

FAROS ESPAÑOLES EN EL NORTE DE ÁFRICA.

Melilla, Cabo Tres Forcas, Islas Chafarinas, Alhucemas y Peñón de Vélez.

© Guillermo Jiménez Abellán 2012.

Los faros de la costa norteafricana, con excepción de Ceuta y Alborán dependientes del Ministerio de Fomento desde 1855 el primero y 1876 el segundo, se encontraban a finales del siglo XIX sujetos a un Plan de Faros realizado y ejecutado por el Ministerio de la Guerra, al parecer, en 1859.

Desde aproximadamente 1881 el Ministerio de Fomento, a través de la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz realiza estudios para el resto de luces en Melilla, Chafarinas, Peñón de Alhucemas, Peñón de Vélez de la Gomera e, incluso, el cabo Tres Forcas aunque su situación en territorio marroquí lo impedía. En 1886 la Dirección General de Obras Públicas propone algunas correcciones a este primer Plan presentado finalmente en 1885 y en 1889 ordena la elaboración de uno nuevo a la misma Jefatura, siendo recibido en la Dirección General en 1894.

Este Plan de Faros fue aprobado el 08-01-1895 y el martes 22-01-1895 la Gaceta de Madrid publica el Real Decreto del Ministerio de Fomento por el que se autoriza la subasta de las obras: "... se autoriza al Ministerio de Fomento para subastar las obras de los faros de la isla de Isabel II (Chafarinas), Melilla, Peñón de Vélez de la Gomera y Alhucemas, comprendidas en el proyecto aprobado por Real orden fecha 8 del actual, y cuyo presupuesto total de contrata asciende a la cantidad de 98.193 pesetas 33 céntimos. Dado en Palacio a diez y ocho de Enero de mil ochocientos noventa y cinco".

Este proyecto definitivo aprobado el 08-01-1895 fue remitido por el ingeniero jefe de Cádiz, D. Julio Merello y los proyectos estudiados y redactados por el ingeniero de esa Jefatura, D. José C. Rosende. El estudio incluía para ser construidos por una misma contrata los faros de Melilla, Chafarinas, Peñón de Alhucemas y Peñón de Vélez de la Gomera.

Según la Memoria de estos proyectos firmada por Rosende en Cádiz el 27-04-1894, la Comisión de Faros en fecha 15-05-1859 propuso para Chafarinas un faro de 3º orden con destellos, Melilla 3º orden con luz fija sin especificar color, Alhucemas 6º orden sin especificar apariencia de la luz y Peñón de la Gomera 4º orden sin especificar apariencia de la luz. Esta propuesta fue aprobada en Junio y octubre de 1859 por los Ministerios de Guerra y Marina observando únicamente dar un mayor alcance a la luz de Alhucemas para aproximarla a la del faro de Alborán.

El Ministerio de Fomento no llegó a aprobar este plan y el 27-08-1885 el ingeniero jefe de Cádiz Sr. Inardi remitió los proyectos de los cuatro faros basándose en lo establecido por la Comisión de Faros de 1859, proyectos que fueron devueltos el 22-01-1886 para realizar las modificaciones establecidas en el informe de la Junta Consultiva que afectaban principalmente al orden, apariencias, altura de los faros y los edificios.

La Junta Consultiva propuso para Chafarinas una luz de 3º orden modelo Grande con destellos blancos, una de 5º o 6º orden fija y roja para Melilla, 6º orden para Alhucemas (sin determinar apariencia ya que en la Memoria de Obras Públicas de 1882 se dice que es fija y blanca y en la Memoria de los proyectos del ingeniero Inardi verde en la parte central y roja en los laterales) y 4º orden para el Peñón de la Gomera sin determinar apariencia por no estar fijada la de Alhucemas, además, por su importancia, establecía la conveniencia de un faro de 1º orden en el Cabo Tres Forcas y propuso consultar este tema y la apariencia de la luz en Alhucemas con los Ministerios de Estado y Guerra respectivamente. El primero contestó el 16-08-1886 diciendo que había que desistir del faro en Tres Forcas por las dificultades que ofrecía el Sultán de Marruecos y el segundo Ministerio contestó el 22-01-1887 por la Dirección General de Ingenieros Militares que como correspondía a los ingenieros civiles el estudio y construcción de los faros debían ponerse de acuerdo en una comisión mixta.

Esta comisión mixta se estableció entre el Comandante de ingenieros de Melilla Sr. Eligio Souza y el ingeniero de Caminos (Sr. Iesien ilegible), entre ambos redactaron y propusieron las bases que deberían tenerse en cuenta al estudiarse nuevamente los 4 faros, estas bases fueron aprobadas por la Dirección General de Obras Públicas el 27-07-1889. En ellas se establecía para Melilla el mismo emplazamiento que la luz existente y sería de 6º orden, en Chafarinas se situaría en Punta España en la isla de Isabel II cambiando el emplazamiento del faro que en los anteriores proyectos era en la isla del Congreso, en Alhucemas en la misma situación que la luz existente y en Vélez en el antiguo y desaparecido fuerte de Santiago cambiando los antiguos proyectos que lo situaban junto al fuerte de Santiaguillo donde en esas fechas estaba situado el faro militar.

En cuanto al color rojo y verde del faro de Alhucemas el Ministerio de la Guerra resuelve que es indiferente el color y ángulo de iluminación para la defensa del Peñón quedando esta luz determinada por la que se establezca en Vélez proponiendo el color verde para Vélez por la mayor abertura de la costa y el color blanco para Alhucemas para diferenciarlos de los de Melilla, Chafarinas y otros próximos al Estrecho.

Con estos antecedentes, Rosende redactó en 1894 los proyectos definitivos basándose en lo establecido en el informe de la Junta Consultiva de 1886 y en las bases de la Comisión Mixta aprobadas en 1889 diseñando en dos emplazamientos nuevos los edificios completos de los faros de Chafarinas y Vélez actualmente conservados, una casa para el torrero cerca del faro militar de Melilla y arreglos con recrecimiento de la torre en el faro militar de Alhucemas.

FARO DE MELILLA

Seguendo este Proyecto aprobado en 1895, el faro de Melilla sería de 6º orden con luz fija roja aprovechando la torre y luz militar existente y sólo se construiría la casa para el torrero.

Según el historiador y militar Gabriel de Morales, el Ministerio de Fomento asumió las competencias del faro situado en la Batería Baja de la Concepción el 15-11-1898 construyendo antes cerca de la torre del faro el edificio para habitación del torrero y no sería hasta el 20-07-1900 cuando se hiciera cargo de la torre en la que estaba instalado el faro.

Nuevos documentos aparecidos en los archivos de la Autoridad Portuaria de Melilla (expediente “Servicios de faros y señales marítimas. Año 1906.”) establecen como por R.O. de 23-03-1897 se dispuso la entrega al Ministerio de Fomento de la azotea de la torre del faro y aparato de iluminación, entrega que se hizo efectiva por oficio de la Comandancia General de Melilla de 11-01-1900.

Posteriormente, el Plan de alumbrado marítimo de la Península, islas adyacentes y posesiones del Norte de África aprobado por R.O. de 01-03-1902 establecía para el faro de Melilla una luz blanca con ocultaciones en grupos de dos.

Por R.O. de 17-02-1906 el Servicio Central de Señales Marítimas

debe estudiar y proyectar la reforma de las apariencias del faro de Melilla para lo cual la Jefatura de Obras Públicas de Málaga, a cargo de los faros norteafricanos hasta 1938, debe recabar información a la Comandancia de Marina, Cámara de Comercio de Melilla y Junta Obras del Puerto debiendo servir de base lo establecido en el Plan de 1902. Sin embargo, no será hasta 1911 cuando se sustituya el antiguo aparato militar de luz roja con lentes escalonadas construido en París en el año 1890 por la Casa Barbier, mantenido en el Plan aprobado en enero de 1895, por otro de diferentes características con luz blanca. La torre militar de sección cuadrada con 11 metros de altura se conservaría unos años más hasta la construcción en el mismo lugar del nuevo edificio y torre del faro de Melilla que actualmente podemos observar.

En septiembre de 1917 la Junta de Fomento de Melilla debe facilitar a la Jefatura de Obras Públicas de Málaga 360 sacos de cemento “Asland” para las obras del nuevo edificio y torre del faro que dicha Jefatura estaba construyendo en Melilla situado en la misma ubicación que la torre militar hasta entonces existente y que finalmente sería inaugurado en 1918.

La Junta de Obras del Puerto de Melilla, posteriormente de Fomento, no tuvo a su cargo los faros hasta el año 1938 cuando la Jefatura de Obras Públicas de Málaga le hace entrega de los faros de Chafarinas e isla del Congreso, Melilla y Peñón de Vélez de la Gomera que actualmente siguen dependiendo de la Autoridad Portuaria de Melilla.



Torre del faro militar de Melilla desaparecida al construirse el nuevo edificio en la misma ubicación. Foto Archivo A.P.Melilla.



Faro de Melilla construido en 1918 por la Jefatura de Obras Públicas de Málaga. Foto autor 2005.



Faro de Melilla visto desde la costa. Foto archivo A.P. Melilla.

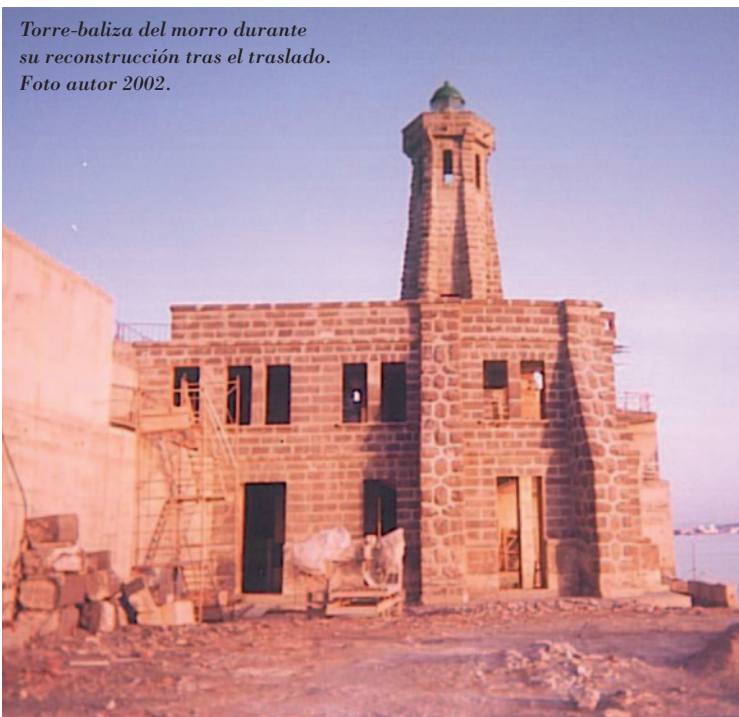
TORRE BALIZA DEL MORRO EN EL PUERTO DE MELILLA

Aunque no es un faro propiamente dicho sino una baliza, esta construcción por su aspecto es conocida popularmente como “el faro”. Su historia se remonta al año 1935 cuando ante la inminente finalización de la ampliación del puerto, el ingeniero director, Jorge Palomo realiza a finales de 1935 el proyecto de esta edificación situada en el extremo del dique NE para señalar la entrada al puerto. Este proyecto que fue aprobado en 1936 incluía la construcción de una torre rodeada de un edificio circular. La obra se inició por el edificio circular cuya estructura estaba terminada en octubre de 1937 como podemos observar en la fotografía adjunta.

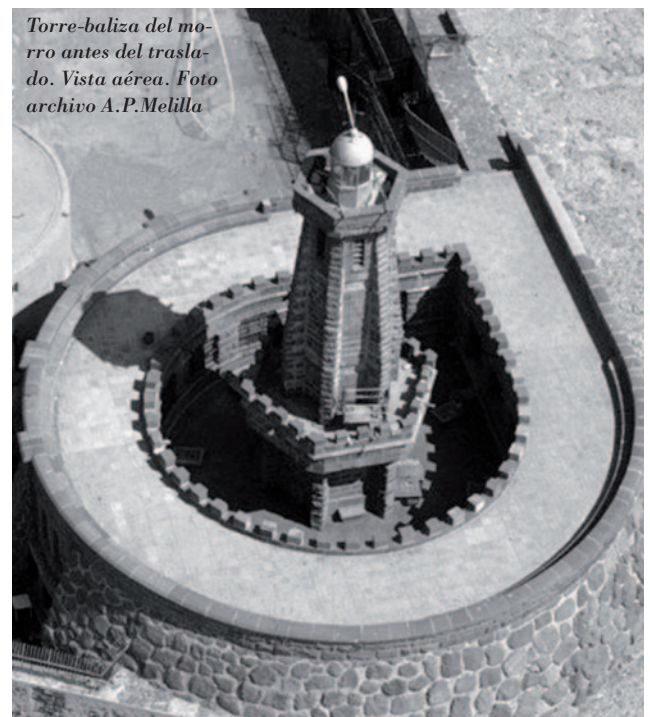
Finalizada la construcción del edificio que debía servir de base a la torre, el ingeniero director Gabriel Roca García realiza en 1938 el proyecto definitivo de la torre y distribución interior del edificio circular de 2 plantas con dependencias destinadas a la Junta de Fomento, Salvamento de Náufragos y Prácticos. Aprobado el proyecto en el mismo año, su construcción coincidiría con la terminación de la ampliación del puerto entre 1938 y 1939. Situada en el extremo del dique NE señala desde entonces con luz verde la entrada al puerto y constituye uno de los elementos históricos más característicos del puerto melillense. En 1996 como consecuencia del proyecto de prolongación de la tercera alineación del dique NE se desmonta el conjunto para volver a ser montado al final de la ampliación entre los años 2001 y 2003.



*Izquierda: Foto cedida por D. José Sánchez Vargas, familiar de uno de los trabajadores que aparecen en ella. Archivo A.P. Melilla
Arriba: Reverso de la fotografía anterior donde se aprecia la fecha de 02-10-1937. Archivo A.P. Melilla*



Torre-baliza del morro durante su reconstrucción tras el traslado. Foto autor 2002.



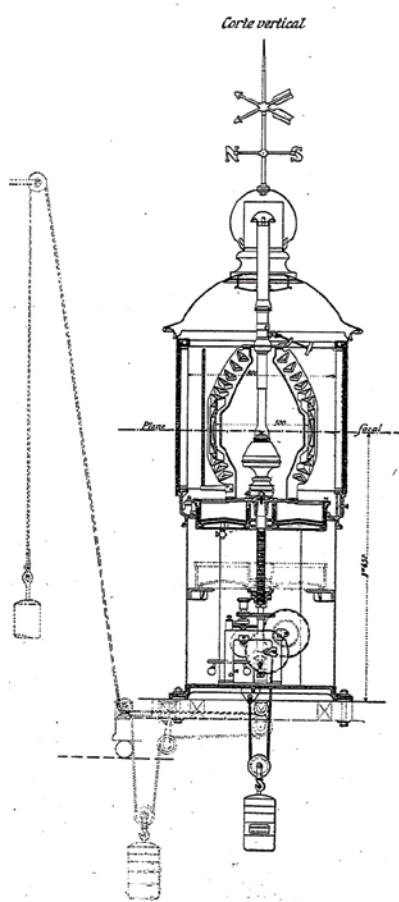
Torre-baliza del morro antes del traslado. Vista aérea. Foto archivo A.P.Melilla

FARO DEL CABO TRES FORCAS

Tras varios estudios en el siglo XIX para señalar este importante punto de la navegación melillense, su situación en territorio marroquí no lo permitió hasta octubre de 1909 cuando por primera vez se encendió la luz del faro aprovechando la ocupación española en la Campaña de 1909. El 29-09-1909 el ingeniero jefe del Servicio Central de Señales Marítimas, Guillermo Brockmann, partió para Melilla desplazándose rápidamente al cabo Tres Forcas donde escogió el lugar idóneo y dirigió personalmente la instalación provisional sobre un basamento de fábrica de un aparato modelo universal de destellos rápidos de la casa Barbier, Bernad y Turenna protegido por unas planchas blindadas ante posibles ataques. En 1910 la comisión de ingenieros que acompañó al Ministro de Fomento en su visita a Melilla propone la instalación de una baliza

en el escollo llamado “Los Farallones” cerca del faro de Tres Forcas. En 1915 la Delegación para el fomento de los intereses materiales de la Alta Comisaría de España en Marruecos con sede en Tetuán anunció la subasta del edificio del faro resultando desierta por lo que se autorizó la ejecución por el sistema de Administración mediante destajos por la cantidad de 106.750 pesetas, aprobándose la adjudicación en abril de 1916. También se aprobó un proyecto de sirena para el faro y se estudiaron proyectos de faros en Los Farallones, Punta Negri, Cabo de Agua y Cala Tramontana.

En 1927 quedó instalada, aunque sin funcionar aún, una señal de explosivos en Tres Forcas. El edificio definitivo (actualmente dependiente de la administración marroquí), al parecer, no se construyó hasta 1928.



Faro cabo Tres Forcas. Foto autor 2005
Izquierda: Esquema del aparato modelo universal instalado en Tres Forcas. Revista de Obras Públicas.1909.

FARO EN CALA TRAMONTANA

Cerca del faro de Tres Forcas se encuentra esta pequeña cala protegida de los temporales del NE que fue utilizada durante la construcción del puerto de Melilla como abrigo para los barcos que, en caso de temporales, no podían operar ni permanecer en Melilla. A tal efecto, la Junta de Fomento de Melilla a través de su Ingeniero Director, Manuel Becerra, redactó en 1911 el proyecto de un embarcadero en esta zona para facilitar el desembarco del correo, pasajeros y ciertas mercancías durante los temporales de Levante (NE). En 1910, la misma comisión de ingenieros citada anteriormente propuso la instalación de una luz de 6º orden en esta ensenada que fue modernizada en 1927 por el Servicio Central de Señales Marítimas cuando instaló un nuevo aparato en el faro de cala Tramontana consistente en una luz permanente por acetileno y apariencia de dos ocultaciones alternadas con una luz blanca aislada.

FARO DE CHAFARINAS

En estas islas, el Plan aprobado en 1895 incluía un faro de 3º orden Gran Modelo de luz blanca con destellos situado en la llamada Punta de España al norte de la isla de Isabel II. Después de muchas trabas burocráticas de la Administración Militar que mantenía la señalización en la isla de Isabel II en su zona más elevada y hacia el Este, no sería hasta aproximadamente noviembre de 1898 cuando el Ministerio de Fomento se hace cargo del faro siendo catalogado como de 3º orden, encendiéndolo con nueva maquinaria (construida en 1899) el 25-08-1900 e inaugurando el nuevo edificio diseñado por Rosende el 01-08-1901 según Gabriel de Morales, aunque según el inicio del libro diario de servicio (Anexo I) sería justo un año antes.

En 1910, la comisión de ingenieros designada por el Ministro de Fomento en su visita a Melilla propone la instalación de una luz en la costa occidental de la isla del Congreso para iluminar la parte en que no es

visible el faro de Chafarinas. En diciembre de 1916 la Jefatura de Obras Públicas de Málaga comenzó la construcción de un torreón para instalar una luz en la punta Sur de la isla del Congreso.



Faro de Chafarinas en 1995. Foto archivo A.P. Melilla

Faro de Chafarinas. Detalle de la torre en 1995. Foto archivo A.P.Melilla

ANEXO I

DOCUMENTACIÓN PROCEDENTE DEL FARO ISLA ISABEL II (CHAFARINAS)

1.- Libro Diario de Servicio Faro isla Isabel II (Chafarinas): Desde 01-08-1900 hasta 31-12-1912.

25/08/1900 Empieza el servicio de alumbrado sin novedad en la lámpara y máquina de rotación. Despejado.

Faro de Chafarinas 1º de Septiembre de 1900

Provincia: Málaga. Faro de 3º Orden. El Torrero encargado Manuel Calderón (Rúbrica)

Horas en que la lámpara se encendió	6 horas 40 minutos P.M.
Se apagó	5 horas 9 minutos A.M.
Duración del alumbrado	10 horas 29 minutos
Peso del aceite consumido en la lámpara	1 kilo 677 gramos
en luces interiores	343 gramos
Accidentes y operaciones en la lámpara	ninguno
en la máquina de rotación	ninguno
Aspecto de los faros a la vista	ninguno

A partir de diciembre de 1909 se anota la visibilidad de los faros de Tres Forcas y Nemours.

Última firma de Manuel Calderón 1º de Julio 1904

Torreros Encargados

Interino: José Gómez 1º Agosto y 1º Septiembre 1904

José Ruiz Moreno 1º Octubre 1904 hasta fin del libro

2.- Señales Marítimas: Libro de consumo Faros de Acetileno Luz del Faro isla Isabel II (Chafarinas)

Desde Enero 1951 hasta Octubre 1959 Provincia: Melilla

Constructor del aparato: Engeniens Cª Birmingham. Año 1899.

Tipo del aparato con destellos equidistantes blancos cada cuatro segundos

Alcance: 20 millas



Faro de tercer orden de la isla de Chafarinas

Aspecto de los faros a la vista: Nemours, Cabo de Agua, Congreso, Melilla y Tres Forcas. (Octubre 1959)

3.- Obras Públicas.- Faro de Chafarinas. Inventario de Mobiliario

Inventario del mobiliario que tiene a cargo el expresado faro en el día de la fecha.

Faro de Chafarinas, 30 de Noviembre de 1898

Es copia. El Torrero encargado. M. Calderón.

Documento más antiguo localizado hasta la fecha en estos expedientes.

4.- Efectos recibidos en el faro de Chafarinas

Nota de los muebles y enseres que recibo hoy día de la fecha

Faro de Chafarinas 12 de abril de 1899 El Torrero encargado Manuel Calderón

Nota de los efectos que recibo hoy día de la fecha Faro de Chafarinas 22 de Junio de 1899. M. Calderón

Nota de los efectos de escritorio que recibo hoy 25 de Abril de 1900

5.- Inventario General

Inventario General de muebles y enseres que entrego en el día de la fecha al Torrero 3º D. Francisco Franco Guntin para su uso particular.

Faro de Chafarinas, 18 de Octubre de 1899

Entregué. El Torrero 2º Manuel Calderón

Recibí. El Torrero 3º Francisco Franco.

6.- Provincia de Málaga. Faro de Chafarinas. Inventario de muebles y enseres

Inventario de todos los efectos muebles y enseres existentes en este faro en 1º de Agosto de 1900

Faro de Chafarinas 1º de Agosto de 1900. El Torrero encargado. Manuel Calderón.

7.- Provincia de Málaga. Faro de 3º orden de Chafarinas. Cuaderno de Servicio.

Mes de Agosto de 1900

Día 25: De orden del señor ingeniero y para dar cumplimiento a lo dispuesto por la Inspección Central de señales Marítimas procedo en el día de la fecha a encender la luz de éste faro:

Turno sin novedad.

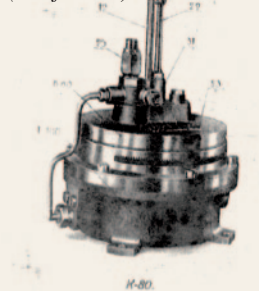
El Torrero Manuel Calderón.

8.- Instrucciones Luz Punta Sur isla del Congreso (Chafarinas)

Obras Públicas. Servicio Central de Puertos y Faros (Sección Señales Marítimas).

Instrucciones para el servicio de la luz de alumbrado permanente por acetileno instalada en la Punta Sur de la Isla del Congreso (Chafarinas).

Fanal isla del Congreso (Chafarinas)



Instrucciones para el funcionamiento de los acumuladores del gas A.G.A.

Fanal de Isla del Congreso: GAS ACCUMULATOR. DALEN. Nº 950 - L.B.F.A.- 200.

Firmado en Madrid 7 de Julio de 1917

El Inspector Gral. Jefe del Servicio. Rúbrica

Sello: Servicio Central de Puertos y Faros. Señales Marítimas

9.- Libro Luz de la isla del Congreso (Chafarinas)

Luz de la Isla el Congreso (Chafarinas)

Provincia de Málaga

Sistema AGA

Acumuladores AKB

Mes Marzo

Año 1921

Apariencia: Destellos equidistantes rojos

Luz: 0,3 segundos; ocultaciones: 2,7 segundos

Chafarinas 1º Abril de 1921,

El Torrero encargado: Rúbrica José Ruiz Moreno

Libro desde 6 de Marzo de 1921 hasta 30 de abril de 1925

Chafarinas 1º de Mayo de 1925

El Torrero encargado José Ruiz Moreno

10.- Libro Faro isla del Congreso (Chafarinas)

Desde Julio 1936 hasta octubre 1944

Apariencia y color: Destellos relámpagos equidistantes rojos de tres en tres segundos

Periodo de luz: 0,3 segundos

Periodo de ocultación: 2,7 segundos

Altura sobre el nivel del mar: 36 metros

Alcance: 6 millas

La luz del Congreso se visita semanalmente de orden de la Superioridad, cuando las necesidades del servicio lo requieren y el estado del mar lo permite.

Obras Públicas Faro de Chafarinas Provincia de Málaga (Sello)

Chafarinas 1º de Agosto 1936

El Torrero encargado Joaquín Nieto (Rubrica)

FARO EN EL PEÑÓN DE ALHUCEMAS

Según el Plan aprobado en 1895 se proyectaba un faro de 6º orden con luz fija blanca reduciendo las obras al recrecimiento de la torre militar existente de forma paralelipica y sección rectangular y arreglo de la vivienda para el torrero. En 1919, este faro fue modernizado mientras el Peñón era constantemente asediado por los rifeños. Con la pacificación en 1927 de la zona y el dominio de la costa próxima, el faro del Peñón perdió su utilidad y para sustituirlo se instaló, en primer lugar, un aparato universal en Morro Nuevo en el extremo occidental de la bahía de Alhucemas y, posteriormente, en 1930, se inauguró otro en el extremo oriental: el faro aero-marítimo de Cabo Quilates.

FARO AERO-MARÍTIMO DE CABO QUILATES (ALHUCEMAS)

Propuesto en el Plan de Obras de la Junta de Fomento de Melilla de 1911 la instalación de un faro en cabo de Agua y otro en cabo Quilates, no sería hasta 1930 cuando se inauguró este faro construyéndose a tal fin un esplendido edificio de 2 plantas con una torre de 3 cuerpos de sección octogonal y 30 metros de altura, actualmente dependiente de la administración marroquí. La característica aero-marítima se debe a la cúpula del faro que es transparente para que la luz se refleje en todas direcciones.

Faro Cabo Quilates, vista trasera. Foto autor 2007.



Este faro está relacionado con el faro aero-marítimo en Punta de Calaburras (Málaga) diseñado por el ingeniero segundo jefe del Servicio Central de Señales Marítimas José Herbella e inaugurado en mayo de 1929. Su utilidad venía dada por el paso de los aviones Latécoère de la línea Toulouse – Casablanca y los aviones militares que en aquella época realizaban trayectos entre la base de Tablada en Sevilla y la zona de Melilla y Alhucemas por lo que el mismo ingeniero redactó el proyecto de un aparato semejante, aunque con distinta apariencia, en el cabo Quilates de Alhucemas.

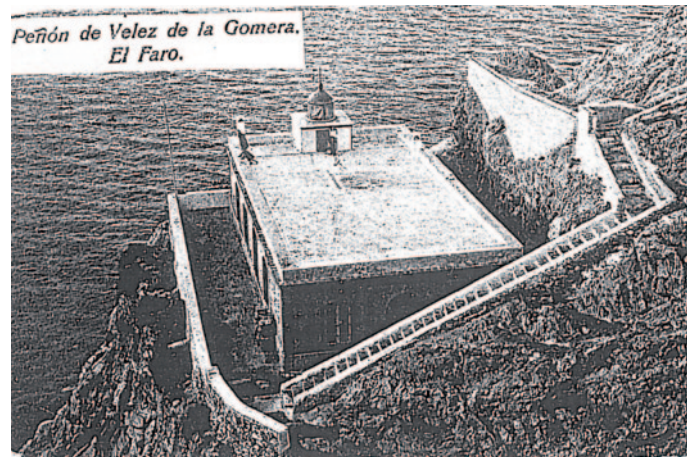
FARO DEL PEÑÓN DE VÉLEZ DE LA GOMERA

Por su parte, el faro del peñón de Vélez de la Gomera fue incluido en el mismo Plan aprobado en 1895 y diseñado en la Jefatura de Cádiz, este proyecto fijaba el emplazamiento del faro más al norte, en los acantilados, en una zona más baja que la señalización militar hasta entonces existente declarándolo de 4º orden con luz fija de color verde. Según Gabriel de Morales, se inauguró el 21-07-1899 como de 6º orden, aprobándose este 6º orden por Real Orden de 14-05-1898. Posteriormente se utilizó una luz de destellos blancos.

Archivo autor.



Tarjeta Postal Archivo autor.



*Peñón de Vélez de la Gomera.
El Faro.*



Faro Cabo Quilates, vista delantera. Foto autor 2007.



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

2011

MEMORIA ANUAL
ANNUAL REPORT



Puerto de Melilla

Autoridad Portuaria de Melilla