

## La draga “Almería” (1907-1938)

Extraído de Sánchez Picón, A. y Cuéllar Villar, D. (2010).: *El puerto de Almería, 1805-2008. Una historia económica e institucional*. pp. 163-168.



Fuente: Archivo Diputación Provincial de Almería. Extraída del libro de Sánchez Picón, A. y Cuéllar Villar, D.: *El Puerto de Almería (1805-2008): Una historia económica e institucional*.

La necesidad de mantener o aumentar el calado de los muelles hace imprescindible el periódico dragado de los fondos portuarios. Los artefactos empleados para tal finalidad eran, dentro del utillaje de los puertos, de los más costosos, tanto en su adquisición como en su mantenimiento. Por eso, muchos puertos españoles no contaban con draga propia y era frecuente que arrendasen a otros ese tipo de maquinaria. Incluso algunos de los más importantes también podrían recurrir circunstancialmente al alquiler de otras dragas que estuviesen inactivas en otros puertos.

La JOP de Almería, merced a la iniciativa y empeño del ingeniero director Francisco Javier Cervantes, contaría desde 1907 con una draga que durante treinta años prestaría servicios no sólo en Almería sino también a lo largo de una serie de puertos y muelles del litoral peninsular y norteafricano.

La inversión, acordada en 1906, cuando las obras portuarias vivían una etapa de extraordinaria aceleración, suponía una apuesta arriesgada. Se trataba de afrontar una fuerte suma, que rondaría las 900 mil pesetas (incluidos aranceles e impuestos), en una época en que los ingresos anuales del puerto, sin contar los subsidios estatales, apenas alcanzaban las 500 mil pesetas al año. Cervantes conseguiría convencer a los miembros de la JOP de la necesidad de solicitar autorización del

gobierno para la emisión de un empréstito, que finalmente sería autorizado por la cifra de 5 millones de pesetas. Aunque no se emitió la totalidad, el organismo portuario almeriense dispuso de solvencia suficiente para concretar el encargo del tren de dragado a uno de los astilleros más prestigiosos de Europa: los de la compañía Werf Conrad en Haarlem (Holanda). El presupuesto aprobado en abril de 1906 elevaba el coste de la draga a 678.000 francos. El proceso de construcción sería supervisado por el director facultativo, amén de las acreditaciones realizadas por la firma Bureau Veritas, y por tal motivo, realizaría algunos viajes hasta el centro industrial holandés.

Se trataba de una “draga ganguil marina de cangilones y de succión, portadora y expelente”, con una eslora de casi 52 metros, 9,52 de manga, dotada de dos máquinas de vapor de 300 cv cada una, sistema triple Compound y 180 rpm (revoluciones por minuto), empleadas tanto en la propulsión del barco como en el movimiento del rosario de dragados y la bomba centrífuga de succión. En mar abierto se estimaba que la draga podría alcanzar con carga una velocidad de 7 nudos.

Tras varios días de pruebas casi a completa satisfacción (hubo algunos problemas con el cierre de las compuertas de los cangilones) se firmaría el acta provisional de recepción de la draga en el puerto de Almería el 22 de marzo de 1907. Desde entonces la draga, bautizada como “Almería”, pasará a ser uno de los grandes protagonistas de la historia portuaria almeriense en las siguientes décadas.

Su mantenimiento resultaba costoso, ya que a los requerimientos para su funcionamiento (en especial su consumo de carbón, una materia que se encarecerá tras la Primera Guerra Mundial) se unía el coste del personal empleado en la misma. En 1909 acudirían a realizar tareas de dragado en Melilla 17 personas, encabezadas por el capitán Ruperto Bas, en una tripulación compuesta por maquinistas (2), fogoneros (5), contramaestre (1), marineros (7) y un cocinero. En sus últimos días en 1938, el personal ascendía a 18 personas, estando al frente, como capitán, José Tonda, con tres maquinistas, un dragador y un ayudante de dragador, cinco fogoneros, seis marineros y un carpintero.

Cervantes se esforzó en demostrar que la inversión acometida había sido rentable desde el principio. En un informe de 1914 subrayó que las economías alcanzadas por la posesión de un tren de dragado propio en las obras acometidas habían sido muy importantes, pues en 1913 su actuación había supuesto un ahorro de casi 137 mil pesetas respecto a la cantidad que se hubiera tenido que abonar a los contratistas. Estos ahorros, unidos a los ingresos reportados por el alquiler de la draga en otros puertos, habían alcanzado la muy respetable cifra de casi 1,9 millones de pesetas desde 1907 hasta 1914; lo que suponía un beneficio para la Junta de Obras del Puerto superior al millón de pesetas.

La draga “Almería” fue reclamada muy pronto para prestar servicios en otros puertos españoles. Sin ser exhaustiva la relación, podemos anotar que el organismo portuario almeriense la cedió en



arrendamiento por un tiempo variable al puerto de Melilla (en 1909 y 1923), Cartagena (1910, 1917 y 1934, donde además acudiría en varias ocasiones a realizar reparaciones u operaciones de limpieza de fondos y pintura), Denia (1934), Valencia (alquilada por Transmediterránea en 1920), Alicante (1915), Algeciras (1936), embarcadero de Baird en Almería (1928), embarcadero de Alquife (1930, entre otros), aparte de otros contratos con Manuel Vicente Moreno (1922) o Ramón Beaumont (1935) para distintos puertos.

Entre las reparaciones más importantes efectuadas en el artefacto, hay que destacar la sustitución de las calderas originarias por otras construidas por la casa Abbot & Co (Newark) Ltd., de Newark on Trent (Gran Bretaña) en 1928.



Fuente: Archivo de la Diputación Provincial de Almería  
Extraída del libro de Sánchez Picón, A. y Cuéllar Villar, D.: El Puerto de Almería (1805-2008): una historia económica e institucional

Además, en algunas ocasiones la draga “Almería” cumpliría una función representativa importante en el puerto de Almería. Las autoridades portuarias (en especial, el director Cervantes) organizaron en ella recepciones y agasajos, y era empavesada e iluminada con motivo de algunas de las fiestas patronales de la ciudad celebradas a finales de agosto. Así ocurrió en 1917, cuando un gentío imponente acudiría al andén de costa para contemplar la “velada marítima” que se desarrollaría en la dársena, y en la que una serie de embarcaciones engalanadas con motivos alegóricos y fantásticos, desfilaron frente a un jurado compuesto por autoridades del puerto y de la ciudad, constituido a bordo de la draga.

La trayectoria de esta embarcación llegaría a su fin en la madrugada del 6 de noviembre de 1938. La draga “Almería” se mantenía, en un periodo de forzada baja actividad, atracada en el Muelle de Poniente del puerto de Almería. Después de dos días seguidos de ataques aéreos sobre la ciudad y

especialmente sobre los muelles, esa noche una bomba lanzada probablemente por un avión italiano hizo blanco en el buque de la JOP. La explosión se produjo en la popa y en la banda de babor, provocando la rápida inundación de tres secciones de este lado y el inmediato hundimiento del buque, que quedaría tendido sobre el fondo, apoyado en la torre central, dejando al descubierto sobre el nivel del agua unos 25 metros de la quilla del lado de estribor.

Terminada la guerra la draga permanecería semihundida junto al Muelle de Poniente hasta bien entrado el año 1941. El año anterior, y a instancias de la Dirección General de Puertos, el ingeniero-director Vicente Vicioso había redactado un estudio y presupuesto para su recuperación. El gasto se elevaría, según este proyecto, entre las 800 mil y 900 mil pesetas, según se hiciera por administración o contrata. Aunque la JOP no disponía de recursos para afrontarlo, el director del puerto sostenía el interés de realizar el salvamento con la ayuda del Estado ya que en ese momento el valor de la draga, con una larga vida útil por delante, justificaba esa inversión, y dado que, como consecuencia de las destrucciones de la guerra, existía una gran demanda de material de dragado en el país. La operación no estaba exenta de dificultades técnicas ya que una vez reflatado el buque y desarmado en su mayor parte, habría que remolcarlo hasta el dique flotante de Cartagena para proceder allí a la reparación. Vicioso llegaría a recabar presupuestos de la Sociedad Ibérica de Construcciones y Obras Públicas que había participado en la recuperación de la draga “Amparo” hundida en el puerto de Valencia. La opinión de esta empresa era, no obstante, bastante escéptica respecto a las posibilidades de reflatamiento de la draga almeriense. Desafortunadamente, la Comisión de Salvamento de Buques organizada dentro del Ministerio de Marina, que tan efectiva fue en la recuperación de barcos hundidos en los puertos levantinos, no prestaría atención al proyecto almeriense. Desde los últimos meses de 1941, el asunto entraría en la órbita de la Comisión Reguladora de la Producción de Metales (rama de chatarra). Desconocemos, no obstante, por ahora, la fecha exacta del desguace y retirada de los restos de la draga “Almería”.