor resistencia.
- Adquirir una boya luminosa para fondear en el extremo de la obra ejecutada debido a la existencia de un escollo de 160 metros de longitud con fondos de distinta profundidad. Al mismo tiempo, se modificaba la dirección y el lugar de la luz verde instalada en el extremo de la obra, situándose a 150/160 metros de su lugar de origen y aumentando su alcance para proteger a los barcos que no frecuentaban el puerto. Así, los buques pasarían a una distancia de media milla del punto donde se instaló la luz verde.

En diciembre, la Junta de Obras del Puerto propuso facilitar a los barcos todo material que necesitasen, tratando de evitar futuras pérdidas de gran consideración. Esta propuesta se aceptó en enero de 1925 y en abril se realizó la selección de material para que la Junta diese su visto bueno. El material elegido fue:

- Dos estachas de ábaco de 10" de 200m de longitud.
- 4 estachas de 10" y 12" con gases y guardacabos en extremos de 50m de longitud
- 250Kg de beta de ábaco de varios gruesos

- 100m de cable acero de 10, 20, 25 mm de diámetro.
- 600Kg de cadena de patente de varios gruesos
- 2 anclas de 1000Kg
- 1 ancla de 1500Kg

Paralelamente, se decidió que se adquiriese dicho material mediante el alquiler, estableciendo en primer lugar un reglamento para su buen desarrollo y en segundo lugar unos precios que oscilarían entre las 40 pesetas de unas estachas largas o las 5 pesetas para una beta de cualquier tamaño.

En las proximidades del muelle hubo un refuerzo de amarras y se aseguraron las anclas, se dispuso que los distintos recursos se consiguiesen mediante el pago de ciertas cantidades, la entrega del material se realizaría con un recibo firmado por el capitán y su conservación estaría a cargo del patrón. En cuanto a los desperfectos ocasionados en estos aperos, serían tasados por la Comandancia de Marina y supondría el obligatorio pago en metálico aunque se perdiese el barco.

El día 24 de noviembre el tiempo amainó y los barcos, refugiados en las distintas calas, empezaron a regresar; Canalejas, Alerta, Volpi y Uad estaban a la espera en Cala Charranes. La ciudad y el puerto se recuperaban poco a poco y volvían a su rutina.

Sabemos y tenemos constancia que años siguientes tuvieron lugar otros tantos temporales, pero el puerto, pese a la crudeza con la que se muestra a veces el tiempo, siguió adelante en su proyecto por mejorar. Así, cada vez que surgía esta catástrofe, intentaban reducir el deterioro del puerto esforzándose, la mayor parte del año, en su reconstrucción y terminación. Con ello, Melilla consiguió reforzar su posición de escala a otros destinos y adquirir importancia, pues constituía por entonces, el principal medio de comunicación con el exterior.

Bibliografía:

BRAVO NIETO, Antonio & BELLVER GARRIDO, Juan Antonio (2009). El puerto de Melilla. Una obra centenaria con un pasado milenario. Autoridad Portuaria de Melilla.
HUERTAS MORIÓN, José (1981). Los últimos veleros del Mediterráneo. Torre vieja marinera. Tomo II. Memoria de la Junta de Fomento de Melilla 1924-1925. Archivo de la Autoridad Portuaria de Melilla. Hemeroteca Digital de EL TELEGRAMA DEL RIF / ABC /