Información del PH

Faros históricos de la provincia de Málaga

Antonio Sánchez Vargas

Técnico Mecánico de Señales Marítimas. Autoridad Portuaria de Málaga

Resumen

Los faros históricos existentes a lo largo de la costa malagueña, con la única excepción del de Málaga, tuvieron su origen en los Planes de Alumbrado de mediados del siglo XIX, y su autoría se debió al ingeniero Antonio Molina, que los proyectó en distintas épocas. Los de Torrox y Málaga conservan la torre de sillería originaria. En cambio, los de Calaburras y Punta Doncella fueron reconstruidos en diferentes épocas para aumentar su altura. En la actualidad, estas instalaciones vienen conformadas por una amplia variedad de material y aparataje que abarca todas las épocas por las que han pasado desde su construcción.

Palabras clave

Faros
Provincia de Málaga
Andalucía
Patrimonio inmueble
Punta de Torrox
La Farola
Punta Calaburras
Punta Doncella
Costa mediterránea

Faro de la Punta de Torrox

La señal del Faro de la Punta de Torrox fue proyectada por el ingeniero Antonio Molina a comienzos del año 1860, entrando en funcionamiento en diciembre del año 1864. La torre es de sillería y se compone de dos tramos; una base cilíndrica y un fuste troncocónico. La altura del foco era de 23,6 metros sobre el terreno y 28,6 sobre el nivel del mar. La torre estaba rodeada por el edificio, del que la separaba un patio interior, disposición que se conserva en la actualidad.

La torre quedaba coronada originariamente por una linterna de diez cristales planos y aparataje de iluminación, ambos de origen francés, marca Sautter. La óptica era de 1 metro de diámetro y la lámpara proyectaba luz blanca fija, proporcionando un alcance medio de 15 millas.

Una Real Orden de marzo del año 1917 fijó para este faro la apariencia definitiva de grupos de 4 destellos blancos y alcance de 18 millas, que se conserva en la actualidad. Para dar cumplimiento a esta Orden se procedió a la instalación de una lámpara incandescente de 1.000 bujías en tiempo ordinario y 2.000 en mal tiempo. Además se instaló una lámpara de reserva marca Maris de dos mechas. Para ello fue necesario electrificar la señal y dotarla además de un grupo electrógeno marca Aster de 2.000 W. Estos trabajos quedaron terminados en junio del año 1922.

Actualmente cuenta con una linterna cilíndrica de 2 metros de diámetro de La Maquinista Valenciana que se instaló en los años 80. Esta consta de un basamento con plato giratorio dotado de dos motores paso a paso controlados electrónicamente. Sobre el plato está instalada una óptica catadióptrica con lámpara de halógenos metálicos. Como equipo auxiliar está instalada en el balconcillo una baliza de emergencia diseñada por los Técnicos de la señal y constituida por óptica tipo Fresnel con lámparas halógenas.

Dentro del recinto de este faro se encuentran las ruinas de lo que en su día fue un asentamiento romano compuesto de necrópolis, termas y hornos. Se encuentran cercadas y ocupan una superficie aproximada de 5.000 metros cuadrados.

Faro de Málaga (La Farola)

La torre actual del Faro de Málaga (La Farola) (Fig.2 y 3) se comenzó a construir en el año 1816 en cumplimiento de la Real Orden de 15 de junio de 1816. El autor del proyecto fue el brigadier de la Armada Joaquín M^a Pery y de Guzmán, ingeniero naval y por aquel entonces también Director del Puerto de Málaga. Los trabajos para su construcción finalizaron el 16 de noviembre de 1817. La torre es troncocónica, de 21,64 metros de altura y 9,8

metros de diámetro en la base. Estaba coronada por un torreón cilíndrico que sostenía una linterna atirantada. La óptica giraba una revolución por minuto y estaba formada por 3 lados en cada uno de los cuales estaban instalados 7 quinqués que quemaban aceite de oliva. Cada quinqué estaba reforzado con un reflector parabólico de plata pulida. Desde su puesta en funcionamiento, el mantenimiento corrió a cargo del estamento militar hasta su pase a la Administración del Estado el 1 de abril de 1850, quedando entonces atendido por personal del cuerpo de Torreros. El 15 de marzo de 1858 se puso en funcionamiento una nueva óptica marca Sautter de destellos rojos cada 3 minutos, y se construyó un edificio en la base destinado a vivienda y almacén. El terremoto ocurrido en la ciudad en el año 1898 dejó inoperativos los mecanismos del faro. En el año 1913 se reformaron los mecanismos de la óptica. En estos trabajos participaron el Ingeniero Mauro Serret en los cálculos y la casa Julios Pintch de Alemania en los mecanizados, quedando la característica de 3+1 destellos, que se conserva en la actualidad. En mayo de 1916 se instala un basamento de flotador bañado en mercurio fabricado en Madrid por la Sociedad Española de Construcciones Metálicas.

En el año 1913 se inicia la modificación del edificio de la base, para adosarle una segunda planta. En enero del año de 1917 concluyen las obras de electrificación de la señal. En febrero de 1922 entra en servicio una óptica dioptrio-catadióptrica de 375 mm de origen inglés, marca Chance Brothers, sustentada en un basamento de flotador bañado en mercurio que era movido por máquina de relojería. La linterna fue sustituida por otra cilíndrica de 2,25 metros de diámetro de La Maquinista Valenciana constituida por cristales curvados.

Durante la Guerra Civil se interrumpió el servicio en varias ocasiones por disposiciones militares, debido a que la torre era utilizada como referencia por la artillería en sus bombardeos sobre la ciudad. En el año 1939, debido al deterioro sufrido durante el conflicto, se procede a su reparación general.

En el año 1954 se sustituye la linterna por otra nueva aeromártila de 3 metros de diámetro de La Maquinista Valenciana, que se conserva en la actualidad. El año 1956 se instala en la señal un radiofaro marca Standard Electric, y se sustituye el grupo electrógeno por otro de origen inglés marca Ruston. En diciembre del año 1975 entra en servicio un nuevo equipo de radiofaro marca Marconi, así como un nuevo equipo para lámpara de 1.500 W. y un grupo electrógeno diesel de origen estadounidense, marca Freeport.

Durante el año 1988 se procede a la automatización completa de los equipos, y ya en los 90 la señal luminosa es completada con una baliza de reserva diseñada por los técnicos de la señal y equipos GPS Diferencial. En el año 2004 los equipos del faro son ampliados con una instalación de radar.

1

Faro de Punta de Calaburras

La señal originaria del Faro de Punta de Calaburras fue proyectada por el ingeniero Antonio Molina en el año 1861, entrando en servicio en el mes de agosto del año 1863 con apariencia de luz fija blanca con destellos cada 3 segundos y alcance de 16 millas. La torre era octogonal y su plano focal tenía una altura de 13,60 metros sobre el terreno y 35,40 sobre el nivel del mar. La linterna era de la marca Sautter, compuesta de catadióptrico giratorio. La lámpara era marca Degrand y quemaba aceite de oliva. En el mes de abril de 1916 se sustituyó la lámpara originaria por otra incandescente de capillos, de origen inglés, marca Chance Brothers, que quemaba vapor de petróleo. Como reserva incorporaba una lámpara marca Aladino, que quemaba gasolina.

Una Real Orden de 24 de marzo de 1917 estableció para esta señal un alcance medio de 28 millas y característica de destellos aislados, para mejorar su visibilidad, dada la importancia

Información del PH

Faros históricos de la
provincia de Málaga

Antonio Sánchez Vargas

2

que para la navegación tenía este faro. Para dar cumplimiento a esta orden resultó necesario construir una nueva torre de 23 metros de altura, que estuvo terminada en el año 1928. Esta nueva torre se conserva en la actualidad, es troncocónica de piedra blanca labrada. En ella se instaló un nuevo equipo francés marca BBT. La linterna, en servicio actualmente, es de 2 metros de diámetro y fue la primera de tipo aeromarítimo que se instaló en la península. Su pedestal es del tipo de flotador bañado en mercurio, con óptica catadióptrica, que en un principio movía una máquina de relojería. La lámpara principal instalada fue de nuevo una marca Chance Brothers de petróleo, con otra marca Maris de reserva.

En el mes de septiembre de 1949 se electrificó la linterna, instalándose una lámpara incandescente de 1.500 W. con un motor eléctrico que hacía girar la óptica. Como reserva se instaló un grupo electrógeno marca Deutz de gasolina, que luego se sustituyó por otro Diesel de origen estadounidense marca Freeport, que se conserva en la actualidad.

2. "Farola" de Málaga. Fuente: Juan Antonio Fernández Rivero. Laurent y Málaga, en La Andalucía del siglo XIX en las Fotografías de J. Laurent y Cía. Sevilla, 1999. ISBN 84-8266-024-1. Imagen reproducida por cortesía de la Colección Fernández Rivero: www.cfrivero.com

3. Óptica del faro de Málaga

3

Debido a la necesidad de realizar obras de mejora en la Carretera Nacional 340 a su paso por esta señal, se derribó el edificio original y se construyó otro nuevo detrás de la torre. Estas obras se han acometido entre los años 1999 y 2000 y han cambiado sustancialmente el aspecto de las instalaciones.

Actualmente, tanto esta señal, como el resto de las de la provincia, están totalmente automatizadas y disponen de control remoto informatizado. La lámpara principal y la de reserva son halógenas de 1.000 W. de potencia, con cambiador automático marca La Maquinista Valenciana. La óptica es accionada por dos motores eléctricos (uno principal y otro de reserva) dotados de engranajes acopladores-reductores y control electrónico de conmutación. Como equipo de reserva, en el exterior de la linterna está instalada una baliza giratoria de reserva compuesta por columna prismática con dos filas de lámparas de haz sellado de baja tensión y motores controlados electrónicamente. Esta baliza se activa de forma automática cuando los equipos de la linterna principal fallan.

Punta Doncella (Estepona)

Se planteó la construcción de esta señal (Fig.1) allá por el año 1853, comenzando el proyecto en el año 1861. El autor del proyecto fue el ingeniero Antonio Molina. La linterna tenía una altura de 8,5 metros sobre el terreno y 18 metros sobre el nivel del mar. En un primer momento se instaló una linterna catadióptrica de origen francés, marca Sautter, de giro lento. El foco luminoso estaba constituido por mechas que quemaban aceite de oliva. Por Real Orden de 1 de junio de 1863 se dispone la puesta en marcha de esta señal el día 31 de agosto del mismo año, con la característica de destellos blancos y alcance de 12 millas. En noviembre de 1882 se instaló una lámpara Maris, alimentada con parafina, pasando a consumir petróleo en el año 1904. Por Real Orden de 24 de marzo de 1918 la apariencia del Faro de Punta Doncella pasó a ser de grupo de 1+2 destellos blancos, apariencia que se mantiene en la actualidad.

El 7 de junio del año 1922 terminaron los trabajos para incrementar el alcance y fiabilidad de la señal, mediante la construcción de una nueva torre de 20 metros de altura, así como la sustitución completa de la linterna, que se dotó de basamento giratorio flotante de mercurio, con óptica de 250 mm y máquina de relojería de origen francés, marca Barbier, Bernard & Turenne. Como reserva se instaló una lámpara marca Chance alimentada por vapor de petróleo. La linterna era cilíndrica de 2 m de la casa La Maquinista Valenciana.

La linterna se electrificó en abril del año 1932, instalándose una lámpara de 500 W. que incrementó el alcance hasta las 30 millas. La linterna estaba dotada de lámpara de reserva del tipo Aladino. Igualmente se instaló un grupo electrógeno de reserva marca Aster.

En abril del año 1958 se sustituye la linterna por otra marca Racional de tipo aeromarítimo, de 2,25 m de diámetro. También se sustituye el grupo electrógeno por otro de origen estadounidense marca Freeport, Diesel de un cilindro refrigerado por aire, que permanece en la actualidad.

La instalación actual conserva la torre octogonal de piedra labrada, aunque el edificio ha sido reformado y ampliado. La linterna está dotada de dos lámparas halógenas de 1.000 W. montadas sobre un cambiador automático marca La Maquinista Valenciana. El basamento giratorio está accionado por dos motores trifásicos marca ABB (uno en operación y otro en reserva) conectados mediante dos embragues centrífugos. También se ha instalado una baliza giratoria de reserva independiente de la señal principal, constituida por columna prismática giratoria con dos filas de lámparas de haz sellado. La señal se ha automatizado y recientemente se ha instalado un nuevo equipo de control remoto informatizado.

4

5