

Número 0
Año 2026



cañadú

REVISTA CULTURAL

ARTE - HISTORIA - IDENTIDAD - CIENCIA



Fotograma de la película alemana

NO HUIR MÁS

Rodada en el puerto de Adra en 1954

CRÉDITOS

Revista **cañadú**

Año: 2026. Número 0

Edita: Ayuntamiento de Adra. Concejalía de Turismo, Playas, Cultura, Fiestas y Tradiciones, Protección Animal e Igualdad.

Director/Coordinador de la Revista: Antonio López Romero.

Consejo editorial: Manuel Cortés Pérez, Mari Paz Fernández Garrido, Elisa Isabel Fernández Fernández, José Sánchez Cazorla, Mariano Paracuellos Rodríguez, Paco Cuenca Gómez y Antonio López Romero.

Autores/autoras que colaboran en este número: José Sánchez Cazorla, Mariano Paracuellos Rodríguez et al, Francisco Javier Alcalá García, Francisco Cuenca Gómez, Víctor Rodríguez Segado, María Juana López Medina, Víctor Manuel Vargas Escudero, José Luis López Castro y Antonio López Romero.

Diseño, maquetación y tratamiento de imágenes: César Vaquero -SumiGraf

© **De la edición:** Ayuntamiento de Adra.

© **De los textos y fotos:** los/las autores/as

Foto de portada: Fotograma de la película No huyas más (1954)

Textos y fotos: el de sus autores

Licensed under: Creative Commons

ISSN: en asignación

Ayuntamiento de Adra.

Dirección: Prta del Mar, 3, 04770 Adra, Almería

Teléfono: 950 40 04 00

<https://canadu.adra.es> - revistacanadu@adra.es

Se permite la descarga de los artículos, pudiendo compartir los contenidos, siempre y cuando se referencien y citen (primer apellido autor/a seguido de las iniciales, fecha de publicación entre paréntesis, título artículo, Cañadú (Revista del Ayuntamiento de Adra) y URL donde se encuentra el artículo. Cañadú (Revista del Ayuntamiento de Adra) no se responsabiliza de las opiniones emitidas por los/as autores/as de la revista.

→ Retrato del profesor Olof Hasslöf.
Museo digital de Bohuslän.
<https://digitaltmuseum.org/011014419027/skrivet-pa-baksidan-olof-hasslof-1901-1994>

LA VISITA DEL PROFESOR HASSLÖF AL PUERTO DE ADRA EN 1959

PROFESSOR HASSLÖF'S VISIT TO THE PORT OF ADRA IN 1959

Antonio López Romero.

Periodista. Licenciado en Ciencias de la Información.
antoniomanuel.lromero@gmail.com



Resumen: El museo de la región sueca de Bohuslän, en la costa oeste del país, recoge entre sus fondos fotograficos una decena de imágenes del puerto de Adra. Fueron tomadas por el experto etnólogo marino Olof Hasslöf el 12 de noviembre de 1959. En una escala dentro de un largo viaje por las costas de varios países europeos, el investigador se interesó por el modelo de la construcción de barcos de los distintos carpinteros de ribera con quienes se entrevistó. Las imágenes captadas, sirven de excusa para rescatar la memoria de una actividad milenaria como es el trabajo de los astilleros de embarcaciones pesqueras y su importancia en el desarrollo de la economía y la cultura de los pueblos costeros.

Palabras clave: Adra, puerto, Hasslöf, astillero, barcos, pesca, fotografías.

Abstract: The museum in the Swedish region of Bohuslän, on the country's west coast, houses a dozen photographs of the port of Adra in its collection. They were taken by the expert marine ethnologist Olof Hasslöf on November 12, 1959. During a stop-over as part of a long journey along the coasts of several European countries, the researcher became interested in the boatbuilding techniques of the various shipwrights he interviewed. The captured

images serve as an excuse to rescue the memory of an age-old activity such as the work of fishing boat shipyards and its importance in the development of the economy and culture of coastal towns.

Keywords: Adra, port, Hasslöf, shipyard, boats, fishing, pictures.

I. Introducción

Una mañana de noviembre de 1959 Adra recibía la visita de un singular fotógrafo sueco. Vestido con traje y pajarita se adentró en el astillero para conocer el método artesanal de construcción de barcos pesqueros de madera. Su fugaz recorrido por el recinto portuario quedó inmortalizado en una decena de imágenes en blanco y negro.

Aquel hombre de aspecto distinguido que aparece como figurante en algunas de las fotos era el profesor Olof Hasslöf⁵⁷. Uno de los mayores expertos en etnología marítima. Esta disciplina científica está

57 Olof Paul Herman Hasslöf, (Hovenäset, Bohuslän, 8 de julio de 1901-Limhamn, 29 de junio de 1994). Fue un etnólogo. Conservador del Museo Marítimo Nacional de 1946 a 1967 y profesor asociado de investigación sobre la vida popular nórdica y comparada en la Universidad de Estocolmo de 1950 a 1967. Fuente: <https://digitaltmuseum.org/021036438287/hasslof-olof-1901-1994>

relacionada con la antropología marina. Es una rama de la etnología que se centra en el estudio comparativo y analítico de las culturas y sociedades que viven en relación directa con el mar, ríos o litorales⁵⁸.

Nacido en una familia de pescadores, Haslöff fue un gran conocedor del mundo marítimo sueco y del norte de Europa. Autor de más de sesenta títulos dedicados a la investigación etnográfica relacionada con la pesca según la información ofrecida por la Biblioteca Nacional de Suecia⁵⁹.

Por esa unión invisible que tienen todos los enclaves costeros del mundo, este experto en cultura de los pueblos marinos se sintió atraído por otros puertos y gentes lejanas y decidió emprender un largo viaje por varios países europeos. Arribó a Adra procedente de Almería el 12 noviembre de 1959, tras recorrer toda la costa mediterránea.

El historiador y experto en embarcaciones nórdicas de madera, Peter Skanse, es uno de los principales biógrafos del investigador sueco⁶⁰. Skanse, nacido en una población cercana a la de Hasslöff, recibió de este gran parte de su formación etnológica y viajó con él en las décadas de 1970 y 1980, además de Suecia, por Finlandia, Dinamarca, Noruega, Países Bajos e Inglaterra.

En una correspondencia mantenida con este experto, informa que durante la época en que se tomaron estas fotografías, Hasslöff trabajaba como profesor asociado en la Universidad de Estocolmo.

Resalta Skanse que en aquellos años Olof estaba muy centrado en la investigación de la construcción artesanal de embarcaciones por la técnica de clinker-kravel (esqueleto de concha). Hasslöff estaba profundamente interesado en este tema, lo investigó y buscaba constantemente datos e información al respecto. En especial información que se intercambiaba oralmente con profesionales del sector, como constructores de barcos y pesca-

dores. Los resultados se publicaron en forma de artículos en diversos medios.

La necesidad de conocer los sistemas constructivos de embarcaciones de otras latitudes de Europa movió al etnólogo a emprender una larga singladura de dos meses que le llevó hasta Adra.

El investigador sueco va a comprobar cómo los nuevos planes económicos de España, a través del recién estrenado Plan de Estabilización, suponen una reactivación de la inversión pública en la conclusión de un buen número de obras pendientes para poder terminar la ejecución del puerto abderitano, sus equipamientos y sus espigones.

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 de resistencia ante el aislamiento internacional⁶¹.

Cuando en diciembre de ese año el presidente norteamericano Eisenhower visite Madrid y se produzca su apoyo 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.

II. El reportaje de Adra

El escritor y economista Manuel Rodríguez Rodríguez fue el primer investigador que dio cuenta de la existencia de las fotos de Hasslöff en el puerto abderitano⁶². En su artículo publicado en 2015, consulta las imágenes gracias a la digitalización realizada por el Museo de la región de Bohuslän⁶³.

58 Rubio-Ardanaz, Juan Antonio. «Diseño y paisaje de la cultura pescadora: etnografía y epistemología de la antropología marítima». Revista Zainak. Cuadernos de Antropología Etnografía. Nº 29, 2007, pp. 39-52. Sociedad de Estudios Vascos.

59 [https://libris.kb.se/hitlist?d=libris&q=f%3c3%b6rf%3a\(Hassl%3c3%-b6f%2c+Olof\)&f=simp&spell=true&hist=true&mf=&p=1](https://libris.kb.se/hitlist?d=libris&q=f%3c3%b6rf%3a(Hassl%3c3%-b6f%2c+Olof)&f=simp&spell=true&hist=true&mf=&p=1)

60 Peter Skanse. (Uddevalla, Suecia, 7 de diciembre de 1951). Historiador especializado en la evolución de las embarcaciones costeras de Suecia. Autor de *Olof Hasslöff: bibliografía 1928-2012 / compilada*. Skärhamn: Boat Dock Group, 2012.

61 <https://juandemariana.org/el-plan-de-estabilizacion-de-1959/>. 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.

62 Rodríguez Rodríguez, Manuel. «Olof Hasslöff: una serendipia buscando la linterna del segundo faro de Adra». *Farua*: revista del Centro Virginitano de Estudios Históricos. Nº 18, 2015, pp. 149-160.

63 <https://digitaltmuseum.se/011014487021/bohuslan>



Barcasas en la playa del carboncillo. El álbum de Adra. *Farua* 2010, p. 304. Autor: Fernando Guerrero Scholtz. Década de 1860. Archivo Juan Antonio Fernández Rivero.

Este centro cultural conserva el legado fotográfico de Hasslöf y sus archivos personales. La fotografía era crucial a finales de los años 50 para el etnólogo a la hora de dar testimonio de su investigación y documentarla para su posterior divulgación.

La descripción de las fotos de Olof es poco precisa, dado el gran número de imágenes reunidas a lo largo de su amplia expedición. Sin embargo están fechadas. Ello permite conocer el periplo que siguió⁶⁴.

En cualquier caso resultan de suma utilidad para conocer con más detalle dónde se situaba la zona de construcción de embarcaciones y cómo evolucionaban los distintos servicios portuarios en un momento de gran actividad en obras. Los documentos gráficos destacan la importancia de Adra como uno de los puntos costeros clave del desarrollo de la carpintería de ribera, a menudo confundida con el término calafate⁶⁵.

Agrupando las imágenes en función de las zonas portuarias visitadas, el investigador sueco se interesa por la actividad de construcción de barcos. En aquel momento la carpintería de ribera y el servicio de varadero estaban situados en la gran explanada existente frente a la torre de Los Perdigones y se extendía hasta el edificio de la Cofradía de Pescadores. Este emplazamiento aparece como el lugar tradicional en la memoria del primer proyecto del puerto de Adra de 1909. El ingeniero José Molero fija como uno de los puntos de referencia el varadero existente junto a la torre de la fundición de San Andrés⁶⁶.

El incremento del comercio y la exportación del plomo y sus derivados a lo largo del siglo XIX había requerido el uso de este varadero para las embarcaciones utilizadas para el transporte de las mercancías a los buques mercantes que debido a su calado no podían acercarse a la costa. Ello ante la ausencia de embarcaderos. Como lo atestiguan imágenes de 1860 de dichas naves en la playa del Carboncillo, próxima a la localización de las grandes fundiciones abderitanas.

64 Ídem. De las más de 3.300 imágenes digitalizadas relacionadas con este investigador, unas 523 corresponden al viaje realizado en el otoño de 1959 y están agrupadas bajo la identidad de Fotojournal.

65 Fernández de Navarrete, Martín. *Diccionario Marítimo Español*. Madrid. Imprenta Real. 1831, p. 129. El trabajo de calafate es una parte de la construcción del barco y consiste en rellenar de estopa las juntas de las tablas de fondos, costados y cubiertas y ponerles una capa de brea para que no entre el agua por ellas.

66 López Romero, Antonio. *El Puerto de Adra: 1911-2011*. Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. Sevilla. 2013, p.56.

Zona de carga de barcos próxima a la fundición San Andrés. El álbum de Adra. *Farua* 2010, p. 303. Autor: Fernando Guerrero Scholtz. Década de 1860. Archivo Juan Antonio Fernández Rivero.



Por su parte, la actividad pesquera unida a la de construcción de embarcaciones cuenta con una larga tradición en la historia de Adra⁶⁷.

Para la correcta interpretación de las imágenes hemos podido contar con el testimonio de Manuel Fernández Olvera, trabajador del astillero desde 1957 hasta su jubilación.⁶⁸

La primera imagen (Foto 4) recoge una panorámica del astillero⁶⁹. Se observan dos pesqueros en construcción. A la derecha el barco con su esqueleto básico y los andamiajes necesarios. A su izquierda otro similar mucho más avanzado con el casco ya ejecutado.

Delante, los dos puentes, como piezas separadas a instalar en ambas embarcaciones, desde donde cada patrón estará al timón de la nave.

A continuación, el antiguo hangar y una embarcación más pequeña con su quilla y costillaje. Por encima se divisan las nuevas viviendas de pescadores,

construidas a finales de marzo de 1957 en terrenos del paraje del Cercado, cedidos por la Cofradía de Pescadores⁷⁰. Sobre los grandes barcos, aparece parte de la cerca de piedra perteneciente a la fundición San Andrés. Este recinto amurallado de la finca el Cercado tenía en su interior un gran huerto con una alberca en la que muchos jóvenes de la época se bañaban.

Una nueva imagen del astillero (Foto 5) es tomada por el investigador nórdico en la zona más próxima a la base de la Torre de los Perdigones⁷¹. Se distinguen varios barcos en construcción, con tronco de madera como materia prima y una nave a dos aguas como taller. Una zona ocupada por la empresa del astillero desde el año 1945⁷².

Las cercanías de la fundición San Andrés era una zona utilizada desde antiguo como varadero de buques de mediano tamaño para abastecer a los mercantes para la exportación de plomo y sus derivados. Se trataba de una parcela principal de

67 Rodríguez Segado, Víctor Eugenio. «La pesca en Adra (1489-1939) aproximación a su estudio». *Revista Farua*. Nº 16. 2013, pp.31-64.

68 Manuel Fernández Olvera (Adra, 3 de marzo de 1945). Este experto carpintero de ribera trabajó durante toda su vida en el astillero y el varadero abderitano en sus distintos emplazamientos. Agradecemos su valiosa información aportada para la elaboración de este artículo.

69 <https://digitaltmuseum.org/011014417068/40-spanien-fotojournal-finns-pa-b-m-a-fotoalbum-samtidigt-forvaru-bocker>. La imagen queda identificada en el museo digital como: España. Costa mediterránea sur, Adra, 12/11/59. Fotos del puerto y un astillero. Varios barcos en un astillero. Al fondo, un pueblo.

70 «Inauguración de 64 viviendas para pescadores en Adra y de 52 en Roquetas de Mar». *Diario Yugo* [Almería] nº 5.794. 29 de marzo de 1957, portada y p. 5. Las casas fueron construidas por el Instituto Nacional de la Vivienda sobre terrenos próximos al puerto cedidos por la Cofradía de Pescadores en noviembre de 1954.

71 <https://digitaltmuseum.org/011014417095/41-spanien-fotojournal-finns-pa-b-m-a-fotoalbum-samtidigt-forvaru-bocker>. La imagen está identificada como: Un par de cascos de barco yacen en un astillero. Al fondo, una población.

72 Carmona Rodríguez, José Antonio. *Adra la Marinera*. Imprenta Cervantes. Almería, 2004, p. 146. La sociedad del astillero estaba formada por Nicolás Casas Gómez y Francisco Olivencia Fernández.

Foto 4. Astillero de Adra. Museo digital de Bohuslän. Autor Olof Hasslöf. 12 de noviembre de 1959.



Foto 5. Zona del astillero más próxima a la torre de Los Perdígones. Museo digital de Bohuslän. Autor Olof Hasslöf. 12 de noviembre de 1959.



unos 2.000 m² separada de los terrenos de la torre por la carretera de Almería.

Con anterioridad a la sociedad Casas-Olivencia, que regentaba el astillero en la época de la visita del investigador sueco, funcionaba un astillero al menos desde finales de los años 20 del empresario Sánchez Garrido. Esta empresa se instaló sobre un bar comedor llamado *El Toreo*, que alimentaba a los obreros de la construcción del puerto. Este establecimiento de hostelería había sido destruido por un incendio en 1928⁷³. Posteriormente este negocio de carpintería de ribera fue traspasado a la sociedad de Francisco González Cañadas⁷⁴ y Nicolás Casas González. Este último termina asociado a Francisco Olivencia Fernández. Esta empresa compartía vecindad con un comedor para trabajadores, negocio del empresario Miguel Rodríguez Ortíz⁷⁵. Por esos años esta cantina es una de las más grandes del pueblo que ha tomado el relevo del anterior comedor desaparecido en el incendio.

Desde esa considerable distancia al muelle de ribera como punto más cercano al mar, los barcos,

una vez contruidos y cerrado el casco y se trasladaban con la ayuda de unos paralelos o varales de madera, también llamados anguileras, como troncos o traviesas para que no se hundieran en la arena⁷⁶. El barco iba arrastrado por bueyes cogidos por la yunta con unas cuerdas. Este era el sistema también empleado para sacar las embarcaciones del agua para las operaciones de varadero. Posteriormente se le instalaba el motor.

En una tercera imagen (Foto 7) aparece a la derecha de la foto el propio Hasslöf caminando con unos folios en la mano⁷⁷. El investigador avanza hacia el casco de una nave de entre unos 8 y 10 metros de eslora en construcción. La instantánea recoge también un buen número de troncos de madera, la materia prima del astillero. Junto al barco en ejecución, un pequeño almacén y un cobertizo de cañas. Al fondo se divisa la muralla de la finca del Cercado, lo que indica que la zona de la foto está a Poniente de la torre.

73 Archivo de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Ministerio de Obras Públicas. Dirección General de Puertos. Grupo de Granada y Almería. Expediente autorización gasolinera y área de restauración Brisamar.

74 Ídem. González Cañadas termina abriendo un astillero en la localidad malagueña de Estepona.

75 «Hotel Costa del Sol. El señor Miguel». *Diario Yugo* nº 1.077 [Almería] 6 de septiembre de 1942, p. 6. Miguel Rodríguez Ortíz era conocido como «El Señor Miguel»

76 Fernández de Navarrete, Martín. *Diccionario Marítimo Español*. Madrid. Imprenta Real. 1831, p. 403. Se llama para o uaral al trozo de madera a modo de picadero sobre el cual junto a otros iguales se uaran y hacen correr las embarcaciones en las playas. Para ello, se hacen arrastrar o rozar la quilla por encima, lo que las diferencia del llamado *rollete* o *rodete* sobre los que se ruedan en el mismo caso. Algunos lo llaman *parel* otros *fila* pero esta última voz se refiere más bien al madero untado de sebo en su cara superior para que sobre él y otros iguales corra la embarcación.

77 <https://digitalmuseum.org/011014417091/41-spanien-fotojournal-finns-pa-b-m-a-fotoalbum-samtidigt-forvaru-bocker>. La imagen está archiuada con la leyenda: Un hombre mira un barco en un astillero.

La madera para la construcción de barcos procedía de varios tipos de árboles y de diversos puntos de la geografía. La quilla era de varios tipos de pino. El olivo era muy apreciado para el costillaje de la embarcación debido a su gran durabilidad y conservación. El forraje del barco pesquero era de encina y roble entre otras especies.

Con ellos el astillero de aquellos años llegó a fabricar y botar embarcaciones de cerco y arrastre de hasta unos 26 o 27 metros de eslora total. Los suministros de madera llegaban por carretera y por barco mercante desde Almería, la provincia de Granada y el interior de España tanto en forma de troncos como de grandes planchas de hasta diez centímetros de grosor. Empresas especializadas en suministros marítimos como López Guillén aprovisionaron el astillero abderitano.

Dos bueyes utilizados en el puerto de Adra para arrastrar las embarcaciones. Foto François Octobon. Archivo Andrés Aguilera París. Años 50.



En una cuarta imagen (Foto 8) el profesor sueco vuelve a posar. Hasslöf aparece asomado a un barco en construcción⁷⁸. Se fija en el costillaje y las cuadernas. Comenta Manuel Fernández Olvera que este barco nunca se terminó. El siguiente paso



Foto 7. Olof Hasslöf se acerca a una pequeña embarcación en construcción. Imagen del astillero a Poniente de la Torre de los Perdigones. Al fondo la muralla del Cercado. Museo digital de Bohuslän. Autor equipo de Olof Hasslöf. 12 de noviembre de 1959.

en la ejecución, era poner las cintas en la borda y empezar a tapar el casco.

La plantilla del astillero estaba formada por unos doce trabajadores capaces de construir al ritmo de dos barcos grandes al año. Para su creación se usaba un modo de construcción artesanal. Se diseñaba primero la maqueta del barco a escala. Posteriormente se enviaba la maqueta a unos ingenieros navales que elaboraban los planos de la futura embarcación⁷⁹.

Completa el reportaje de la visita al astillero una nueva foto (Foto 9) de un casco en construcción sujeto con pértigas y troncos. Destaca en primer término la plantilla para la sujeción del tanque de combustible para instalar en el interior de la embarcación que parece llamar la atención del fotógrafo sueco⁸⁰.

La imagen capta el casco cerrado de un barco que ya ha sido trasladado a la zona de botadura en el muelle de ribera y en la última fase de su ejecución.

78 <https://digitaltmuseum.org/011014417098/41-spanien-fotojournal-finns-pa-b-m-a-fotoalbum-samtidigt-forvaru-bocker>. La imagen está archivada con el título: Un hombre permanece de pie y mira un barco en un astillero.

79 Apunta nuestro colaborador al ingeniero naval Juan Domínguez de Motril como uno de los redactores de los planos de los barcos.

80 <https://digitaltmuseum.org/011014417101/41-spanien-fotojournal-finns-pa-b-m-a-fotoalbum-samtidigt-forvaru-bocker>. La imagen está archivada con el título: Un barco está en el muelle de un astillero. Dos plantillas de amazon están apoyadas.



Foto 8. El profesor sueco se asoma a una pequeña embarcación en construcción. Museo digital de Bohuslän. Autor equipo de Olof Hasslöf. 12 de noviembre de 1959.



Foto 9. Plantilla para fijar el tanque de combustible en el interior del casco de un barco en el muelle de ribera. Museo digital de Bohuslän. Autor: Olof Hasslöf. 12 de noviembre de 1959.

III. El nuevo varadero

La visita del etnólogo marino se detiene en torno a las obras de acondicionamiento y mecanización de las nuevas instalaciones del varadero⁸¹.

En primer término destacan dos botes varados en paralelo (Foto 10). Tras éstos, otra pequeña embarcación en perpendicular a las anteriores. El nuevo varadero es el edificio de planta baja situado a la derecha de la foto. Completa la escena a la izquierda en primer término la vivienda del responsable del puerto, Fernando Rodríguez Gutiérrez. A continuación se divisa parte del edificio de la nueva Cofradía de Pescadores, construida nueve años atrás, parte del techo octogonal del kiosco del Casino de verano. Y algo más difuminada la espléndida vivienda de la familia Coromina Basanta.

Destaca también la conducción eléctrica del puerto y sus características farolas y postes para el funcionamiento de las grúas eléctricas que estaban concluyendo la construcción en el espigón de Poniente de obras de defensa para evitar el cierre de la bocana debido a la entrada de arenas.

El nuevo varadero fue diseñado para que dos embarcaciones de 25 metros de eslora pudieran estar fuera del agua sobre la rampa, 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. Esta estaba dotada de dos vías por las que se arrastrarían las embarcaciones mediante



Foto 10. Nuevas instalaciones del varadero con la caseta de su maquinaria a la derecha y dos botes en paralelo. Museo digital de Bohuslän. Autor: Olof Hasslöf. 12 de noviembre de 1959.

⁸¹ <https://digitaltmuseum.org/011014417084/40-spanien-fotojournal-finns-pa-b-m-a-fotoalbum-samtidigt-foruar-bocker> La imagen está archiuada con el título: Fotos del puerto y un astillero. Varios barcos están amarrados en una playa. Al fondo, un pueblo.

carros de 20 toneladas para realizar la operación de varar y botar. Su 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.

Además, este equipamiento incluyó el edificio para ubicar la casa de máquinas y la vivienda 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 embarcación⁸².

A pesar de la aparente facilidad para acometer este proyecto, redactado a finales de 1951, su ejecución se prolongó cerca de diez años. Las obras se toparon con subastas desiertas y modificaciones en el proyecto original.

Los trabajos se iniciaron en diciembre de 1956 pero al poco tiempo se considera conveniente realizar algunas mejoras. La construcción de una solera de hormigón 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 instalada en Motril y el recrecido de hormigón en las entrevías⁸³.

Estas obras requieren un presupuesto mayor que no va a ser aprobado hasta junio de 1959, unos meses antes de la visita de Hasslöf. Además y en paralelo faltaba dotar a esta instalación de mantenimiento de la maquinaria de carros elevadores de las embarcaciones. 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



Foto 11. El nuevo servicio del varadero y futuro astillero ocupado por multitud de embarcaciones. Museo digital de Bohuslän. Autor: Olof Hasslöf. 12 de noviembre de 1959.

situar la embarcación que permite más fácilmente retirar el carro⁸⁴.

Los carros escogidos permitían la varada de barcos de cien toneladas. Esta maquinaria se accionaba mediante motor y cabestrante. Finalmente el varadero es equipado con un cabestrante eléctrico y sus accesorios. 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. Todas estas instalaciones, una vez completadas, permiten el mantenimiento de doscientas embarcaciones al año⁸⁵.

Hasslöf se centra en esa zona y realiza una nueva instantánea (Foto 11) con barcos en construcción en la línea de botadura del astillero y el varadero. Esta instalación se encontraba aún en precario, a la espera de obras pendientes. A la derecha una pequeña embarcación hundida. Esa acumulación de embarcaciones de distinto tamaño comparten una playa interior del puerto, o playa de ribera, como consecuencia de las obras pendientes para concluir el andén de costa y el muelle de ribera⁸⁶. Un espacio donde desde antiguo se varaban las

82 López Romero, Antonio. *El Puerto de Adra: 1911-2011*, p. 189. AHPA, Jefatura Provincial de Obras Públicas, CAPE, Grupo de Puertos de Málaga, Granada y Almería, Expediente 2127-1880, Laporta Pérez, Vicente. «Proyecto de Varadero del Puerto de Adra». Motril, 10 de noviembre de 1951.

83 Ídem, p. 210. Expediente nº 2135-1932, Laporta Pérez, Vicente. «Proyecto Reformado del Modificado de Varadero en el Puerto de Adra». Motril, 15 de julio de 1957.

84 Ídem., p. 210. Expediente 2137-1948. Laporta Pérez, Vicente. «Proyecto de Carros para el Varadero del Puerto de Adra». Motril, 11 de diciembre de 1957.

85 Ídem, p. 223. Expediente 2136-1943. Español Caparrós, José Antonio. «Proyecto de Cabestrante Eléctrico y sus Accesorios para el Varadero del Puerto de Adra». Motril, 6 de julio de 1959.

86 <https://digitaltmuseum.org/011014417081/40-spanien-fotojournal-finns-pa-b-m-a-fotoalbum-samtidigt-foruaru-bocker> La imagen está archivada con el título: Imágenes del puerto y un astillero. Varios barcos están amarrados en la playa de un puerto, en una localidad.

La misma zona anterior en una foto panorámica de 1944. Archivo Andrés Aguilera París.



barcas de menor tamaño para resguardarlos del oleaje interior del puerto ante la falta de amarres. Esta zona se extendía desde la casa del encargado del puerto hasta el punto donde se construyó posteriormente el edificio del club náutico.

El fotógrafo se desplaza a la esquina con el inicio del muelle de Poniente. Capta una nueva instantánea (Foto 13) del espacio conocido como las piedras, frente al antiguo *Bar Colón*. Lugar habitual de amarre de los botes cabeceros y de la luz, empleados en la pesca de cerco.⁸⁷

El profesor se ve interesado o tal vez intrigado por esas grandes lámparas de luces, seis por embarcación, con las que cinco botes van equipados, rodeando al bote cabecero. Ello dadas las especiales características de las especies existentes en el Mediterráneo, muy diferentes a las de los países nórdicos⁸⁸.

En ese momento las lámparas funcionaban con gasolina. Posteriormente fueron evolucionando a energías más limpias mediante faros eléctricos alimentados por baterías.

Al fondo de la foto se observa el pesquero *Mulhacén*. Una traña para la pesca del jurel, el

boquerón y la sardina como principales capturas de la flota de cerco abderitana. Esta embarcación se encontraba en ese momento en el varadero. Se le cambiaba el puente para situarlo a la mitad de la cubierta. Lo traía situado en la proa porque este barco lo fabricaron en Alicante y allí el puente lo situaban en la parte delantera⁸⁹.

El *Mulhacén* fue uno de los pesqueros más importantes de su época. Perteneciente entonces a la Sociedad Linares-Vázquez, formada por armador Nicolás Linares Martín que fue también el primer Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores. Eran también sus socios los hermanos Joaquín y José Vázquez Vázquez, empresarios que habían puesto en marcha la industria de conservas vegetales y de pescado *Santa Isabel*. La firma Linares-Vázquez puso en marcha la primera fábrica de hielo en 1945, elemento imprescindible para la conservación de las capturas⁹⁰.

Desde su puesto como máximo responsable de la Cofradía, Linares Martín influyó en el desarrollo de la última fase del puerto, dirigiendo informes a las autoridades de las necesidades y equipamientos pendientes.⁹¹

87 Carmona Rodríguez, José Antonio. *Adra la Marinera*, p.94. Las trañas llevan un bote de luces que sirve para agrupar el pescado en la oscuridad para luego cercarlo. El bote cabecero arrastra al barco y coge la cabecera de la red o arte mientras desde el barco se van arriando las redes al agua.

88 <https://digitaltmuseum.org/011014417072/40-spanien-fotojournal-finns-pa-b-m-a-fotoalbum-samtidigt-foruaru-bocker> La imagen está archivada con el título: Imágenes del puerto y un astillero. Varios barcos están amarrados en la playa de un puerto, en una localidad.

89 La embarcación fue construida en 1950. Tras llegar a Adra en 1951 obtuvo su primera licencia para faenar como traña en 1952. Posteriormente, en 1964, el *Mulhacén* fue adquirido por los hermanos Nicolás y Andrés Linares Navarro, hijos de Nicolás Linares Martín. Información facilitada por Nicolás Linares Fernández.

90 López Romero, Antonio. *El Puerto de Adra:1911-2011*, pp. 395 y 400. Biografías de Nicolás Linares Martín y Joaquín Vázquez Vázquez.

91 Ídem, pp. 186-187. Cit. *Diario Yugo* [Almería] nº 4.096. 9 de septiembre de 1951, p. 6, «Visita a la Cofradía de Pescadores de Adra».



← Foto 13. Esquina de la playa de ribera con el inicio del muelle de Poniente. Área de amarre de los botes. Al fondo el pesquero *Mulhacén* en el varadero. Museo digital de Bohuslän. Autor: Olof Hasslöf. 12 de noviembre de 1959.

↓ El pesquero *Mulhacén* con el puente cambiado a mitad de la cubierta. Archivo Andrés Aguilera París.



IV. Nuevos equipamientos para la flota pesquera

El profesor Hasslöf recorre el muelle de Poniente en dirección a las obras de refuerzo del espigón y se fija en la importante flota pesquera de cerco y arrastre que está amarrada entre el edificio de la lonja y el tinglado cerrado. Obtiene el etnólogo sueco una imagen panorámica del pueblo (Foto 15) destacando la torre de Los Perdigones como signo distintivo⁹².

La instalación del surtidor de gasoil supone un importante avance para el repostaje de combustible tanto de los pesqueros como de barcos mercantes que arriban a Adra a cargar mineral de hierro procedente de las minas de la Gabiarra cuyas operaciones se realizan cerca del tinglado cubierto destinado a depósito de mercancías. La imagen destaca el gran número de barcos que componen la flota pesquera abderitana, a cuyo crecimiento ha contribuido notablemente el astillero. En primer término aparece amarrada una baca, o embarcación de arrastre⁹³.

Es un área de equipamientos estratégicos. En primer término la instalación de Campsa, en funcionamiento desde 1954. Con un depósito y surtidor de gasoil de 10.000 litros de capacidad.⁹⁴

El tinglado comercial fue diseñado en 1931 como almacén de mercancías para los consignatarios de buques. En un momento en que la Sociedad Azucarera de Adra concentraba una gran actividad comercial por mar. Esta nave será utilizada para almacenar carbón destinado tanto a la empresa azucarera como a la autoridad portuaria para hacer funcionar la maquinaria⁹⁵!.

Junto a ambos equipamientos está la zona de acopio de mineral de hierro para su posterior carga en buques mercantes. Este nuevo tráfico se había iniciado en 1958. Llegaba en camiones procedente de las minas alpujarreñas de La Gabiarra, en el municipio almeriense de Laujar. Ya en el puerto era embarcado con destino al puerto valenciano de Sagunto. Este mineral oligisto se empleaba en la fabricación de pinturas metalizadas para la industria del automóvil y de lacas de imprimación, cuyo destino fundamental era la exportación⁹⁶.

92 <https://digitaltmuseum.org/011014417087/40-spanien-fotojournal-finns-pa-b-m-a-fotoalbum-samtidigt-forvaru-bocker> La imagen está archiuada con el título: Imágenes del puerto y un astillero. Varios barcos amarrados en el puerto de una localidad.

93 López Romero, Antonio. *El Puerto de Adra: 1911-2011*, p. 188. En 1949 la flota pesquera era de 38 barcos, un número que se había incrementado diez años después. Esta actividad daba empleo a más de 800 tripulantes.

94 Ídem, pp. 191 y 203.

95 Ídem, pp. 156 y 168. La obra del tinglado finalizó en agosto de 1936. Tras la Guerra Civil volvió a prestar servicio desde 1942.

96 Ídem, pp. 216, 217 y 373. Desde 1958 la empresa Minas del Mediterráneo, sociedad concesionaria explotadora de minas de hierro embarcó por el puerto de Adra a un ritmo de 1.500 toneladas mensuales. Esta cantidad se va incrementando progresivamente hasta las 5.000 toneladas/mes. Este tráfico se va a mantener hasta 1974.



Foto 15. Vista del muelle de Poniente desde el inicio del espigón. Área de amarre de las trañas y bacas. Junto al surtidor de Campsa, el tinglado comercial y la zona de carga del mineral de hierro. Al fondo la torre de los Perdigones y a la izquierda las casas nuevas de los pescadores. Museo digital de Bohuslän. Autor: Olof Hasslöf. 12 de noviembre de 1959.

Por último el investigador se aleja del muelle y se fija en dos carros para transportar redes⁹⁷. Se trata de carros con rulos (Foto 17) para desenrollar el arte cuando vuelva a los barcos, facilitando su carga y descarga. Están en la zona del espigón de Poniente próximo a la playa del Carboncillo. Los restos de la vía del ferrocarril, empleada hasta el año anterior para el transporte de la piedra de escollera para el refuerzo del espigón, señala la posición. En dicha playa se reservaba una gran explanada para secar las artes.

Tras los remolques d estaca un mar de redes extendidas. Al fondo entre ambos carros se divisa el faro de Adra, en una zona alta y escasa de viviendas para no molestar el foco de la gran linterna y que la luz se proyectase de noche hacia el mar y ser vista por las embarcaciones.

Hasta la llegada de las redes de nilón, las artes de pesca eran de algodón. Este tejido necesitaba



Carga de mineral en el puerto de Adra. Archivo Andrés Aguilera París.

Foto 17. Dos carros con artes en la playa del Carboncillo, en la zona próxima al espigón de Poniente. Detrás, un mar de redes extendidas secándose. Museo digital de Bohuslän. Autor: Olof Hasslöf. 12 de noviembre de 1959.



un mantenimiento especial. Cada dos meses las redes se tintaban porque de esa forma el algodón se conservaba mejor y se evitaban roturas.

Tras repasar las redes y una vez seca la tintura se echaban en los carros, que eran tirados por bueyes y se subían a las embarcaciones.

Esta gran explanada de terrenos situados al oeste del dique de poniente, entre las ramblas del Cercado y Bolaños, tenían como límite norte la carretera Málaga-Almería. Son tierras ganadas al mar, con una superficie aproximada de 12 hectáreas, debido a la acumulación de arenas de las ramblas provocada por la construcción del puerto⁹⁸.

⁹⁷ <https://digitaltmuseum.org/011014417088/40-spanien-fotojournal-finns-pa-b-m-a-fotoalbum-samtidigt-forvaru-bocker> La foto está identificada como: Dos carretas cargadas con aparejos de pesca se encuentran en una playa. Al fondo se ve un pueblo.

⁹⁸ López Romero, Antonio. *El Puerto de Adra: 1911-2011*, p. 217.



Artes de pesca extendidas tras el espigón de Poniente. Imagen de enero de 1936. Puede observarse en esa fecha la gran acumulación de materiales y arenas provocada por la construcción del puerto. Anónimo francés. Colección Lorenzo Cara Barrionuevo.



Carro con rodillo similar al fotografiado por Olof Hasslöf descargando el arte en el barco. Archivo Andrés Aguilera París. Años 50.



Grupo de pescadores en una traña, lavando las redes de algodón en el interior del puerto de Adra tras haber sido tintadas. Foto Miguel Soriano Ibáñez. Archivo Andrés Aguilera París. Año 1957.

V. El Brisamar y el sorteo en un sombrero

Con la decisión de la administración portuaria de conceder la instalación de una gasolinera y una zona de servicios y restauración, conocida como *Brisamar*, la empresa concesionaria del astillero tuvo que trasladarse a primera línea del muelle de ribera. En esa amplia explanada entre el futuro edificio del club náutico y la casa del práctico del puerto, se ubicaron ambas concesiones. La mudanza se inició hacia 1962 junto al varadero.

En la feria de septiembre de 1965 *Brisamar* se presenta como el paradigma de la modernidad en el ocio y equipamiento ciudadano en el área del puer-

to. 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 uno de los lugares de reunión de los pescadores.

En paralelo ese verano se había tramitado la solicitud de concesión del terreno necesario para el traslado del astillero. 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 embarcaciones.⁹⁹

⁹⁹ Ídem, p.243. Cit. López Martos, Juan José. «Proyecto de Taller Calafate en el Puerto de Adra». Motril, 10 de agosto de 1965.



Tarjeta postal con la nueva estación de servicio y edificio Brisamar. Archivo Andrés Aguilera París. Años 60.

La empresa solicita la parcela a ocupar en la zona portuaria contigua al varadero de la superficie de 805 m², de los cuales, se destinan 188 m² a la construcción de la nave del taller. Los 617 m² restantes se reservan como zona de playa de la dársena, para la construcción de embarcaciones a la intemperie. A pesar de que la solicitud es aprobada con fecha 29 de noviembre, la concesión no se realizará hasta el 29 de abril de 1967. Las obras se iniciaron el 14 de julio, concluyendo el año siguiente¹⁰⁰.

En ese momento el varadero contaba con toda la instalación y maquinaria precisa para sus operaciones. La ejecución de la nave almacén del astillero correspondía en principio al concesionario de la gasolinera. Al final este último se encargó de la cimentación, aunque la sociedad del astillero tuvo que terminar la construcción del almacén.

La empresa formada por Nicolás Casas González y Francisco Olivencia Fernández se mantuvo unida hasta 1966. La sociedad Casas Olivencia contaba además de la concesión del astillero y del servicio de varadero con un barco pesquero. Una baka llamada *José y Ana* que había sido construida en el astillero. La disolución de la empresa fue amistosa y de total confianza a través de un singular acto. Se echaron dos papeletas en el sombrero de Elías Fernández. Un amigo de ambos y experto pescador.



El nuevo emplazamiento del astillero en el muelle de Ribera. Imagen de finales de los años 60. Archivo Andrés Aguilera París.

En una estaba el astillero. En otra, el barco pesquero. Francisco Olivencia trabajaba con varios de sus hijos en el astillero. Sacó la papeleta del barco. Nicolás Casas le ofreció quedarse con el negocio de construcción, dado el gran número de personas de la familia Olivencia dedicadas a ese oficio. Pero el patriarca de los Olivencia prefirió ser fiel al sorteo y se quedó con la embarcación. Posteriormente algunos de sus hijos crearon un astillero en el puerto de Motril.

En este segundo emplazamiento el astillero construyó en los años setenta, el barco de mayor tonelaje construido hasta entonces en un astillero almeriense. Se trataba del *Rosa María*, con un registro bruto de 148 toneladas¹⁰¹.

100 Ídem, p.243.

101 Cazorla, Pepe. «Los astilleros de Adra». *La Voz de Almería* [Almería], edición digital. 5 de julio de 2024. [consulta: 10 de marzo de 2026].



La plantilla del astillero posa ante el bar Mohoso. Lugar habitual de celebraciones tras la botadura de un nuevo barco. Años 70. De pie, el tercero por la izquierda es Nicolás Casas González. Manuel Fernández Olvera se encuentra detrás de un hombre con gafas oscuras. Gentileza José Sánchez Cazorla. Colección José Antonio Carmona Rodríguez.



Trabajadores del astillero en el nuevo emplazamiento junto al varadero. Años 70. Archivo Andrés Aguilera.

El crecimiento y remodelación del puerto abderitano provocó un nuevo traslado del astillero y varadero a sus instalaciones actuales que continúa gestionando en la actualidad la empresa de Nicolás Casas Biedma, continuando la saga familiar. La evolución tecnológica se impone con la adopción de la fibra de vidrio como nuevo material de construcción.

Si el profesor sueco viviese hubiese comprobado cómo la actividad constructora de barcos, desaparecida en otros enclaves costeros, continúa a flote en Adra.

VI. Bibliografía

- Carmona Rodríguez, José Antonio. *Adra la Marinera*. Imprenta Cervantes. Almería, 2004.
- Cazorla, Pepe. «Los astilleros de Adra». *La Voz de Almería* [Almería], edición digital. 5 de julio de 2024.
- Fernández de Navarrete, Martín. *Diccionario Marítimo Español*. Madrid. Imprenta Real. 1831.
- López Romero, Antonio. *El Puerto de Adra: 1911-2011*. Agencia Pública de Puertos de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. Sevilla. 2013.
- Rodríguez Rodríguez, Manuel. «Olof Hasslöf: una serendipia buscando la linterna del segundo faro de Adra». *Farua: revista del Centro Virginitano de Estudios Históricos*. Nº 18, 2015, pp. 149-160.
- Rodríguez Segado, Víctor Eugenio. «La pesca en Adra (1489-1939) aproximación a su estudio». *Revista Farua*. Número 16. 2013, pp.31-64.
- Rubio-Ardanaz, Juan Antonio. «Diseño y paisaje de la cultura pescadora: etnografía y epistemología de la antropología marítima». *Revista Zainak. Cuadernos de Antropología Etnografía*. Nº 29, 2007, pp. 39-52. Sociedad de Estudios Vascos.
- Skanse, Peter. *Olof Hasslöf: bibliografía 1928-2012 / compilada*. Skärhamn: Boat Dock Group, 2012.
- Diario *Yugo* [Almería] Nº 1.077, 4.096 y 5.794.
- Museo digital de la Región de Bohuslän: <https://digitaltmuseum.se/011014487021/bohuslan>

**NUEVA PROTECCIÓN DEL
YACIMIENTO FENICIO
DEL CERRO DE MONTECRISTO**

