

EL FARO PORTUARIO DE MÁLAGA Y EL DESARROLLO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE LA CIUDAD: ICONO URBANO Y ELEMENTO PAISAJÍSTICO

Francisco José Rodríguez Marín

Matías Mérida Rodríguez

Francisco Sánchez Gaillard

Antecedentes históricos

Los valores patrimoniales inmateriales que residen en el faro portuario de Málaga no pueden desvincularse de la historia de la ciudad y la estrecha relación que ha mantenido con la navegación marítima, prácticamente desde su fundación por los fenicios, que siempre buscaron la cercanía de estuarios y el litoral. En el año 2001 aparecieron los restos del que fue puerto de la Málaga romana, que aprovechó una entrada de mar junto al río Guadalmedina. Hoy estos interesantes vestigios, debidamente consolidados, son visitables en el subsuelo de un conocido hotel. Entre el material recuperado se contabilizan numerosos restos anfóricos de aceite, vino y *garum* que confirman la actividad comercial que desempeñó este embarcadero. La ciudad está dominada por el monte Gibralfaro, cuya etimología proviene del árabe y del griego (*Gibel al Phar*, monte del faro) sugiriendo que en su cima se encendería una hoguera nocturna para que sirviese de orientación a los navíos, tal y como era costumbre durante la Antigüedad.

La actividad comercial, y por ende, la importancia del puerto, se mantuvo durante la época islámica y se acrecentó tras la conquista cristiana. El puerto se había trasladado al espacio hoy ocupado por la plaza de la Marina, donde hoy pueden contemplarse algunos lienzos de muro portuario. La conocida obra *Civitates Orbis Terrarum*, publicada por primera vez en 1572, contiene numerosas vistas del dibujante flamenco Georg Hoefnagel, posteriormente pasadas a grabado por Franz Hogenberg. En la correspondiente a Málaga se advierte en el litoral situado a Levante un espigón en cuyo extremo puede identificarse lo que parece ser el brazo de una grúa del que pende lo que podría interpretarse como un fanal para iluminación.

El apogeo comercial de Málaga se acentuó en el siglo XVIII con la exportación de vinos y frutos secos, además de aceite y cítricos, muy especialmente a partir de 1765, cuando se finiquitó el monopolio de comercio con América beneficiando así al puerto malagueño. Durante la época

moderna se habían venido efectuando diversas obras de fortificación y ampliación de diques intercalando largos periodos de inactividad, no tomando buen ritmo las obras hasta el siglo XVIII. Pero precisamente la continua prolongación de los diques hacía inviable la construcción de un faro permanente, pues pronto habría quedaba atrás ante los nuevos avances del extremo del mismo.

El moderno concepto de faro comenzó a gestarse precisamente en el siglo XVIII, pero en España fue durante la regencia del general Espartero, en 1842, cuando se creó una Comisión de Faros, integrada por ingenieros militares y de caminos, que fue la que redactó el sistema que unificó todos los del país. Dependiendo de su cometido recibían diversos nombres: de recalada, fanales, linternas o luces de puerto. Muchos de ellos fueron construidos muy cerca de las torres de almenara que jalonaban el litoral español, ya que, al fin y al cabo, habían elegido el mejor lugar para optimizar su visibilidad (Falcón, 1988, 18-19). En función de su emplazamiento estratégico, el diámetro de su aparato y su alcance, los faros se clasificaban en seis categorías. Esta es la razón por la que un faro, por ejemplo, sustituyendo su aparato emisor por otro de mayor alcance, podía cambiar de categoría (Falcón, 1988, 20).

Igualmente se ordenó el cuerpo de fareros con la edición de manuales¹ y la promulgación del Reglamento de Escuelas Prácticas de Faros en 1856. Los fareros pasarían a integrar, posteriormente, el cuerpo de técnicos de señales marítimas.

Primeros elementos de iluminación

Una de las ampliaciones del muelle de Levante la planteó el ingeniero Bartolomé Thurus en 1717, contemplando una torre de iluminación de cantería, y posteriormente, tras su fallecimiento, por el nuevo proyecto del también ingeniero Jorge Próspero Verbom, planteando en 1722 una segunda torre de cantería para cuando estuviesen terminadas las obras, y no antes, pues había de ocupar el extremo del dique de Levante. El mismo Verbom comprobó por sí mismo el peligro que implicaba carecer de este elemento cuando volviendo de los presidios africanos fue desviado por la tempestad hasta la zona del Cantal, situada bastante alejada hacia Levante (Cabrera, 1994, 218).

Como solución provisional se optó por una torreta de madera sobre base de piedra, pues habría de trasladarse conforme avanzasen las obras. En 1737

¹ *Cartilla de Instrucción para servicio de los faros catadióptricos y catóptricos redactada por D. Agustín antelo sometida a la Dirección general del Ramo para su aprobación en 1849, La Coruña, imprenta de Manuel Portela, 1851.*

las obras estaban muy adelantadas, pero no concluidas, y continuaban produciéndose naufragios, pues los navíos no calculaban durante las horas nocturnas la distancia a la que se encontraba la escollera del muelle. Una carta del comisario de marina fechada en 1741 insistía en la necesidad de disponer de una linterna y del ofrecimiento de los capitanes a contribuir a su mantenimiento (Cabrera, 1992: 32).

Se debió construir poco después de este suceso, pues en 1748 se conoce documentación acerca de las cantidades que abonaban los navíos por contar con este servicio, y a partir de 1752 se conocen varias adjudicaciones sucesivas a particulares para el mantenimiento de la linterna. El contrato se adjudicaba tras un pregón al mejor postor y por espacio de cuatro años. La torre tenía 25 mts. de altura y 25 lámparas de aceite para iluminar.

A través de los contratos sabemos que corría de cuenta del adjudicatario la limpieza frecuente de los cristales y su reposición en caso de rotura, así como el alquitranado de la linterna de madera cada cuatro años para protegerla del efecto destructivo de la humedad y el salitre. Cada día, al anochecer, debía alimentar las lámparas con aceite, renovar las mechas de algodón y procurar que estuviesen encendidas hasta el alba, preveyéndose diversas sanciones en caso de incumplimiento (Llordén, 1974: 52-54).

Hubo varios intentos –con sus correspondientes proyectos- fallidos de sustituir este elemento de iluminación, pero finalmente esta torre de madera estuvo en uso durante el siglo XVIII y comienzos del XIX (Cabrera & Olmedo, 1988: 147). En 1782 Medina Conde, describiendo las características del puerto malagueño, aporta una descripción de la misma: “[...] tiene su lanterna [sic] que se ha de mudar al fin hecha de madera embreada de unas 30 varas de alto la que se enciende con 25 lamparines de azeite [sic] todas las noches” (Medina, 1782, 23). Sin embargo, la distancia que mediaba entre el emplazamiento de este elemento de iluminación y el extremo del muelle, ya concluido, convertían a la linterna más en un peligro que en una ayuda, por la información confusa que aportaba.

Joaquín María Pery en Málaga

La solución definitiva al problema de seguridad que implicaba carecer de un sistema fijo y eficaz para orientación de los buques aparece unida a la figura de quien dirigiría su construcción. Joaquín María de Pery nació en La Coruña en 1766 en una familia de tradición familiar, ingresando en la milicia, donde obtuvo su primer nombramiento al cumplir 18 años. Se casó ya en Málaga, por dos veces, tras enviudar de la primera esposa, alimentando a una larga prole cuyo número –según la fecha del documento consultado-, variaba

entre los doce y los catorce hijos. Su presencia en Málaga, a partir de 1790, fue casi permanente, aunque también realizó trabajos en Ceuta, Marruecos y Tarifa.

La mayor parte de su vida la pasó en Málaga, actuando como director de las obras del puerto, de la traída de aguas del acueducto del rey y las obras del río Guadalmedina (Cabrera, 2016, 57-599). Cuando se buscó un emplazamiento idóneo para establecer el cementerio general de la ciudad, Pery fue uno de los peritos que dictaminó a favor de donde hoy se ubica el cementerio de San Miguel². Uno de los episodios más controvertidos de su biografía tiene relación con la ocupación francesa de la ciudad, periodo durante el que permaneció en su puesto. Al término de la guerra y tras el regreso del monarca Fernando VII, de acuerdo con la ley emitida al respecto, hubo de someterse a expediente de depuración, y en dos ocasiones distintas.

En el segundo de ellos, fechado en 12 de septiembre de 1814, se hace mención a que su decisión de no huir al ocuparse la ciudad por la tropa francesa fue debido a las grandes responsabilidades familiares que tenía y el riesgo que ello habría supuesto ante la violencia del ejército invasor. Se menciona como el general Sebastiani y el gobernador civil –conocedores de sus competencias-, llegaron a ofrecerle 80 rs. diarios para que dirigiese las obras del castillo de Gibralfaro, evadiendo el encargo de forma habilidosa para evitar colaborar con el ejército invasor manchando así su carrera. Si se vio obligado a aceptar la obra de cierre del paredón del río Guadalmedina por recaer esta tarea dentro de sus competencias. En el informe que lo absolvió de colaboracionista se hace constar que siempre evitó causar perjuicio a los vecinos de Málaga³.

A lo largo de su vida profesional fue acumulando ascensos, llegando al momento de su fallecimiento, en 1835, a brigadier de navío y director del Colegio de Náutica de San Telmo (Cabrera, 2016: 62).

Para el objetivo de este trabajo tiene especial relevancia el proyecto de fanal giratorio que hizo para el castillo de San Sebastián de Cádiz en 1794 (Cabrera, 2016, 59). La torre sobre la que se sustentó había sido mandada construir en 1766 sobre una atalaya anterior, por lo que tenía dos cuerpos superpuestos⁴. En 1854 el ingeniero Juan Martín Villa le construyó, adosada y

² (A)rchivo (H)istórico (N)acional, Consejos, leg. 2593 nº. 15. Citado por Cardianos Bardeci, I. (1990), "Fondos documentales para la Historia del Arte en Málaga y su provincia", *Boletín de Arte*, 11, UMA.

³ (A)rchivo (M)unicipal de (M)álaga, Actas Capitulares vol. 206, fº. 1074-1076

⁴ <https://www.prehistoriadelsur.com/2013/12/faro-de-cadiz.html> (consultado el 21 de diciembre de 2019)

en derredor, la vivienda del farero (Falcón, 1988, 66), acentuando el parecido con el faro de Málaga.

En 1898, durante la guerra con los Estados Unidos, una comisión de ingenieros militares y civiles presidida por el duque de Nájera, decidió que este faro podría constituir una referencia ante una hipotética invasión enemiga y acordó su demolición. De este faro se conserva su base, de forma circular y 10 mts. de altura, en la que puede apreciarse su fábrica de mampostería de piedra⁵. Una fotografía de Laurent fechada hacia 1875 nos lo muestra íntegro y con una vivienda de doble altura adosada en su base, ocupando tan solo una parte de su perímetro. Se trataba de una torre circular troncocónica integrada por dos cuerpos superpuestos y rematada por el fanal. En una de sus verticales se horadaba con una serie de óculos superpuestos que, probablemente, iluminaban la escalera de caracol de ascenso. Llama la atención la similitud entre la fisonomía de esta construcción y la del faro de Málaga.

El faro portuario de Málaga

Antes, incluso, de haber sido rehabilitado en sus funciones, Pery volvió a insistir en la necesidad de construir un faro de iluminación permanente y eficaz aduciendo su afectación a la seguridad marítima. Como el problema principal (estando ya concluidas las obras del muelle) era de índole económico, se recurrió a la colaboración privada. La Cámara de Comercio era la más interesada, pero ante la incapacidad de aportar fondos de forma institucional sugirió la idea de que destacados miembros de la burguesía comercial hiciesen donaciones. Incluso el cabildo catedralicio se comprometió, en 1816, a entregar 25 doblones para sufragar el gasto de realización de los platillos de reverbero.

El platero Manuel Marín fue quien recibió el encargo de realizarlos, en número de 21, con forma cóncava en plata pulimentada, cuyo fin era proyectar e intensificar la luminosidad de las llamas alimentadas por aceite de oliva.

El edificio estuvo concluido para mediados de 1817 y tuvo un costo de 387.301 rs. y 22 mrs. , empleándose en la obra 22.000 ladrillos. Los platillos de reverbero consumieron la partida económica más nutrida (75.198 rs.) (Cabrera, 2016, 184-185). Nicolás López fue el encargado de construir la cúpula de bronce que lo remata, y para su construcción se aprovecharon unos cañones de bronce que habían aparecido en Fuengirola inservibles para el uso

⁵ <http://losfarosdeandalucia.blogspot.com/2013/09/faro-de-cadiz-36500-noches-de-servicio.html> (consultado el 14 de diciembre de 2019)

bélico. Los cristales primitivos fueron confeccionados en la Real Fábrica de La Granja (Urbano, 1898, 206).

Como se encargó de hacer constar en una de las dos placas que se colocaron en el interior, todos los materiales empleados en la construcción y puesta en uso del faro eran de procedencia española (Berrocal, 2010, 203), y detalle a resaltar en un periodo en el que la mayoría de los aparatos emisores de luz para faros eran de fabricación francesa (Falcón, 1988, 29). Una segunda placa contiene el siguiente texto:

REINANDO FERNANDO VII EL AMADO se hizo esta obra y cuanto hay en ella está ejecutado con materias y por artífices españoles. Año de 1817. Esta obra fue proyectada y dirigida por el Brigadier de la Armada, Director del Puerto de Málaga, D. Joaquín María Pery y de Guzmán

El faro fue inaugurado el 30 de mayo de 1817. Unos días antes se habían acordado las tasas –denominadas derechos de linterna- con la que los buques que arribaban a puerto contribuirían al sostenimiento del faro: 12 mrs./tonelada para los navíos nacionales y el doble para los extranjeros. La gestión del faro dependió del estamento militar hasta que el 1 de abril de 1850 pasó a la administración del Estado (Berrocal, 2010, 203).

A partir de este momento las obras acometidas fueron de mejora y reformas: entre 1853 y 1855 el ingeniero Ángel Mayo proyectó la vivienda del farero a los pies circundándola, y en 1909 se decidió elevar una segunda planta sobre la ya construida, terminándose la obra en 1915.

También se acometieron reformas en el sistema de iluminación: en 1855 el ingeniero Francisco Milla propuso sustituir el sistema luminoso por otro de más alcance, en 1916 se sustituyó el mecanismo de giro y en 1917 –tras haber usado, aceite, parafina y petróleo- se electrificó (Cabrera, 2016, 186).

En 1922 se sustituyó el sistema óptico de nuevo por otro de flotación de mercurio accionado por maquinaria de relojería, siguiendo el sistema conocido como de Chances Brothers. Se cambió la lámpara a una intensidad mayor (1.500 w.) y un sistema de lentes talladas disimétricas aumentó la eficacia del destello y su proyección a una distancia mayor.

Entre los avatares negativos que padeció se encuentra un terremoto a finales del siglo XIX que estropeó su aparato –que hubo de ser reparado-, y que durante la guerra civil se apagase y pintasen sus muros intentando dificultar que fuese un blanco fácil. Aun así el faro fue ametrallado y al término de la guerra hubo que someterlo a una restauración (Berrocal, 2010, 204).

Un perfil en la fisonomía urbana

Los faros suelen ofrecer una estructura arquitectónica compuesta por base, fuste y torreón, correspondiendo a los más antiguos –caso del de Málaga-, un fuste de forma trocopiramidal. El fuste tiene una altura de 21´64 mts., a los que hay que sumar el torreón y su cúpula, elevando el total hasta los 37 mts. El diámetro en la base es de 9´8 mts., y va decreciendo en altura. Para llegar al punto más alto se dispone de una escalera con 168 peldaños. La vivienda del farero, con dos plantas de altura, se dispone en derredor con forma cuadrada, de 15 mts. de lado, por la que la superficie del solar que ocupa es de 225 m².

La estructura “doméstica” constituye un elemento casi cúbico que presenta tres ejes de vanos de medio punto en cada una de sus caras. La piedra caliza se ha reservado para la base, los ángulos, la imposta que separa sus dos plantas, el recercado de los vanos y el pretil de la azotea con la que se remata esta estructura. De su centro emerge el fuste, que en su parte superior se ensancha con una cornisa de piedra constituyendo un balcón alrededor del cilindro. Sobre esta superficie se asientan dos nuevos cuerpos decrecientes que remata la cúpula, integrada por una estructura reticular de bronce con los huecos acristalados. Toda la superficie de los muros está enlucida en blanco. En un lateral del fuste se abren las ventanas que prestan iluminación a la escalera de acceso a la zona superior.

La linterna data de mediados del siglo pasado, con 3 mts. de diámetro, y fue fabricada por la empresa La Maquinista Valenciana. En 1954 se sustituyeron la linterna y la cúpula, mejorando su eficacia y transformando el faro en señal aeromarítima. El denominado sistema Fresnel es el utilizado de forma genérica en todos los faros, usando lentes catadióptricas que usan de la reflexión a la vez que la refracción, mejorando así su eficacia. El sistema toma el nombre de su inventor, Agustín Fresnel, quien ideó el sistema de lentes escalonadas que garantizaban la refracción en horizontal (Sánchez, 1986, 84 y 95).

En el faro de Málaga la óptica es Sautter y emite tres destellos seguidos y un nuevo destello a los 20 segundos, iniciándose iniciándose tras el silencio lumínico un nuevo ciclo. La señal luminosa tiene un alcance de 25 millas náuticas, equivalentes a 46´3 kms. Además de servir de ayuda a la navegación marítima, emite señales para la aérea. Desde 1988 el sistema está automatizado, por lo que el técnico responsable dejó de vivir aquí en 1993 y solo tiene que acudir ante una avería o para acometer tareas de comprobación y mantenimiento (Berrocal, 2010, 204-205).

El faro de Málaga como elemento patrimonial

En España se contabilizan 188 faros marítimos en uso, y 191 con valor patrimonial, ya que algunos de ellos se encuentran fuera de uso. La primera singularidad del faro de Málaga es denominación en femenino, pues es conocido como la Farola. Esta circunstancia la comparte únicamente con la Farola del Mar, en Tenerife (ya en desuso) y el Far del Fangar en el delta del Ebro, conocida popularmente como la Faroleta⁶.

La vocación marítima de Málaga y el emplazamiento de la Farola explican que, históricamente, haya constituido un importante hito en el paisaje urbano de la ciudad. La producción pictórica de la escuela malagueña de pintura le ha prestado atención, como se advierte en la obra de Enrique Florido Bernils (1873-1929) –quien la representó en varias de sus obras–, la del marinista Emilio Ocón y Rivas (1845-1904) *Muelle viejo*, o la de Luis Grarite y Tejada (1858-1901) *Barco junto al muelle viejo*.

Pero aún adquiere mayor relevancia la presencia de la Farola en la cartelería, pues el faro asume el rol de símbolo identificativo de la ciudad y lo lleva a asumir un rol parlante a través de su imagen gráfica. La Farola está presente en los carteles de feria de los años 1887, 1916, 1943, 2017, 2018 y 2019, demostrando esta secuencia que esta función se mantiene vigente en la actualidad. Igualmente ha aparecido en otras modalidades de cartel, como las Fiestas de Invierno de 1954, el Carnaval de 1984 y 2018 o carteles con publicidad turística.

Otra faceta del valor icónico de la Farola es su empleo en la vida cotidiana, bien como nombre o marca o inspirando logotipos y diseños, como es el caso del propio Puerto de Málaga, marcas de conservas y restaurantes, logos de asociaciones vecinales o dando nombre a la vía urbana que conduce hasta el emplazamiento de este faro.

Herramientas de Google Earth demuestran de forma gráfica la visibilidad preferente que este hito disfruta desde amplias zonas de Málaga, y el análisis de movilidad permiten afirmar que cada día es contemplado por los conductores de más de 130.000 vehículos.

La conclusión podría ser que a su valor de patrimonio industrial de las obras públicas se han sumado nuevos valores patrimoniales relacionados con la propia identidad de la ciudad. Desde el punto de vista legal la Farola disfruta de una exigua protección mediante su inclusión en el catálogo de edificios protegidos del PGOU de Málaga, pero serían necesarias nuevas

⁶ Agradezco el dato a Noemi Navarro

medidas que garanticen, no solo su integridad física, sino también la paisajística y ambiental.

BIBLIOGRAFÍA

BERROCAL, J. P. (2010), *Faros Andaluces. Viaje de Punta a Cabo*, Jaén, Alcalá grupo Editorial.

CABRERA PABLOS, Francisco (2016), *Joaquín María Pery y Guzmán y aquella Málaga que fue (1800/1835)*, Málaga, Málagaport.

CABRERA PABLOS, Francisco (1994), Puerto de Málaga. De Felipe V a Carlos III, Puerto de Málaga.

CABRERA PABLOS, Francisco (1992), "Un faro llamado Farola", *Péndulo*, 2, 28-37

CABRERA PABLOS, Fco. y OLMEDO CHECA, M. (1988), *El Puerto de Málaga. 30 siglos de vida, 400 años de historia*, Málaga, Junta del Puerto de Málaga.

FALCÓN, Teodoro (1989), *Faros de la Costa Atlántica Andaluza*, Sevilla, COPT.

FERNÁNDEZ, Cristina (2001), "Descubierto un puerto romano de finales del siglo III en pleno centro de la ciudad de Málaga", *Diario El País*, 19 de noviembre de 2001

LLORDÉN, Andrés P. (1974), "Notas documentales para el estudio de la Farola", *Jábega*, 5, 52-56

MEDINA CONDE, C (1782), *Antigüedades y edificios suntuosos de la Ciudad y Obispado de Málaga*, mss. Edición facsímil con estudio introductorio de José Miguel Morales Folguera (1991), Universidad de Málaga

SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel (1986), *Los Faros Españoles: Historia y Evolución*, Madrid, MOPU.

URBANO, Ramón A. (1898), *Guía de Málaga para 1898*, Málaga, Librería José Duarte.