

EL FARO DE MELILLA

ORÍGENES

© Francisco Narváez López

Hay elementos naturales y arquitectónicos que identifican a una ciudad y terminan convirtiéndose con el paso del tiempo en un símbolo de la misma. El faro, en el caso de Melilla, es uno de ellos. Nacido a principios del siglo XX, descansando su figura en el torreón del Bonete, ha ido asentándose en nuestra memoria, hasta convertirse en una de las imágenes que nos permiten identificar a nuestra tierra y, por tanto, a nosotros mismos. Esta es una breve reseña sobre su nacimiento y construcción.

Nos cuenta Gabriel de Morales¹ que desde muy antiguo se venía notando la necesidad de iluminar la costa de Melilla, especialmente para atender a nuestros barcos, sujetos "a tantos peligros, producto de la naturaleza los unos, hijos de la ferocidad de los rifeños los otros". Y que a mediados del siglo XIX existía en el denominado torreón del Bonete una edificación de un piso, conocida como caseta del vigía, desde la cual, con medios muy primitivos, se trataba de dar iluminación a los barcos que se acercaban a nuestra costa.

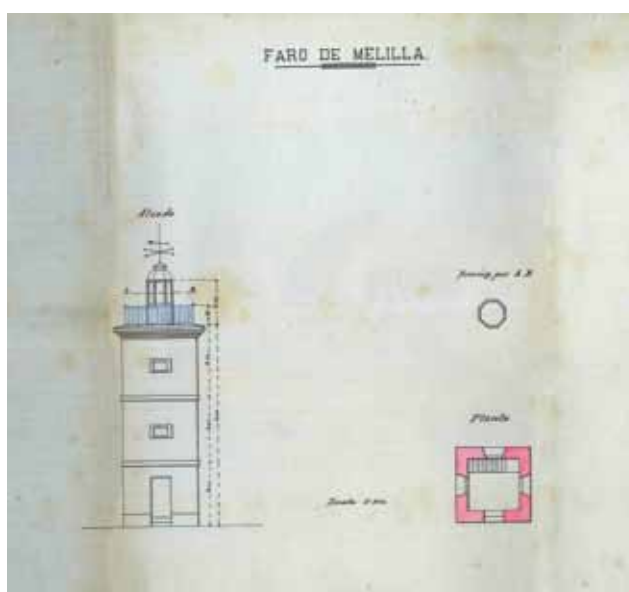
En abril de 1849 se decidió solicitar que se dotara la ciudad de un faro, pero las gestiones no prosperaron debido a la falta de fondos, de modo que hubo que esperar hasta 1854, cuando, aprovechando 1.600 reales, importe del rescate de un cárabo, se añadió un segundo piso a la caseta "a fin de darle una altura de cuarenta varas sobre el nivel del mar, necesaria para que la luz fuera fácilmente visible desde el Cabo Tres Forcas y en la azotea de aquella se colocó un farol giratorio", encargándose el Ramo de Guerra del mantenimiento de la luz.

La Comisión de Faros, el 15 mayo de 1859 y en una propuesta para los faros del norte de África, sugirió para el de Melilla uno de tercer orden de luz fija, sin decir nada respecto a su coloración. La propuesta fue aprobada ese mismo año por los Ministros de Guerra y Marina, pero quedó paralizada en el Ministerio de Fomento.

Debido a las constantes averías y a los grandes desperfectos provocados por los temporales en la caseta del vigía, se retomó nuevamente por el Ministerio de Fomento a finales de 1881 el estudio de los faros en las cuatro plazas (Melilla, Chafarinas, Peñón de Vélez y Alhucemas), que culminaron en 1885 con proyectos redactados por el Ingeniero Jefe de la provincia de Cádiz, que fueron devueltos el 22 de enero de 1886, a fin de que se introdujeran las modificaciones indicadas por la Junta Consultiva, entre las que se proponía para Melilla una luz de quinta orden fija y roja. Posteriormente una comisión mixta, civil y militar, propuso las bases que fueron aprobadas por la Dirección General de Obras Públicas el 27 de julio de 1889, en las que se acordaba que el faro de Melilla tuviera el mismo emplazamiento y su luz fuera de 6º orden.

Como estos estudios y sus correspondientes proyectos, en lo que se refiere a Melilla, se fueron retrasando, la Junta de Arbitrios en 1888 tuvo que asumir el coste de la reparación de la torre y la instalación de un nuevo aparato de iluminación. Estas reparaciones ascendieron, según Gabriel de Morales, a 2.000 pesetas de la época.

La luz y caseta del vigía, situada en torreón del Bonete, tenía una torre elevada 27 metros sobre el nivel del mar, de sección cuadrada de



3,15 metros de lado exterior y 2,30 metros en el interior, su altura era de 9,10 metros hasta la cornisa y de dos metros la del torreón. Se componía de planta baja, principal y segundo piso, de tres metros de altura cada uno de ellos, subiéndose a los diversos pisos y al torreón por una escalera de madera. El aparato de la luz era de lente escalonada sistema

¹ Datos para la historia de Melilla.

Fresnel construido en París en el año 1890 por la casa *F. Berbiere y Cia* con un campo de iluminación de 180° lo que a juicio de la Dirección General de Costas era suficiente dada la configuración de la costa de Melilla. Éste faro estuvo bajo la custodia y mantenimiento de los ingenieros militares, hasta que el 15 de noviembre de 1898 se hizo cargo del mismo el Ministerio de Fomento.

Como esta luz daba muy buenos resultados, así se decía en la plaza y reconocía el capitán del vapor-correo "Sevilla", el Ministerio de Fomento optó por mantenerla. Además, en la visita realizada a la ciudad por los técnicos del ministerio en 1893, el entonces general Margallo había informado que con el nuevo Plan de Fortificaciones desaparecían todas las construcciones que existían en las murallas y por consiguiente también el faro. Por eso, en 1894, cuando el Ingeniero José Enrique Rosende redactó el "Proyecto de cuatro faros para las posesiones españolas de la costa Norte de África" no propuso la construcción de ninguno para Melilla, dejando el faro tal como existía en ese momento, para una vez aprobado el nuevo proyecto de fortificaciones, construirlo en el emplazamiento que se acordara con los militares.

No obstante, como en la torre no había espacio suficiente para almacenes ni para vivienda del torrero y su familia, fue necesario habilitar un solar para construir estas instalaciones. Esta edificación, ubicada en las inmediaciones del actual museo militar y actualmente en desuso, disponía de tres habitaciones para el torrero, más despensa, cocina, retrete, despacho para el Ingeniero, almacén de aceite y cuarto de trabajo. Contaba además con un aljibe de 3 X 3,50 X 3 metros.

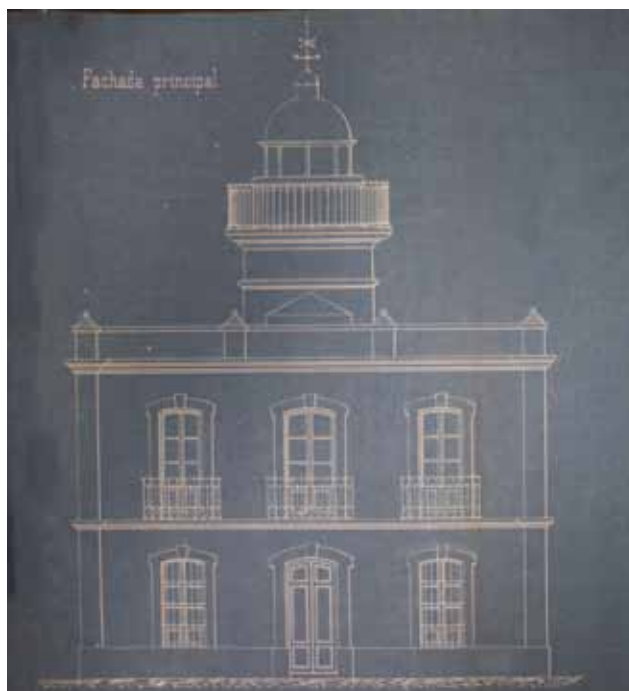
El faro estaba catalogado como de sexto orden, tenía una luz fija roja, con un alcance máximo luminoso de doce millas, ídem geométrico, 13,1; sector luminoso 180" y una altura de la luz sobre el nivel del mar de 38,7 metros.

EL FARO DE 1918

Así pues, diferencia de Chafarinas, Peñón de Vélez y Alhucemas, el nuevo faro de Melilla no fue construido (salvo la casa del torrero). No era la primera vez que la ciudad se quedaba sin faro, pues unos años antes la Junta Constitutiva también había desechado el proyecto del ingeniero Bernardi.

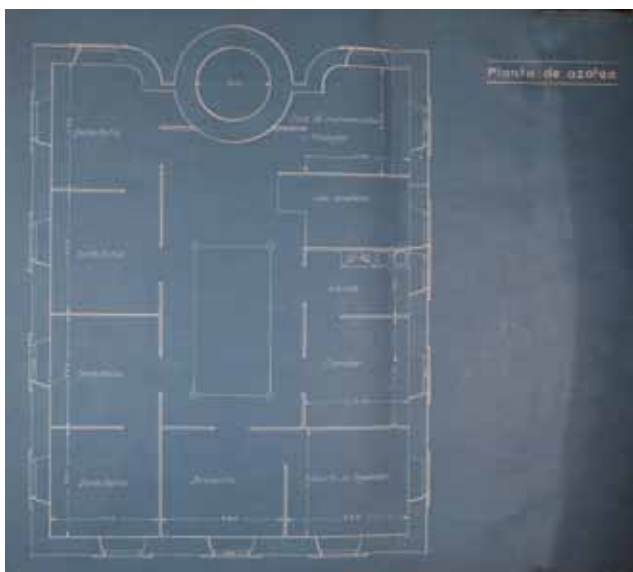
En 1916, a medida que fue creciendo el tráfico mercante y de guerra en nuestras costas, esta luz devino en insuficiente. Por ello, el 23 de marzo de este año, el Jefe del Servicio Central de Faros y Costas remitía a la Jefatura de Málaga un ejemplar y planos de un nuevo aparato y linterna para el faro de Melilla a fin de que sirviera de base para la redacción del proyecto de reforma de la vieja torre del vigía. En el escrito se decía que la altura del foco luminoso debía ser la misma que la anterior, es decir, aproximadamente unos 39 metros sobre el nivel del mar.

El proyecto, redactado por el ingeniero Manuel Delgado Delgado, fue remitido al Director de Obras Públicas el 27 de mayo del mismo año, desechando la remodelación de la caseta del vigía y proponiendo la construcción de una nueva torre y una casa habitación para dos torreros, uniendo de esta manera en un único edificio el faro y las viviendas del personal encargado de su mantenimiento que en ese momento estaban separadas. Dado que el faro iba a estar muy expuesto a las inclemencias meteorológicas propuso un edificio caracterizado por una gran robustez y construcción en materiales que no demandasen un mantenimiento constante. El presupuesto inicial se fijó en 76.376,83 pesetas.



El 16 de agosto de 1916 la Jefatura de Obras Públicas de Málaga pidió al Comandante General el nombramiento del ingeniero militar para formar la comisión mixta encargada de decidir el emplazamiento y construcción de nuevo faro. Éste se proyectó en el mismo "baluarte" en el que estaba la caseta del vigía, nombrando la Comandancia como ingeniero militar a Manuel Pérez Roldán e informando favorablemente el proyecto presentado.

El expediente de contratación, gracias a la intervención de General Francisco Gómez Jordana, se tramitó con una celeridad poco acostumbrada y el 16 de octubre de 1916 se firmaba la Real Orden que aprobaba el "Proyecto de torre para el faro y un edificio para los dos torreros en Melilla", de veintiún mil seiscientos ochenta pesetas y cincuenta y seis céntimos (21.680,56 pesetas) para la torre y cincuenta y cuatro mil seiscientos noventa y tres pesetas y veintinueve céntimos (54.693,29 pesetas) para el edificio de los torreros. Se segregó del proyecto el piso de la cámara



de iluminación y la escalera que enlazaba la cámara de servicio con la de iluminación, que formaban parte del suministro del aparato y linterna, y se declaró la obra de urgente realización, estableciéndose que durante su ejecución no se interrumpiera el alumbrado. Se acordó igualmente que las obras no se realizaran por ningún contratista sino por Administración, para evitar cualquier entorpecimiento en el servicio de la luz y atender las indicaciones del Ramo de Guerra.

Mientras se ejecutaban las obras, el aparato y la óptica destinada al faro estuvo expuesta en la Exposición de Sevilla, remitiéndose posteriormente a la ciudad a la espera de poder ser instalados. Desde la Dirección General se remitieron los planos en los que expresaban la disposición en la que debía quedar la meseta de la escalera de la torre, la escalera de pendiente rápida que enlazaba la cámara de servicio con el piso de la cámara de iluminación, así como la ranura para el peso motor. Paralelamente hubo contactos con la Compañía que suministraba el fluido eléctrico para contratar el servicio del faro, pues el nuevo aparato llevaba una lámpara de filamento metálico de medio vatio de consumo por bujía y hora, con una intensidad de 500 en días despejados y 1.000 bujías en las noches brumosas. El foco debía tener asegurado el suministro eléctrico desde la puesta hasta la salida del sol.

Los trabajos dieron comienzo el 28 de junio de 1917 con las obras de explanación y demolición del antiguo faro y la demolición de los pretilos de muralla. Para preparar la superficie del nuevo emplazamiento hubo que consolidar unos 350 metros cuadrados, especialmente en la zona de las antiguas murallas del frente de mar donde había de emplazarse la torre, haciéndose un recazo o cimentación para la base que llegó a ocho metros de profundidad en las fábricas del antiguo murallén. Sobre esta mampostería, forjada de cemento y caliza de gran dureza y homogeneidad, se construyó la base de la torre, con un diámetro 4,20 metros, encarando al paramento exterior de la muralla. Este sólido, en toda su profundidad, fue fabricado con mampostería hidráulica aminorando gradualmente, a medida de su elevación, el grueso o volumen de los mampuestos, hasta que a unos 60 centímetros de la superficie se formó una gran torta de enrase para la instalación de la obra general.

Las obras se realizaron con arreglo al proyecto primitivo y a las modificaciones introducidas por un proyecto reformado de 24 de abril de

1918, como pasamanos de metal en las escaleras de la torre y de la casa de los torreros; un zócalo de azulejos en el zaguán y vestíbulo de entrada, que formaba el patio de la casa, y además una bomba para elevar el agua del aljibe a depósitos de chapa de hierro que se habían instalado en las cocinas, y tuberías y grifos a los fregaderos y retretes desde los depósitos respectivos. Las barandas del patio y escalera también se cubrieron con pasamanos de madera. Como en la puerta de entrada, y hacia la parte que daba al puerto, se unían dos murallas en ángulo entrante, y los pretilos de estas murallas quedaban delante de la fachada principal se demolieron los pretilos del baluarte, construyendo un piso resistente en el vano del ángulo de las murallas y un nuevo pretil de cemento armado.

Alrededor del edificio, a la altura del piso bajo, se construyó (hoy desmontado) un balcón de hierro de un metro de altura con piso de cemento armado y solería de losetas mazaríes catalanas, formando un pasillo de 0.80 metros de anchura con dos cancelas de entrada lo que daba al edificio mucho mejor aspecto y al mismo tiempo servía de base para futuras reparaciones, siendo además indispensable para observar por fuera el estado del edificio.

La torre del faro tiene un diámetro de cuatro metros de los cuales se distribuyen dos para el anillo de la torre propiamente dicha, en muros de un metro de espesor, y otros dos metros para el ojo interior en el que se instaló la escalera de caracol para el servicio del faro. Tiene una altura de 10 metros y está construida hasta su coronación con grandes bloques de sillería caliza (de 0,500 a 0,700 metros cúbicos) procedentes de las canteras de Sidi Mussa.

El edificio para torreros se emplazó en la parte del frente, ocupando todo el ángulo, quedando separado unos 0,50 metros del muro de muralla por una zarpa y elevándose a una altura media de cinco metros su planta baja. Este edificio, también de sólida construcción, quedó paramontado de sillarejo o mampostería concertada, tomada con mortero semi-hidráulico y ornamentado con sencillez.

La dirección de las obras estuvieron a cargo del ingeniero Manuel Delgado, auxiliado por el ayudante de Obras Públicas Gabriel Garrido, coordinado por el comandante de Ingenieros don Manuel Pérez Roldán. El maestro encargado de las obras fue Miguel García.

El 12 de septiembre de 1917 se pidió autorización para redactar un proyecto reformado derivado de los incrementos de la partida destinada a cimentación y al incremento del precio de los materiales debido a la I Guerra Mundial. Aunque el reformado no fue aprobado hasta el 4 de enero de 1918, las obras continuaron. En octubre de 1917 el sistema eléctrico, o sea giratorio, quedaba instalado y en diciembre se firmaba el acta de recepción única y definitiva entregándose las obras de la torre a la Jefatura de Obras Públicas de Málaga.

El 9 de enero de 1918 se daban por finalizadas las obras de la torre del faro y comenzaban las de instalación del aparato y su óptica, así como las del edificio anexo a la torre destinado a los dos torreros. Los materiales de estos faros que en época normal eran exportados del extranjero fueron servidos por la casa de Enrique Climent de Valencia que en ese momento abastecía a casi todos los puertos españoles.

El julio de 1918, apenas un año después de su comienzo, las obras del faro quedaban totalmente terminadas. La instalación y prueba del aparato luminoso del faro se realizó bajo la dirección del ingeniero del servicio central de puertos y faros José Herbella, auxiliado por los torreros Juan Gutiérrez Gracia y Pedro López.



DATOS TÉCNICOS

Latitud: 35° 17' 40"

Longitud: 2° 56' 30"

Linterna: Tipo octogonal, 195 cm de diámetro y una altura total de 302 cm.

Máquina de rotación: Tipo fija y servía de basamento. Fue construida por la empresa La maquinista Valenciana.

Óptica: Chance Brothers (dióptrica). Distancia focal f: 250 mm.

Lámpara: 500 W 220 v. Tipo 125 G. Casa Philips

El faro y edificio anexo fue inaugurado oficialmente el 21 de julio de 1918, entrando en funcionamiento como de cuarto orden y un aparato luminoso de 500 bujías de luz blanca, visibles a 25 millas y grupo de dos ocultaciones cada diez segundos (Luz 5,5", ocultación 1,5", Luz 1,5", ocultación 1,5"). El servicio fue inaugurado por el farista Pedro López.

El mantenimiento y cuidado de este faro, estuvo en manos de la Demarcación de la Jefatura de Obras Públicas de Málaga y más tarde de Melilla. Posteriormente fue cambiando de responsables en función de la organización que tuvo en el ordenamiento jurídico español las señales marítimas. A lo largo de los años, sobre todo el edificio civil y edificaciones anexas, han sufrido profundos proyectos de reparación (cubierta, balustrada, interiores, balcón de hierro que rodeaba al edificio a la altura de la planta baja) pero que apenas han cambiado su configuración exterior.

En 1994, en cumplimiento de la Ley 27/1992, se atribuyó a la Autoridad Portuaria la gestión de los faros de Melilla, Chafarinas y Peñón de

Vélez y las balizas de la islas de Isabel II y Congreso.

Debido al proceso de automatización de los faros, la parte de la edificación destinada a vivienda de los torreros hace años que quedó en desuso, firmándose un convenio entre la Autoridad Portuaria y la Fundación Ciudad Monumental de Melilla que permitió rehabilitar el edificio y la adecuación de sus instalaciones para oficinas, garantizando un uso diario de las mismas como medio más adecuado para su conservación y mantenimiento. Mientras tanto su antigua compañera, la casi centenaria torre y su luz, entre las sombras de la noche o en la bruma del levante, sigue parpadeando silenciosa y sugerente a lo largo de la rada de Melilla.

Actualmente la señal del faro de Melilla está compuesta por:

- Lente de Horizonte tipo Fresnel de cristal.
- Cambiador automático de doble Lámpara fabricado por Pharos Marine.
- Dos lámparas halógenas de 220V y 1.200W (una en servicio y otra de reserva)
- Destellador con circuito duplicado (uno en servicio y otro de reserva) fabricado por SICO.
- Célula fotoeléctrica de encendido.
- Un grupo electrógeno con arranque automático en caso de corte en la red eléctrica.
- Baliza de reserva compacta fabricada por "La Maquinista Valenciana", instalada en la esquina Sur Este de la terraza.



MEMORIA ANUAL
2012
ANNUAL REPORT



Puerto de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

Avda. de la Marina Española, nº 4 52001 Melilla

Tel. 952 67 36 00 Fax 952 67 48 38

www.puertodemelilla.es

Diseño y maquetación: Oficina de Arte y Comunicación

Fotografías: Carolina Mayor, Francisco Narváez, Carmen Pitarch y Archivo A.P. Melilla

Impresión: Escandón

MEMORIA ANUAL

2012

ANNUAL REPORT



Puerto de Melilla



Autoridad Portuaria de Melilla

MEMORIA ANUAL

2012

ANNUAL REPORT



Puerto de Melilla



Autoridad Portuaria de Melilla

AUTORIDAD PORTUARIA DE MELILLA

Avda. de la Marina Española, nº4 - 52001 Melilla

Tel.: 952 67 36 00 Fax: 952 67 48 38

E-mail: registro@puertodemelilla.es

www.puertodemelilla.es



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

Puertos del Estado

