



Cuadernos del Rebalaje

Nº 29. Abril - junio de 2015 | ISSN 2174-9868 | Edita ABJ

LOS FAROS DE ANDALUCÍA

Texto y fotografías

FRANCISCO GARCÍA MARTÍNEZ

Acuarelas

BLANCA ÁLVAREZ

Prólogo

MARIO SANZ CRUZ

Epílogo

MIGUEL A. MORETA LARA

Cuadernos del Rebalaje

es una publicación periódica editada por la asociación cultural
Amigos de la Barca de Jábega

Se autoriza su uso y difusión citando procedencia y autoría

Dirección

Miguel A. Moreta Lara

Consejo editorial

Manuel Benítez Azuaga

M^a Jesús Campos García

Eva Cote Montes

Francisco Chica Hermoso

J. Felipe Foj Candel

Eulogia Gutiérrez Corral

Francisco Morales Lomas

Miguel A. Moreta Lara

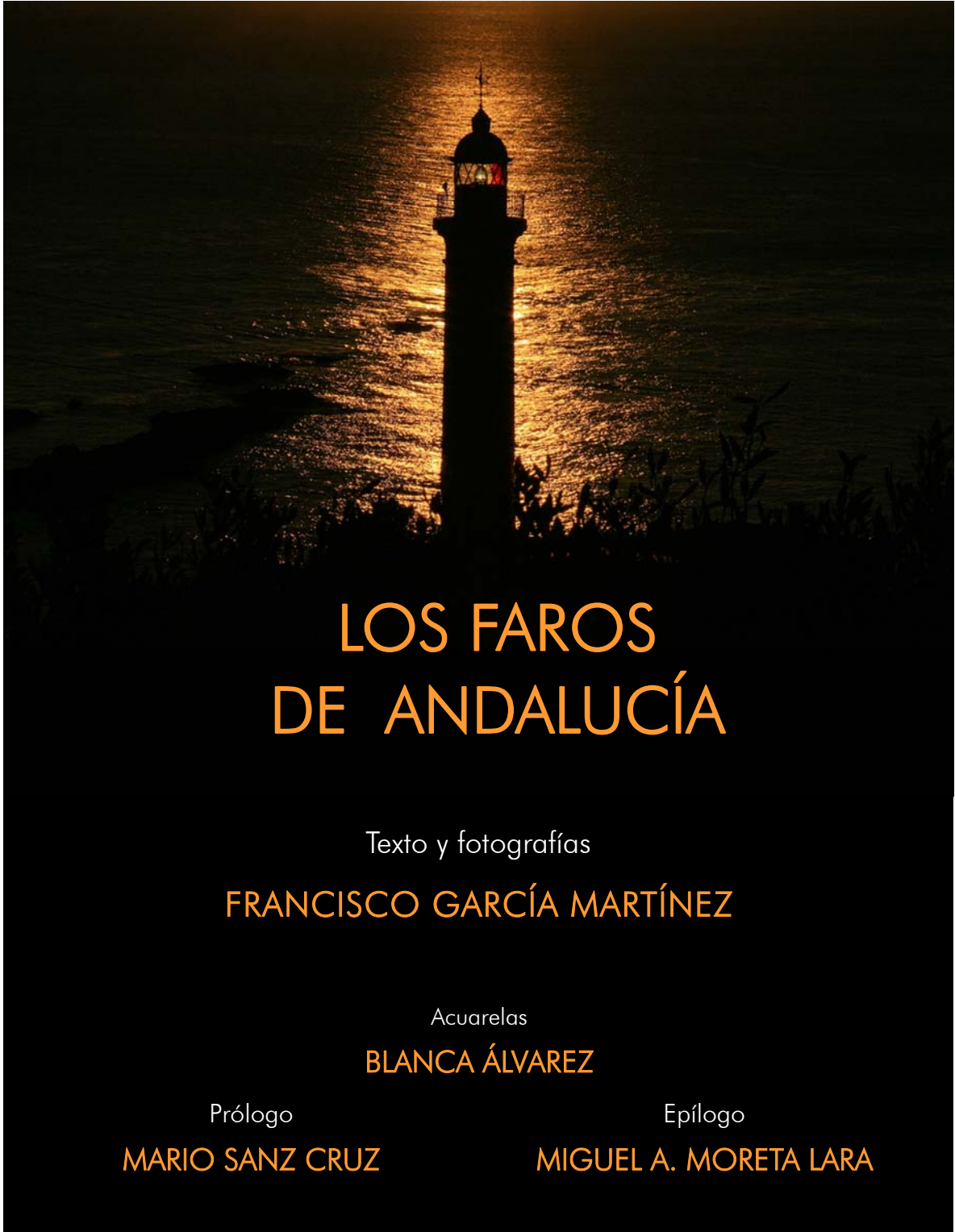
Pablo Portillo Stempel

Coordinación, diseño y maquetación

J. Felipe Foj Candel

Cuadernos del Rebalaje no comparte necesariamente las opiniones expresadas, cuya responsabilidad corresponde exclusivamente a los autores de los respectivos textos

En www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org se pueden consultar las normas de estilo de publicación



LOS FAROS DE ANDALUCÍA

Texto y fotografías

FRANCISCO GARCÍA MARTÍNEZ

Acuarelas

BLANCA ÁLVAREZ

Prólogo

MARIO SANZ CRUZ

Epílogo

MIGUEL A. MORETA LARA





"Isolated" (2014). Acuarela sobre papel, 56 x 36 cm

Cuadernos del Rebalaje © nº 29
Málaga. Abril-junio de 2015
Edita: Amigos de la Barca de Jábega ©
ISSN: 2174-9868

SUMARIO

1. Prólogo: *Queda la luz*

2. *Los faros de Andalucía*

2.1. El origen de los faros

2.2. Autoridad portuaria de Huelva

2.3. Autoridad Portuaria de Sevilla

2.4. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

2.5. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

2.6. Autoridad Portuaria de Málaga

2.7. Autoridad Portuaria de Motril

2.8. Autoridad Portuaria de Almería

2.9. Presente y futuro

3. Epílogo: *Otros faros, otros mundos*



"Oleaje II" (2014). Acuarela sobre papel. Detalle. Original de 26 x 36 cm.

Nota edit.: sólo se indica la procedencia de las fotografías no facilitadas por Francisco García.

1. Prólogo

Queda la luz

Mario Sanz Cruz

El último farero del Levante almeriense

Los faros de Andalucía son un importante patrimonio, tan desconocido como poco valorado. Nuestras señales marítimas son, además de necesarias infraestructuras de ayudas a la navegación, edificios históricos, construcciones singulares, referentes para viajeros y turistas de todo el mundo y un imán para fotógrafos, poetas y artistas de todas las disciplinas. Yo siempre he dicho que los faros son mucho más que señales marítimas y estoy convencido de ello. Pero desgraciadamente las administraciones, montadas en su arrolladora máquina burocrática, solo ven cifras, rentabilidades o gastos a corto plazo. Aunque es indudable que están dirigidas por personas, no lo parecen y no suelen tener la suficiente sensibilidad para ver más allá de sus números o de sus conveniencias políticas para repetir en el cargo.

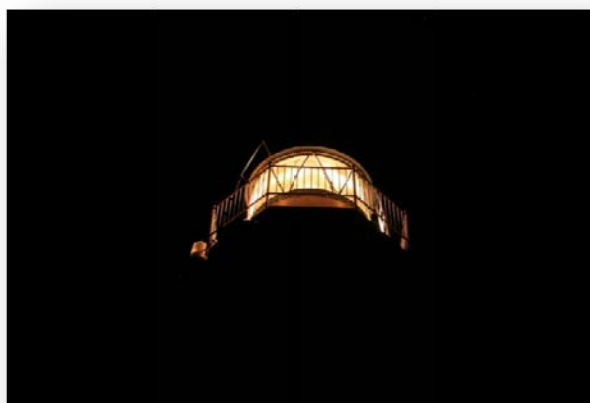
Los últimos fareros de Andalucía estamos inmersos en una carrera contra el tiempo, en una carrera inversa por ver quién va a tener el dudoso honor de ser el último farero. Actualmente los fareros andaluces pueden contarse con los dedos de las manos y cada año hay alguna baja, alguna jubilación, lo que, en poco más de una década, acabará por extinguirnos definitivamente y dejaremos de molestar dentro de los faros, dejando el campo libre para que los faros puedan ser “rentabilizados”.

Desde Puertos del Estado se ha lanzado la idea de hacer hoteles y restaurantes en los faros. Yo no estoy en contra de que los edificios vacíos se utilicen, pero siempre reivindico que antes está la conservación de nuestra historia, el fomento de la cultura y la valorización de nuestro patrimonio que la mínima rentabilidad que pueden proporcionar al erario público los pequeños edificios de nuestros faros.

Lo ideal sería que los faros históricos, ya que gran parte de ellos tienen más de ciento cincuenta años, los faros singulares (por su diseño, por su

ubicación o por otras características) sean protegidos como Bien de Interés Cultural y, a partir de ahí, se diseñe un plan para que los ayuntamientos, las diputaciones, asociaciones culturales y otras instituciones, puedan abrirlos al público y utilizarlos como museos, centros de interpretación del entorno, centros culturales, etc. Esto se está haciendo en Estados Unidos y otros países desde hace muchos años, con un resultado espectacular, con sus faros protegidos y bien conservados, con sus ayuntamientos orgullosos de mostrar su historia y con un montón de visitantes encantados de poder ver los faros por dentro y aprender con lo que atesoran en su interior.

Nosotros nos extinguimos, pero los faros no pueden apagarse, ya que siguen siendo importantísimas señales para la navegación, por más que las tecnologías se atropellen innovando cada día. Nosotros nos extinguimos pero los edificios de los faros no pueden quedar en manos de negociantes que no aprecien nuestros faros. Nosotros nos extinguimos pero, por suerte, hace unos años que nació la esperanza. Los fareros desaparecemos a pasos agigantados pero crece a buen ritmo la asociación de *Amigos de los Faros de Andalucía*, con su presidente Paco García Martínez a la cabeza y mucha gente de todas las provincias andaluzas que se va sumando día a día. Las administraciones carecen de vista, de tacto, de ideas; pero ahí está nuestra asociación, para aportar las ideas que faltan, para sensibilizar, tocar las narices y poner el dedo en la llaga. Los fareros nos extinguimos pero siempre queda la luz, los destellos que guían en la oscuridad.



Faro de Mesa Roldán

2. Los faros de Andalucía

2.1. El origen de los faros

En un mundo donde tres cuartas partes de su superficie es agua era cuestión de tiempo que los hombres se lanzasen a navegar, unas veces para comerciar, otras para expandir sus territorios, otras para descubrir qué había más allá de los límites conocidos. Con el paso del tiempo aquellos viajes realizados siempre de día y sin perder de vista la costa se quedaron pequeños y los hombres comenzaron a navegar de noche, pero había que regresar a puerto y en la oscuridad la única ayuda válida era el fuego. Si los faros fuesen vasijas, aquellas primeras hogueras eran la pella de barro puesta en el torno a la que, poco a poco, se le iría dando forma.

Hace más de dos milenios, en Alejandría, el faro más famoso de la

historia guiaba a los navegantes. Si no entramos en detalles técnicos podemos decir que los faros que hoy en día alumbran las costas del mundo son prácticamente como el alejandrino de hace 23 siglos: una torre más o menos alta, cerca de la costa, con una luz en su parte superior que de noche sirve de guía a los navegantes. Lo único que ha cambiado es el sistema de iluminación. En los faros solamente dos elementos han sido imprescindibles durante miles de años: una luz y una persona encargada de que aquella permanezca encendida toda la noche.

Con el siglo XIX comienza la edad de oro de los faros a nivel mundial. Con él llegan los grandes cambios y los inventos que revolucionarían este mundo y los harían mucho más potentes, seguros y fáciles de mantener, y en este campo, entre otros muchos que aportaron grandes ideas, destacan dos hombres: Augustin Fresnel y Gustaf Dalén. El primero con la invención de la lente que lleva su nombre y que durante casi 200 años se ha estado instalando en la inmensa mayoría de los faros de todo el mundo. El segundo con dos inventos que, lejos de lo que podamos creer, automatizaron los faros hace ya más de 100 años: el destellador de acetileno y la válvula solar que en 1912 le valieron el Premio Nobel de Física.

Actualmente el organismo encargado de los faros españoles es Puertos del

Estado, dependiente del Ministerio de Fomento y que a su vez delega dicha competencia en las diferentes Autoridades Portuarias. En Andalucía son siete y se dan dos casos curiosos: Sevilla, que sin tener costa tiene Autoridad Portuaria, y Cádiz, en cuya provincia existen nueve faros dependientes de tres autoridades portuarias diferentes (Sevilla -que lleva el de Chipiona-, Bahía de Cádiz -de la que dependen los de Rota, Cádiz, Cabo Roche y Trafalgar- y

Bahía de Algeciras -con los faros de Camarinal, Tarifa, Punta Carnero y Punta Carbonera-).

Posiblemente en el siguiente listado el lector eche en falta alguna torre como la de Bonanza, Barbate o Castillo de Sancti Petri: esto es debido a que no se consideran faros aquellas luces cuyo alcance es inferior a 10 millas náuticas.



Collage elaborado por la asociación Amigos de los Faros de Andalucía

2.2. Autoridad portuaria de Huelva

Faro de El Rompido (Cartaya)

Es el más occidental de Andalucía y fue el primero en la provincia. Comenzó a construirse en 1858 bajo proyecto de Ángel Mayo pero la lentitud de las obras hizo que una Real Orden de 16 de enero de 1861 impusiera el 1 de abril de ese mismo año como fecha de encendido del faro, lo que obligó a que los edificios anexos se construyesen de madera. En 1864 ya hubo que repararlos y tres años después se han de expropiar terrenos colindantes propiedad del Duque de Osuna, por valor de 119.455 escudos para la construcción del edificio actual de planta cuadrada. La torre original, de 13 metros de altura, fue construida con sillares del antiguo Castillo de San Miguel, rematada con una linterna decagonal. Su primer aparato era de tercer orden con lámpara de aceite de oliva que producía una luz blanca fija con destellos cada 4 minutos y un alcance de 14 millas.

En 1919 se cambia la instalación original por una de petróleo por incandescencia y se le acopla un sistema de pantallas giratorias con apariencia de grupo de 2+1 ocultaciones y alcance de 16 millas.

En 1928 se vuelve a cambiar para distinguirlo del de El Picacho y se le deja un grupo de 2 destellos blancos cada 15 segundos. Para ello se cambia

el sistema de pantallas por uno de lentes giratorias. Cinco años después vuelve a cambiarse, esta vez a una luz automática de destellador por acetileno con 2 destellos blancos cada 10 segundos.



En 1975 hay que recrearlo 15 metros pero la vieja torre no lo permite y se decide construir el nuevo: una torre cilíndrica de hormigón de 24 metros que pone el plano focal a 43 metros sobre el nivel del mar con un alcance de 23 millas, con 4 paneles de 6 lámparas cada uno de haz sellado que mantienen la misma característica del faro primitivo cuya lente se encuentra expuesta en las dependencias de la Autoridad Portuaria.



Faro El Picacho

(Mazagón)

En 1884 se propone su construcción pero al quedar desierto el concurso por dos veces se opta por levantar otro en La Rábida. El proyecto es inviable, se retoma la idea de Mazagón y en 1889 comienza la construcción, inaugurándose en 1901 con el aparato de segundo orden desmontado del *Faro de Cádiz* derribado en 1898. Su torre octogonal de 25 metros y aristas de ladrillo visto pone el plano focal a 50 metros sobre el nivel del mar. Es el único de la provincia que posee lente de Fresnel, el de mayor alcance (25 millas) y uno de los faros andaluces más alejados de la costa (600 metros).

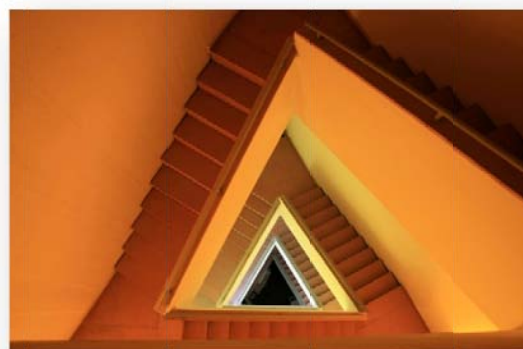
En 1925 se instala un sistema de vapor de petróleo y en 1931 se cambia por uno de acetileno ofreciendo desde entonces grupos de 2+4 destellos blancos cada 30 segundos, siendo electrificado en 1952. Años antes, en 1941, Rafael Olalla redacta un proyecto de reforma del edificio para volver a adaptarlo a los fareros ya que en 1936 las instalaciones fueron utilizadas como acuartelamiento.



Faro de Torre la Higuera

(Matalascañas)

Obra del arquitecto Ismael Guarner y edificado por La Maquinista Valenciana en 1986 es una torre triangular de 20 metros de altura con la que el arquitecto quiso representar el afloramiento de ciertos minerales. En su linterna tres paneles de lámparas incandescentes de haz sellado le dan un alcance de 20 millas produciendo un grupo de 3 destellos cada 20 segundos.



El faro no posee ventanas pero en una de sus aristas las caras están unidas por una banda vertical de cristales de diferentes colores que le dan una preciosa iluminación interior durante el día.



2.3. Autoridad Portuaria de Sevilla

Faro de Chipiona

En el siglo II el cónsul romano Quintus Servilius Caepion mandó construir sobre la roca de Salmedina la *Caepionis Turris*, un faro que señalizaba dicho peligro y marcaba la entrada al Guadalquivir y de la que tomó nombre la localidad.

El primer proyecto del actual faro lo redacta el ingeniero Canuto Corroza que presenta tres alternativas: Salmedina, la Hacienda de Brea y la Restinga del Perro. El ingeniero opta por Salmedina pero reconoce la dificultad de la empresa debido a las oquedades que tiene la roca en su interior y por las que en la bajamar entra el agua y sube por ellas descomponiendo lentamente la piedra. A ello había que sumar el tremendo coste económico por tratarse de un faro de roca con 100 metros de altura



Descartada Salmedina se piensa en la Hacienda de Brea el edificio más elevado de la población, 73 metros sobre el nivel del mar, pero se descarta por encontrarse a una legua de la costa.

En julio de 1855 la Comisión de Faros decide levantarlo en la Restinga del Perro. Basándose en un proyecto de Eduardo Saavedra, su alumno Jaime Font diseña el actual faro, una torre de

pedra ostionera de 62 metros de altura que lo convierte en el más alto de España. El presupuesto inicial fue de 1.980.629,65 reales comenzando las obras el 30 de abril de 1863 y encendiéndose por primera vez en noviembre de 1867. El conjunto del edificio es de planta prácticamente cuadrada de 20 metros de lado y dos plantas con una altura de 10 metros, construido todo en torno a un patio que sirvió de aljibe. El núcleo interior de la escalera de la torre es hueco. Por él, mediante una polea, se subía el combustible. Más tarde también sirvió para que descendiera por él el peso del mecanismo de relojería que hacía girar la lente.

El primer aparato que tuvo fue uno de primer orden con lámpara de aceite de oliva, un alcance de 23 millas y destellos de minuto en minuto. En 1916

se instala una lámpara de vapor de petróleo a presión y se modifica el carro circular para darle más velocidad de giro, produciendo los destellos cada 15 segundos.

En 1942 se electrifica con una lámpara de 3.000 w. El nuevo equipo es montado sobre una cuba que contiene 110 kg de mercurio. En 1964, para que de noche sirviese de referencia a los aviones de la base de Rota y costado por el Gobierno de Estados Unidos, se cambia la linterna por una aeromarítima de 3,5 metros de diámetro y se renueva el mecanismo de rotación, emitiendo un destello cada 10 segundos con un alcance de 25 millas.

Es el único faro visitable de Andalucía y para llegar a su linterna hay que subir 322 escalones.



2.4. Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

Faro de Rota



El antiguo *Faro de Rota*, situado en el extremo del dique, era de quinto orden y tenía una luz fija roja pero fue demolido en 1898 durante la guerra con Estados Unidos.

Cinco años después se propone la construcción de uno nuevo, obra de Francisco García de Sola, que se inaugura en marzo de 1910 sobre las murallas de la ciudad, dotado de lámpara de petróleo y pantallas giratorias que producían 3+1 ocultaciones. Aprovechando la red eléctrica del municipio se electrifica en 1943 aumentando su alcance a 12 millas.

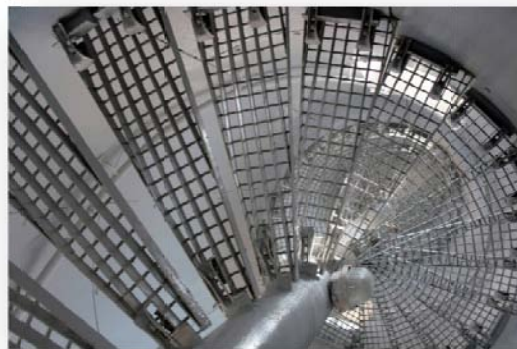
En 1980 se ilumina el faro actual, una torre normalizada de 27 metros y plano focal a 34 con un alcance de 16 millas y característica de una ocultación cada 4 segundos.



Faro de Cádiz

(Castillo de San Sebastián)

Cádiz podría tener hoy el tercer faro más antiguo de España en funcionamiento (1613) de no ser porque durante la guerra con EEUU en 1898 el duque de Nájera lo mandó derribar para que no sirviera de referencia en un hipotético ataque del enemigo. De él solamente queda en pie la base de la torre. Tan sólo cuatro años después se publican las condiciones que ha de reunir el nuevo faro, básicamente que sea desmontable. Lo diseña Rafael de la Cerda y las obras se terminan en marzo de 1912, pero no se enciende hasta el 30 de septiembre de 1913 debido a cambios en el proyecto para iluminarlo con arco voltaico, convirtiéndose en el segundo faro español en usar este sistema.



El de Cádiz es el único faro de estructura metálica en servicio en España. Su torre es de acero laminado de 38 metros de altura y 2 de ancho, con 8 contrafuertes radiales. En su linterna permanece la lente primitiva, a la que en 1942 se le cambió el arco voltaico por una lámpara de incandescencia y en 1995 por una halógena. La característica de su luz es un grupo de 2 destellos cada 10 segundos, con un alcance de 25 millas.



Faro de Cabo Roche

(Conil)



En 1899 se propone la construcción de un faro en Cabo Roche cuya luz enlazaría con la del de Chipiona, haciendo así innecesario uno nuevo en Cádiz. En 1902 se aprueba edificarlo con un alcance de 12 millas, pero al año siguiente se decide levantar el nuevo faro de Cádiz y el proyecto de Roche se olvida hasta que se retoma en 1929, en esta ocasión con 10 millas de alcance. Pero habrá que esperar para verlo hecho realidad al Plan de Señales Marítimas de 1985/89 en el que se decide recuperar las torres vigía como faros. La planta es cuadrada y en su base los muros tienen un grosor de 2,40 metros. Su altura es de 16 metros y el plano focal se encuentra a 45 sobre el nivel del mar, siendo la primera torre vigía convertida en faro en España. Posee un alcance de 20 millas y la característica es de un destello cada 3 segundos.



Interior de la óptica y lámparas del faro

Faro de Trafalgar

Cuando se inauguró en 1862 funcionaba con aceite de oliva y su alcance era de 19 millas. Más tarde operó con petróleo y en 1914 se le instaló un sistema de incandescencia que le llevó a ser el faro andaluz de mayor alcance: 31 millas. En 1929 hubo que reforzar la torre de 34 metros con unos contrafuertes debido al tremendo peso de la lente instalada unos años antes. En 1936 se cambia de nuevo el aparato óptico que ofrece su actual característica de 1+2 destellos cada 15 segundos.



Linterna del faro



2.5. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

Faro de Camarinal

Antigua torre almenara del siglo XVI de 20 metros de altura convertida en faro en 1989, a la que se accede por una escalera de caracol externa. Su linterna encierra una óptica de tambor situada a 75 metros sobre el nivel del mar que ofrece un grupo de 2 ocultaciones cada 5 segundos con un alcance de 13 millas.

Faro de Tarifa

Edificado en 1855 en la isla de Las Palomas, en tiempos de las Cortes de Cádiz (1811) se decretó su construcción sobre una antigua torre vigía. En 1915 se reemplazó el aparato por uno de giro rápido y la lámpara de aceite por una de petróleo por incandescencia. Quince años después se instalan dos sirenas, en 1967 se cambia la linterna y en 1995 se elimina la luz fija roja que marcaba el bajo de los Cabezos a la vez que se dota de sector rojo a la linterna principal, con característica de un grupo de 3 destellos cada 10 segundos. La torre mide 33 metros y su alcance es de 27 millas.

Faro de Punta Carnero

Construido en 1874 por Jaime Font, su torre de 22 metros recuerda al de Chipiona. Su primera lámpara era de aceite de colza que después usó petróleo. En 1924 se le acopló un juego de pantallas giratorias que daban una apariencia de 2+1 ocultaciones, se cambió la linterna y se instaló un sistema de alumbrado por petróleo a presión. En 1930 se cambia por acetileno con característica de 1+3

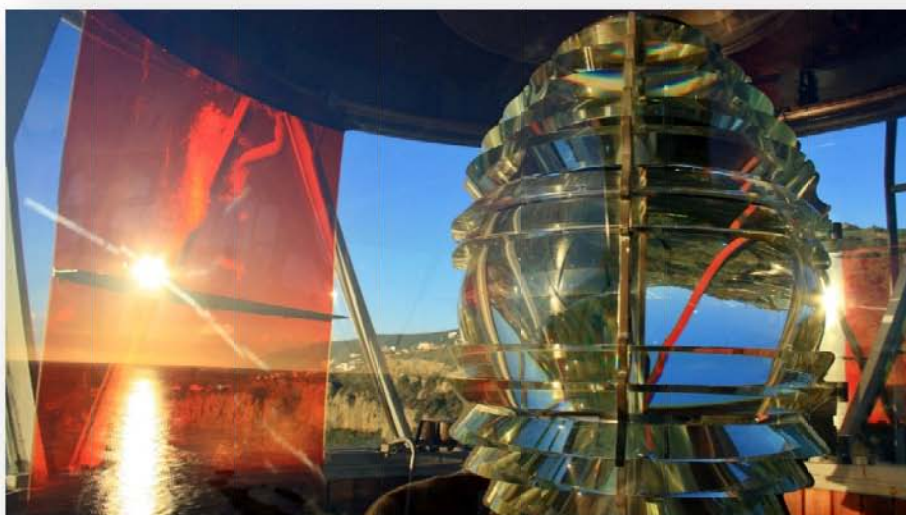
ocultaciones cada 16 segundos. Fue electrificado en 1973. Su alcance es de 15 millas con característica de 4 destellos cada 20 segundos. Un sector rojo de 53° marca el bajo de La Perla.

Faro de Punta Carbonera

En 1990 se convierte en faro esta antigua torre vigía, troncocónica, con 16 metros de alto y 8 de diámetro en su base, dotándose de escalera exterior de acceso y linterna visitable de 1,40 de ancho y 1,70 de alto, con óptica de horizonte de 300 mm de distancia focal. El proyecto es obra del arquitecto Enrique Martínez y del ingeniero Carlos Prieto. Su alcance es de 14 millas y posee la característica de una ocultación cada 4 segundos.



Faros de Camarinal y de Tarifa



De arriba abajo: Interior de la óptica del faro de Tarifa, faro de Punta Carnero al amanecer y la óptica de dicho faro con el sector rojo visible

2.6. Autoridad Portuaria de Málaga

Faro de Punta Doncella (Estepona)

En noviembre de 1853 comienzan los estudios para edificarlo y se compra el aparato óptico, guardado diez años hasta que en agosto de 1863 se inaugura el faro, una torre de 9 metros, con una característica de destello blanco cada 4 minutos y un alcance de 12 millas.



Usaba lámpara de mechas para aceite de oliva, que pasó a ser de parafina en 1882 y de petróleo en 1904. En 1918 se fija su actual característica de 1+2 destellos cada 15 segundos y para darle mayor alcance se decide sustituir la torre por otra más alta.

Entre 1919 y 1922 se realizan varias reformas: nuevo aparato giratorio, nueva linterna e instalación de vapor de petróleo. Se electrifica en 1932 y en 1958 se cambia la linterna por una aeromárítima. La torre, de planta octogonal, tiene 21 metros de altura

Faro de Marbella

El faro original se encendió por primera vez el 15 de marzo de 1864 con un alcance de 12 millas. En 1923 se instala quemador de acetileno y en 1944 se electrifica. La desbocada urbanización de la zona embute al faro cuya luz se pierde entre las de los edificios cercanos y obliga en 1974 a levantar una nueva torre estandarizada de 29 metros de altura. Su alcance es de 22 millas y su característica 2 destellos cada 14,5 segundos.

Faro de Calaburras

Con su torre de 14 metros de altura, el *Faro de Calaburras* se inaugura en 1863 con apariencia de luz fija blanca, variada por destellos del mismo color cada 3 minutos con un alcance de 16 millas. Funcionó sucesivamente con aceite de oliva, parafina y petróleo hasta que en 1916 entra en servicio un sistema de incandescencia por vapor de petróleo.

En 1917 se le fija una apariencia nueva y un alcance de 28 millas pero, dada la imposibilidad de su recrecimiento por su pésimo estado de conservación y la mala calidad de los materiales, se

plantea como única alternativa la construcción de una nueva torre.

En 1929 se convierte en el primer faro español en tener linterna aeromarítima instalada para guiar a los aviones civiles de la línea francesa Toulouse-Casablanca y militares que volaban

desde Tablada (Sevilla) a Melilla y Alhucemas, teniendo un alcance marítimo de 31 millas y aéreo de 14. Electrificado en 1949, hoy tiene un alcance de 26 millas y característica de un destello cada 5 segundos.

La Farola (Málaga)

Las obras del faro actual comenzaron en 1816 y finalizaron el 16 de noviembre de 1817. Aquella torre era de base circular y forma ligeramente cónica, con una altura de 21,64 metros y 9,80 de diámetro en la base. En su linterna 21 quinqués de mecha con aceite de oliva y un reflector parabólico de plata pulida repartidos en tres caras tardaban 60 segundos en dar un giro, de ellos los primeros 20 eran de luz intensa y el resto oscuridad. En 1858 se sustituye la lente por una catadióptrica con destellos rojos cada 3 minutos. Tras los daños producidos por el terremoto de 1898 vuelve a emitir una luz fija.

En 1913 se le adosa la vivienda de planta cuadrada, de tal manera que para los malagueños fue como ponerle faldas a la torre y comienza a conocerse como *La Farola*. Ese mismo año se fija la actual característica (grupo de 3+1 destellos), pero una avería y la I Guerra Mundial hacen que la luz vuelva a ser fija. En 1916 vuelve a funcionar el mecanismo de giro y un año después se electrifica. Sobretensiones en la línea eléctrica provocan continuas averías y en 1919 se apaga hasta que en 1922 se le instala nueva linterna, óptica y mecanismo de giro.



(objetivomalaga.diariosur.es/fotos-sam_squash)

La altura de la torre es de 33 metros y su alcance de 26 millas con una característica de 3+1 destellos cada 20 segundos.



La Farola parece observar a los jabegotes botando a la Araceli en la Playa de La Malagueta (foto F. Foj)

Faro de Torre del Mar

El primer faro se inauguró en 1864 junto a la desembocadura del río Vélez, pero fue destruido pocos años después por un temporal. En 1917 se aprueba construir uno nuevo con apariencia de destellos rojos y 10 millas de alcance, que se incrementaría en dos millas cuando se inauguró trece años después.

En 1967, para “no entorpecer el crecimiento urbanístico de la zona”, se solicita el cambio de ubicación del faro. Se traslada en 1969, pero la altura de la torre no permite el incremento del alcance previsto, por lo que en 1974 empiezan las obras de la actual torre de 26 metros que se inaugura dos años después con un alcance de 14 millas y característica de 1+2 destellos blancos cada 10 segundos.



Faro de Torrox

Situado en una zona con restos romanos, se inauguró en 1864 con luz fija blanca y 15 millas de alcance. La lámpara original funcionaba con aceite de oliva, usando después parafina y petróleo.

Entre 1917 y 1922 sufre varios cambios: se electrifica y usa lámpara de incandescencia, se le cambia la característica a grupo de 4 destellos blancos y crece el alcance hasta las 18 millas. Durante la Guerra Civil los continuos cortes de energía hacen que se utilice la vieja lámpara de petróleo, que ofrecía luz blanca fija. La línea eléctrica se renueva en 1947 y en 1983 se instala la linterna y el equipo actual.

La torre tiene de 23 metros de altura y su alcance es de 20 millas con grupo de 4 destellos blancos cada 15 segundos.



Faro de la Isla de Alborán

El de Alborán es el único faro andaluz situado en una isla. Su emplazamiento en mar abierto y su falta de relieve hacen que la isla (a 90 km al sur de Adra) sea azotada por fuertes vientos.

El faro se encendió en 1876 con apariencia de luz blanca fija alimentada sucesivamente por aceite de oliva, parafina y petróleo. Dado su total aislamiento y la posibilidad de un asalto, este faro fue el único dotado con cuatro fareros que recibían una peseta diaria extra como indemnización. En 1927 se plantea automatizarlo pero se desecha la idea por el peligro que representaba dejar el faro solo.

En 1936 se retoma la idea y se automatiza con acetileno pero la Guerra Civil imposibilita el reabastecimiento de gas y se apaga a finales de 1937.

Vuelve a encenderse en marzo del 39 y dos años después vuelve el personal. En 1984 se electrifica usando paneles solares. La torre mide 20 metros, su luz tiene un alcance de 10 millas y característica de 4 destellos cada 20 segundos.

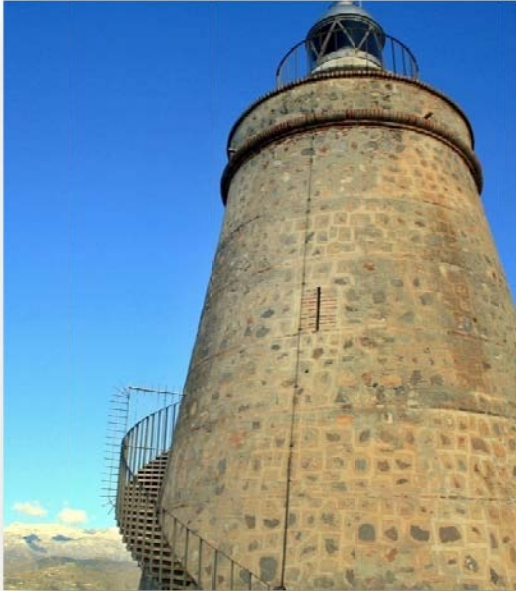
Alborán fue durante muchos años faro de castigo. En la isla las condiciones eran inhumanas sobre todo debido al aislamiento y la dificultad para hacerles llegar relevos y alimentos. La asistencia médica era impensable.

Los últimos fareros abandonaron la isla en 1963 dejando en ella un pequeño cementerio con los restos de otros torreros y sus familiares. Hoy en día la isla está habitada por un destacamento militar.



2.7. Autoridad Portuaria de Motril

Faro de La Herradura



Antigua torre de origen árabe situada en la Punta de la Mona, utilizada para la vigilancia de la ensenada de la Herradura, es reformada en el siglo XVIII. En 1839 la ocupa el cuerpo de Carabineros para vigilancia de la costa y en 1941 pasa a depender de la Guardia Civil. La torre tiene 14 metros de altura, troncocónica, de mampostería vista y se accede a ella a través de una escalera metálica exterior que la circunvala. El plano focal se encuentra a 140 metros sobre el nivel del mar y su óptica de horizonte tiene un alcance de 15 millas con característica de un destello blanco de 1 segundo de duración seguido de 4 segundos de oscuridad.

Faro de Cabo Sacratif

Inaugurado en 1863, su torre de 17 metros de altura pone el plano focal a casi 100 sobre el nivel del mar. La primera lámpara era de aceite de oliva y producía luz fija variada por destellos de minuto en minuto con un alcance de 24 millas. En 1916 la lámpara es sustituida por otra de vapor de petróleo a presión y se fijará al año siguiente la actual apariencia de grupo de 2 destellos cada 10 segundos.

Entre 1953 y 1956 se realizan varias mejoras en el faro: se electrifica y se renuevan totalmente las instalaciones incluyendo lámpara eléctrica, óptica y linterna aeromarítima, basamento con flotador de mercurio y máquina de relojería. Con sus 25 millas es el faro con mayor alcance de la provincia de Granada.



Faro de Castell de Ferro

La historia de este faro es muy parecida a la del *Faro de La Herradura*: torre llamada de la Instancia, de origen árabe, reformada en el XVIII, usada en 1939 por el cuerpo de Carabineros y en el 41 por la Guardia Civil. En 1992 se convierte en faro. La torre mide solamente 12 metros pero, al estar situada sobre un cerro, su plano focal se encuentra a 237 metros sobre el nivel del mar, lo que lo convierte en el segundo faro de mayor altitud en España. Su alcance es de 14 millas con característica de luz de grupo de 3 destellos blancos cada 13 segundos.



Cambiador automático de bombillas de este faro

2.8. Autoridad Portuaria de Almería

Faro de Adra



El actual *Faro de Adra*, una torre estandarizada de 26 metros de altura construida entre 1986 y 1989, es el tercero de los que se han ubicado en la localidad. El primero, de 1883, era una torre de madera construida junto a la desembocadura del río. Usaba lámpara de petróleo y daba una luz blanca fija con 12 millas de alcance.

En pocos años la línea de costa retrocedió los 120 metros que separaban la torre de la orilla y el 29 de octubre de 1896 el farero Federico Rojas comunica a sus superiores que el mar se ha llevado las defensas y parte del edificio, dejando la torre tan dañada que es imposible encender la luz. El 16 de noviembre comunica que “a las 10 de la noche anterior se cayó la torre y todo el frente del establecimiento de la fachada sur

Tres años después se levanta el segundo faro que utiliza la linterna, la óptica y la lámpara del antecesor. En 1922 se le adaptan pantallas giratorias para conseguir grupo de 3 ocultaciones, se cambia la linterna y se electrifica. Absorbido por la población con cuyas luces se confunde, en 1985 se proyecta la actual torre, con alcance de 14 millas y característica de grupo de 3 ocultaciones cada 10 segundos y medio.

Faro de Punta de Baños

La falta de relieve del Campo de Dalías era un serio peligro para los navegantes al no poder calcular bien la distancia a la costa, por ello en 1992 se levanta entre dos mares, uno de agua salada y otro de plásticos, la original torre de 21 metros de altura diseñada por Rafael Mélida Poch y José María Larrea Barona. La luz de su pequeña linterna exterior no visitable tiene un alcance de 11 millas y ofrece 4 destellos cada 11 segundos. Es el faro con el entorno más desagradable y contaminado visualmente de toda Andalucía.



Faro de Punta Sabinar

Si en Punta de Baños los invernaderos llegan a escasos diez metros de la torre del faro, la situación de Punta Sabinar dentro del Paraje Natural Punta Entinas-Sabinar hace que su faro esté aislado en plena naturaleza. Esta circunstancia y la altura de la torre que se iba a construir (31 metros) hicieron que el proyecto incluyera habitaciones para 3 fareros, además de oficina y alcoba para el ingeniero que haría las visitas de control.



El primitivo, inaugurado en 1863, tenía un alcance de 18 millas y lámpara de aceite de oliva. Debido a la continua regresión de la costa y los fuertes temporales, en 1915 entra en servicio un faro provisional (una torre de madera de 24 metros) que pronto daría problemas de estabilidad al oscilar

movida por los fuertes vientos. Se le dotó de un aparato óptico de cuarto orden que fue retirado con celeridad de una exposición que se celebraba por esos días en Valencia. Mientras, el faro original es trasladado piedra a piedra 400 metros tierra adentro. Se reinaugura en 1926 con una instalación de petróleo por incandescencia y la apariencia actual de 1+2 destellos cada 10 segundos y 26 millas de alcance. Durante la Guerra Civil es ametrallado sufriendo graves daños y en 1956 un terremoto derrama el mercurio del flotador paralizando su rotación y dañando la torre, lo que obliga a una reparación general del edificio.

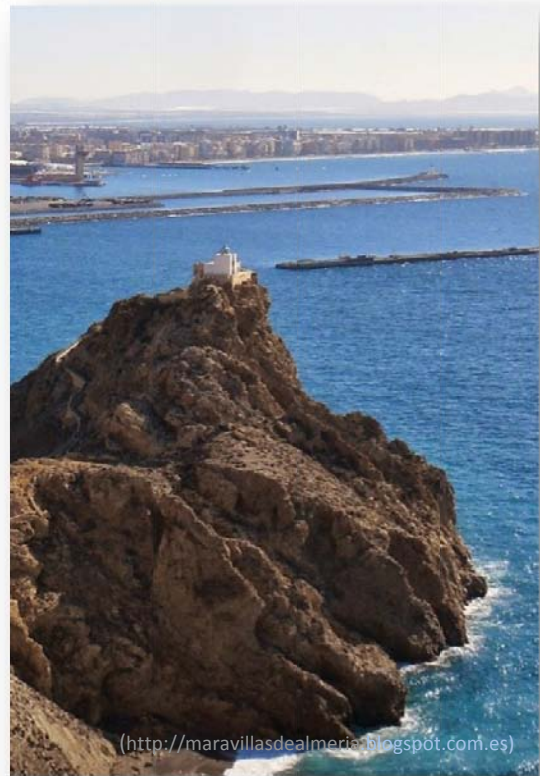
El faro es electrificado en 1982 y en marzo de 1986 se hace cargo de él Dolores Papis Ibáñez, la única mujer que ha trabajado como farero en toda la historia de los faros almerienses.

La torre tiene una altura de 32 metros y el alcance de su luz es de 16 millas.

Faro del Castillo de San Telmo

Situado en el castillo que le da nombre, su torre de siete metros de altura es la más baja de los 30 faros andaluces. El primer faro se encendió en 1925 con una máquina de rotación y pantallas de tres faros diferentes, colocándosele una lámpara provisional de gasolina mientras se terminan las obras de la instalación eléctrica. Pocos días después de ser inaugurado, un escape de gasolina provoca un incendio que destruye 10 cristales de la linterna y deja el faro fuera de servicio.

En 1945 las deficiencias en el suministro eléctrico obliga a volver temporalmente a las lámparas de petróleo produciéndose poco después un acontecimiento sorprendente: se elimina la instalación eléctrica y se reemplaza por una de acetileno. En 1976 se instala la actual linterna y un año después el ingeniero Manuel Giménez Cuenca remodela y escalona por tramos el camino de acceso -construido años atrás por la Guardia Civil cuando tenía puesto en la torre- que en parte había sido destruido por las obras de desmonte de la N-340, lo que obligaba a los técnicos a utilizar una vereda muy peligrosa. En la actualidad su alcance es de 18 millas y apariencia de grupo de 2 destellos cada 12 segundos.



Faro de Cabo de Gata





Ubicado sobre los restos del fuerte de San Francisco de Paula, este faro, obra del ingeniero Antonio Molina, se inauguró en 1863 con óptica giratoria y lámpara de aceite de oliva que daba una apariencia de luz fija variada por elipses cada 30 segundos y un alcance de 19 millas.

Calificado como faro de segundo orden aislado, precisaba de una plantilla de tres fareros pero durante varios meses Bartolomé Moll fue el único técnico en el faro. A partir de 1882 la lámpara usó parafina y, desde 1902, petróleo. En 1914 el sistema de alumbrado es sustituido por uno de vapor de petróleo a presión. En 1926 se reforma el aparato y el mecanismo de giro para darle la actual apariencia de un destello relámpago cada 4 segundos.

La torre tiene 19 metros de altura y en su linterna existe un sector rojo que marca una zona denominada La Laja. Su alcance actual es de 23 millas.



Faro de La Polacra

En 1989 el Ministerio de Obras Públicas se hace cargo de una torre vigía del siglo XVIII situada en el cerro de los Lobos. En su restauración se aprovecha un boquete existente a ras de suelo para situar la puerta, toda una sinrazón cuando estas torres tenían el acceso a unos tres metros de altura. En 1991 la torre se convierte en faro con la instalación de una linterna acrílica en lo alto de la torre alimentada por placas fotovoltaicas. Tiene un alcance de 14 millas con una apariencia de grupo de 3 destellos cada 14 segundos.

A pesar de que la altura de la torre es de tan sólo 14 metros, su situación en la

cima del cerro de los Lobos hace que el plano focal se encuentre a 281 metros sobre el nivel del mar, lo que lo convierte en el faro a mayor altitud de todas las costas del Mediterráneo.



Faro de Mesa Roldán (Carboneras)

Si *La Polacra* es el faro a mayor altitud sobre el mar en todo el Mediterráneo *Mesa Roldán*, con su torre de 12 metros es, de los faros habitados en España, el que se encuentra a mayor altura: 220 metros sobre el mar.



Se inauguró la noche del 31 de diciembre de 1863 con una lámpara de aceite de oliva que daba luz fija con 3 destellos cada 2 minutos y un alcance de 22 millas. El servicio lo prestaban dos torreros: mientras uno cuidaba de la luz, el otro descansaba en la cámara de servicio situada debajo de la de iluminación por si se producía alguna emergencia. A las 12 de la noche se intercambiaban, hasta el apagado del faro al amanecer. Después había que limpiar lámparas, cristales y óptica.

Hasta entonces el lugar se señalizaba con una hoguera que se encendía en lo alto de la torre vigía cercana. Años más tarde se adaptó a la lámpara un quemador para consumir parafina y petróleo. En 1923 se vuelve a modernizar dándole la actual apariencia de 4 destellos cada 20 segundos e instalando una lámpara de petróleo a presión. El

faro se electrifica en 1973 y se instala nueva óptica y basamento con flotador de mercurio. Actualmente su alcance es de 23 millas.

Mesa Roldán es uno de los faros más aislados de Andalucía y el lugar ideal para situar esa imagen de farero introvertido y huraño. Nada más lejos de la realidad: en él vive Mario Sanz, que además de farero es escritor y activo defensor del Parque Natural Cabo de Gata-Níjar. Mario ha creado un museo de faros y es el principal responsable de la exposición *Lo demás es oscuridad*, que ha recorrido varias ciudades dentro y fuera de Andalucía.

Faro de Garrucha

En abril de 1863 se inaugura, en la margen izquierda de la desembocadura del Almanzora, el *faro de Villaricos*. La zona quedaba frecuentemente encharcada e infectada de mosquitos que provocaban fiebres palúdicas a los torreros y sus familiares, convirtiendo al faro en uno de los peores destinos. Tanto era así que cubrir la plaza se hizo casi imposible hasta que la Real Orden del 1 de abril de 1880 ordena el cambio de emplazamiento del faro. Siete meses después se enciende una luz provisional en el Castillo de Jesús Nazareno, en Garrucha. Mientras tanto el *faro de Villaricos* es desmontado y el material aprovechable utilizado para la construcción del nuevo faro en esa localidad, que se inaugura el 28 de noviembre de 1881 con el mismo aparato, alcance y características del de Villaricos.



A partir de 1919 se comienza a modernizar hasta su electrificación en 1925. Su torre cilíndrica de 10 metros de altura posee una óptica de horizonte cuya luz tiene un alcance de 15 millas y apariencia de 4 ocultaciones cada 13 segundos.



2.9. Presente y futuro

Después de siglos manteniendo cada noche la luz del faro encendida, dedicando su vida a ayudar a personas que jamás conocieron, la profesión de farero en España es declarada oficialmente a extinguir en 1991, al convocarse las últimas oposiciones a *Técnicos Mecánicos en Señales Marítimas*. Apenas son seis los faros que permanecen habitados en Andalucía y es cuestión de tiempo que se queden solos. Dentro de unos años un farero se jubilará, cerrará una puerta y pondrá fin a un oficio de siglos. A sus casas, Puertos del Estado ya le tiene marcado su destino: convertirlas en hotel de lujo, en restaurantes..., negocio al fin y al cabo.

Los faros andaluces son un patrimonio histórico, arquitectónico y cultural que la población tiene derecho a conocer y a disfrutar.

Conocerlo porque no se puede amar aquello que no se conoce, disfrutarlo porque forman parte de nuestro patrimonio, como los conventos, los museos o los cascos históricos de nuestras ciudades.

De las siete autoridades portuarias andaluzas, solamente la de Sevilla permite el acceso a un faro. En el extremo opuesto está la de Málaga, presidida por el señor Paulino Plata, antiguo consejero de Turismo y después de Cultura de la Junta de Andalucía, que tristemente parece no entender lo evidente: ¿acaso abrir los faros a la población no generaría turismo? ¿Acaso la historia que encierran estas torres no es Cultura? Entre una y otra están Cádiz, Algeciras, Motril y Almería, con sus faros cerrados a la población, pero en las que a veces es posible conseguir autorización para visitarlos.

Los faros andaluces son los grandes olvidados de nuestra arquitectura. Tras sus puertas hay escaleras, maquinarias de relojería, ópticas y lentes, pero también historia: la que ha vivido el faro, en algunos casos durante más de 150 años, y también las que han vivido sus fareros y sus familias. Pero todo está oculto, negado a la población. Por eso en 2012 se creó la asociación de *Amigos de los Faros de Andalucía* (primera de este tipo en España), para darlos a conocer y acercarlos a la población. Para ello la Asociación utiliza principalmente dos medios, uno dirigido a los pequeños, consistente en ofrecer charlas en los colegios en las que se cuenta la historia de los faros, su evolución, el valor de lo que hacen... Se proyectan un centenar de fotografías a los chavales, se les muestran bombillas que en otros tiempos alumbraron en la linterna de un faro y se les enseña en la práctica cómo funciona la lente de Fresnel. El otro medio es una exposición fotográfica que se inauguró por primera vez en septiembre de 2013 en Cádiz (cuya autoridad portuaria colaboró generosamente) y que después recaló en San Fernando, Chipiona, Conil y El Puerto de Santa María. Actualmente, gracias a un acuerdo con la Autoridad Portuaria de Sevilla, la exposición forma parte de la oferta cultural que supone el *Faro de Chipiona*, único visitable en Andalucía. Junto a sus ventanales, en el interior de su torre, quienes lo visitan pueden ver imágenes de otros faros andaluces a los que difícilmente se accede. Con ello el *Faro de Chipiona* se ha convertido en el único de los 187 existentes en España

que ofrece una exposición fotográfica en su torre.

El futuro de los fareros está escrito desde hace 25 años: ser una profesión del pasado. Pero, ¿y el de los faros? Convertir las viejas casas en hotelitos de lujo no debe ser incompatible con permitir que la sociedad conozca sus torres y su historia. Va siendo hora de que los andaluces nos olvidemos de falsas fronteras entre provincias y que comencemos a entender que todo lo de Andalucía afecta y forma parte de todos los andaluces. Y los faros de Andalucía son patrimonio de Andalucía y de todos los andaluces.

Francisco García Martínez

Presidente de la Asociación de Amigos de los Faros de Andalucía

Referencias bibliográficas

- ESAÍN, Guillermo (2008): *Ruta por los faros de España*, Madrid, El País Aguilar.
- FALCÓN MÁRQUEZ, Teodoro (1989): *Los faros de la costa atlántica andaluza*, Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
- SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel (1991): *Los faros españoles: historia y evolución*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel (1993): *Faros españoles del Mediterráneo*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- SANZ CRUZ, Mario (2007): *Faros de Almería. Mucho más que señales marítimas*, Almería, Instituto de Estudios Almerienses.



"Faro de Ar Men" (2014). Acuarela sobre papel, 28 x19 cm

3. Epílogo

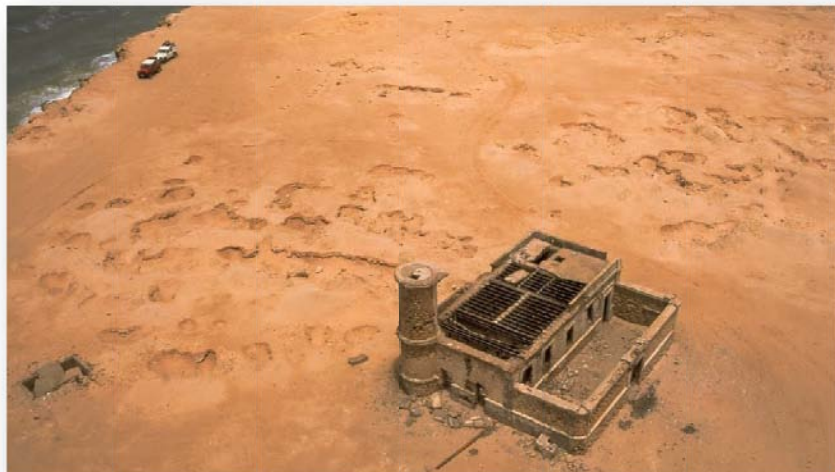
Otros faros, otros mundos

Miguel A. Moreta Lara

Director del Consejo editorial de CR

Este viaje por los faros andaluces, que tan corto se nos ha hecho, nos ha dado alas para añorar otros faros. Para empezar, los cuatro que brillan en la otra orilla: Punta Almina en Ceuta (el más antiguo de los faros españoles de las costas africanas y el de plano focal más elevado con sus 148 m), el del Peñón de Vélez de la Gomera (sobre un peñasco de 400 m de largo por 100 de ancho, ligado a la historia militar y defensiva como reflejan sus torreones, aspilleras y túneles), el de Melilla y el de Islas Chafarinas. Tampoco hay que olvidarse de otro faro en el extremo de la Península Ibérica, en Gibraltar, el de Punta Europa, con su elegante faja roja.

Vinculados a nuestra historia sentimental hay otros faros. Una de mis más jóvenes lecturas fue *El faro del fin del mundo* de Julio Verne con la que me inicié en la aventura pirática y el sufrimiento anejo. Ese faro en el tormentoso final de Sudamérica me evoca ahora el viaje ultramarino y la lejanía de los faros coloniales que España construyó en Cuba, Puerto Rico, Filipinas, Marruecos, Sáhara o Guinea. Pero, sobre todo, me rememora el extremo sur de la pacífica y diminuta Península de Río de Oro (Dajla): allí hay –o había– entre Punta Durnford y Punta de La Sarga un humilde faro rodeado de lenguas arenosas, el faro de Punta Galera, donde tantas jornadas infantiles de excursión y pesca familiar gocé.



Restos del faro de Punta Galera en Dajla.
(Foto M. Jaramillo en www.panoramio.com)

¿Qué nos fascina, nos conmueve de los faros? ¿De dónde proviene ese aliento inspirador? El faro se conforma como un símbolo polivalente, un complejo de significados: en primer lugar es una torre (cerrada y, a veces, redonda, representa la intimidad: ¿la torre de marfil?) y, desde antiguo, su verticalidad simboliza la ascensión, ganar el azul, elevarse hacia lo espiritual, una escala entre el cielo y la tierra (como la de Babel). Hay una analogía entre árbol, hombre/mujer y torre. Pero, además de torre, el faro posee otro elemento definitorio que es la luz en lo alto (llama, irradiación, conocimiento), el ojo que guía en la oscuridad, que guarda, vela y protege, como el ojo sagrado de la barca de jábega ahuyentador de monstruos y negruras, como el fuego de la cabaña del ermitaño en el bosque que alumbra el sueño de todos.

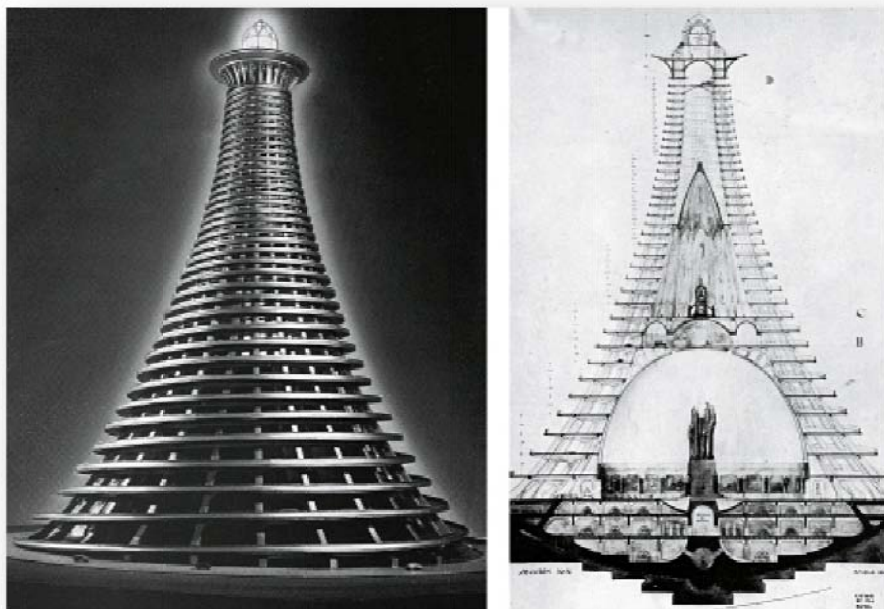
Por todo eso, podemos hablar de faros y torres imaginarias. Precisamente el sueño futurista de un faro fue el que movió a una rara personalidad de la arquitectura, el madrileño Casto Fernández-Shaw (hijo del famoso escritor y zarzuelista Carlos Fernández-Shaw) a imaginar edificios tan originales como el *Faro a la Memoria de Cristóbal Colón* en Santo Domingo (1929), el *Faro-torre de control del aeropuerto de Barajas* (1929) y la torre helicoidal similar a la columna trajana para el *Faro de la Hispanidad* de Cádiz (1949), edificios nunca construidos. La arquitecta Magda Mària i Serrano describe el *Faro de Colón* (ver ilustración):

La idea de una doble espiral exterior e interior del faro-monumento a Colón parece anticiparse a la solución final del museo Guggenheim de Nueva York. A diferencia del museo de Wright, la descomunal torre de 180 metros de altura de planta circular propuesta por Fernández-Shaw es sustentada por veinticuatro nervios radiales con forma de hipérbola que, a su vez, son coligados por dos rampas espirales superpuestas que van disminuyendo su radio de giro a medida que se acercan a una cúspide jalonada por una gran estructura de cristal facetado. El proyecto manifiesta la voluntad de combinar el desarrollo estructural resuelto con materiales modernos, como el acero y el cristal, con la versión simbólica y escenográfica de un interior vacío, similar al del Gordon Strong Planetarium. Pero a diferencia del observatorio de Wright, el interior del faro tiene la voluntad de ofrecer al visitante un espectáculo total, una experiencia espacio-temporal tanto en el recorrido por la rampa espiral como en el propio movimiento de la torre, que debe girar sobre su eje, emulando el giro de la tierra.

En torno a los faros, como polillas hipnotizadas alrededor de la luz, pululan y son atraídos viajeros, visionarios e imaginativos, como un malagueño del siglo XII, Ibn-al-Shayj (1132-1207), que viajó a Alejandría en 1165 y allí permaneció durante dos años, deslumbrado ante el faro (que Sostrato de Cnido levantó en el 170 a.C. frente al puerto de Alejandría en la isla de Pharos, origen del nombre de esta construcción). Entre los siglos IX-XV al menos 22 autores árabes hablan de este monumento (varios andalusíes: Abu Hamid de Granada, El-Idrisí de Ceuta, Ibn Yuhair de Valencia, Ibn Batuta de Tánger, Al-Himyari...) pero ninguno tan circunspecto como nuestro paisano que midió y remidió por propia mano la espectacular torre. Al regresar a Málaga escribió una enciclopedia, *Kitab Alif Ba* (algo así como *Libro del abecedario*), donde dejó constancia de la descripción minuciosa de una de las maravillas de la antigüedad.

Además del cúmulo de sucesos, símbolos y leyendas que se imbrican en la poética espacial del recinto de un faro, donde anida todo sentimentalismo, hay también otra historia de sufrimiento y tragedia escrita por la soledad, la dureza agreste de determinados enclaves y el forzado aislamiento. Un periodista escribe en *Cuaderno de un confinado español*: “¡Qué lejos parece todo desde el faro de Chafarinas!”. Es la triste visión del expatriado, del viajero forzado, del desterrado. Los presidios africanos de Fernando Poo, Ceuta, Melilla, Vélez de la Gomera, Alhucemas y Chafarinas fueron el destino de deportados cubanos, portorriqueños, filipinos y españoles. Aunque esa es otra historia y ya vieja, recordemos que el periodista al que aludía (director de *El Norte de Castilla* de Valladolid), Francisco de

Cossío (1887-1973), había escrito un artículo en 1926 (eran tiempos de dictadura) que no gustó, por lo que fue desterrado a las Chafarinas. Ahí coincide con otros castigados: el eminente jurista Luis Jiménez de Asúa (1889-1970, fallecido en el exilio argentino), el abogado y escritor santanderino Arturo Casanueva González (1892-1936, “inquieto y apasionado” personaje, poeta, republicano, legionario, fusilado por los milicianos cuando defendía a los tripulantes del bou “Tiburón” en la carretera del faro, en Santander), el joven Salvador Vila Hernández (1904-1936, discípulo y amigo de Unamuno, arabista, profesor y rector de la universidad de Granada, fusilado y habitante de una fosa común) y Muley Mustafá Raisuni, antiguo bajá de Arcila, gran jugador de mus. El periodista pasea por la isla, asciende por la escalera de caracol al faro. Piensa: “De las cosas más limpias que hay en el mundo son los faros”. Y estamos de acuerdo. Luego se fija en los detalles, en la torre, los prismáticos, la cortinilla de dril a listas, todo reluciente. El aire, la luz, el mar. Desciende al patio, hay unos tiestos con geranios: “Cuando salimos fuera y pisamos de nuevo la roca, nos parece que acabamos de caer de otro mundo”.



Maqueta y sección del faro-monumento a Cristóbal Colón, Casto Fernández Shaw, 1929
(M. MÀRIA, “Arquitecturas sin fin” N8)

Bibliografía

-COSSÍO, Francisco de (1931): *Paris-Chafarinas, 4 expatriados (1924) - 4 confinados (1926)*, Madrid, Compañía Ibero-Americana de Publicaciones.

-BARCIA, María del Carmen (2003): "Desterrados de la patria. Cuba 1869-1898", pp. 31-56, *Revista Universidad de La Habana* nº 258, La Habana, Universidad de la Habana.

-MÀRIA i SERRANO, Magda (2013): "Arquitecturas sin fin", pp. 88-103, en *Revista Proyecto, Progreso, Arquitectura Nº8 FORMA Y CONSTRUCCIÓN EN ARQUITECTURA*, Mayo 2013, Año IV, Sevilla, Universidad de Sevilla.

-VIGUERA MOLINS, M^a Jesús (2008): "Ibn al-Shayj de Málaga deslumbrado ante el Faro de Alejandría", publicado el 02 de junio en <http://prensa.legadoandalusi.es/prensa/articulos/reportajes/470-ibn-al-shayj-de-mga-deslumbrado-ante-el-faro-de-alejandr.html>



Algunos sitios web interesantes sobre faros:

The Lighthouse Directory
<http://www.unc.edu/~rowlett/lighthouse/index.htm>

The Online List of Lights
<http://listoflights.org/>

LighthousesRus
<http://www.lighthousesrus.org/index.htm>

Guías Masmar
<http://guias.masmar.net/Faros>

Fareando
<http://fareando.blogspot.com.es/>

Meine Leuchtturm-Seite
<http://www.leuchtturm-welt.net/index.html#>

Faros de Baleares
<http://www.farsdebalears.org/>

Faros
<http://vtebfaros.blogspot.com.es/>

Mis faros
<http://miscuadernosdiarios.blogspot.com.es>

Smithsonian Lighthouse Postcards
<http://amhistory.si.edu/lighthouses/>

Alberto Granados
<https://albertogranados.wordpress.com/2011/10/17/faros/>

Siete faros únicos
http://ibytes.es/blog_Faros_del_mundo.html

Los faros del mundo
<https://losfarosdelmundo.wordpress.com/category/faros-de-espana/>

Puertos del Estado/Comisión de faros
<http://www.puertos.es/es-es/Paginas/Comisi%C3%B3n-de-faros.aspx>



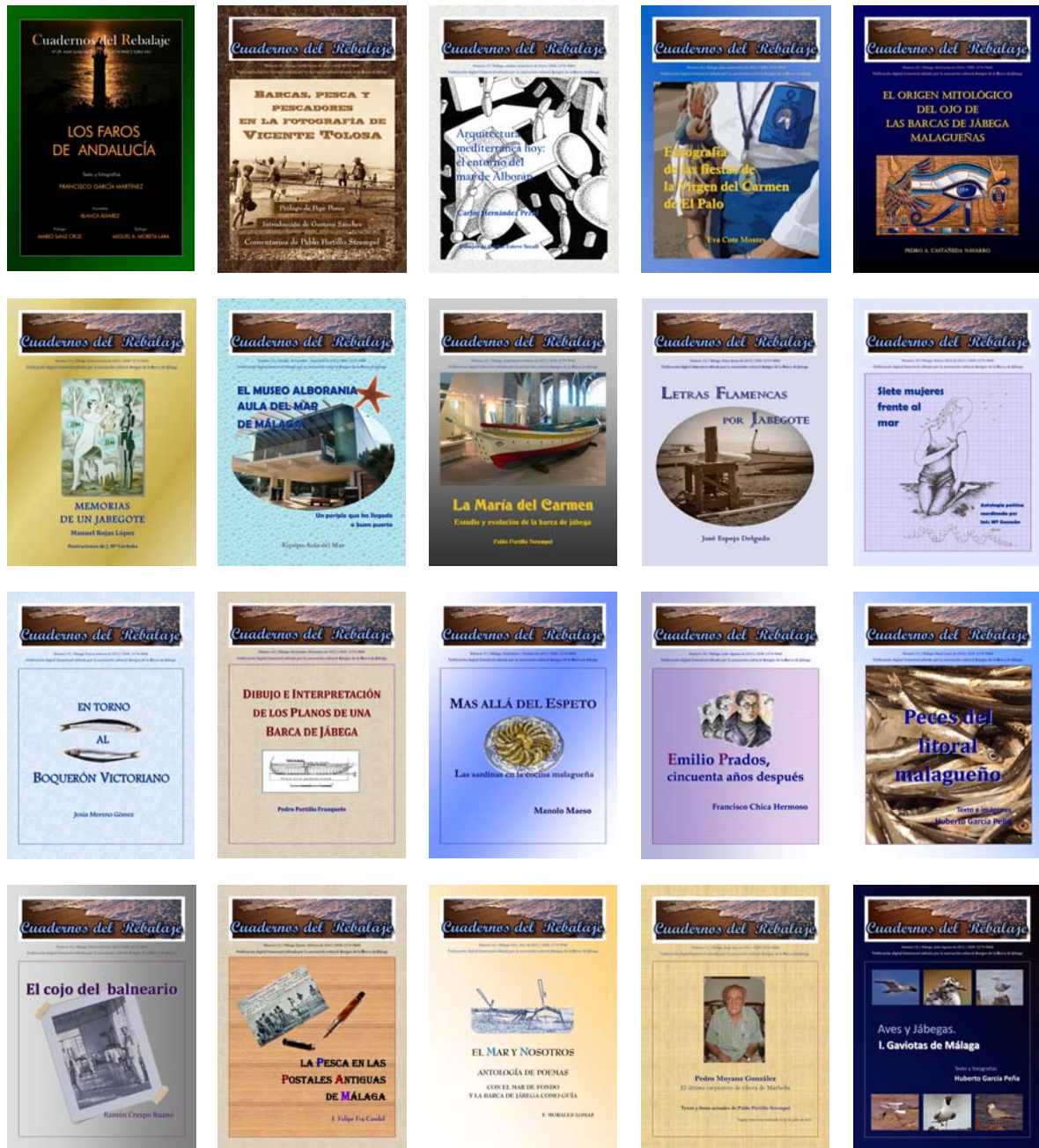


"Oleaje I" (2014). Acuarela sobre papel. Detalle. Original de 26 x 36 cm

Colección Cuadernos del Rebalaje

Núm. y título	Contenido	Autor/es
1 / LA BARCA DE JÁBEGA. INFORME PARA EL ATENEO DE MÁLAGA	Informe	Pablo Portillo/Felipe Foj
2 / EL SARDINAL MALAGUEÑO. UNA APROXIMACIÓN	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
3 / 110 AÑOS DEL HUNDIMIENTO DE LA GNEISENEAU	Ensayo histórico	Pablo Portillo Strempel
4 / OJOBONITO. UN CUENTO DEL REBALAJE	Cuento	Ramón Crespo Ruano
5 / JABEGOTE: EL LITORAL DEL CANTE	Conferencia	Miguel López Castro
6 / EL PEZ ARAÑA Y SU PICADURA	Ensayo científico	Andrés Portillo Strempel
7 / QUERCUS. EL ROBLE QUE QUERÍA VER EL MAR	Cuento	Mary Carmen Siles Parejo
8 / LA CHALANA	Ensayo	Pablo Portillo Strempel
9 / EL PACIENTE ALEMÁN DEL HOSPITAL NOBLE	Cuento	Leoni Benabu Morales
10 / GAVIOTAS DE MÁLAGA	Ensayo científico	Huberto García Peña
11 / PEDRO MOYANO GONZÁLEZ. EL ÚLTIMO CARPINTERO DE RIBERA DE MARBELLA	Entrevista/Memorias	Pedro Moyano/P. Portillo
12 / EL MAR Y NOSOTROS-ANTOLOGÍA DE POEMAS	Poesía	Francisco Morales Lomas
13 / LA PESCA EN LAS POSTALES ANTIGUAS DE MÁLAGA	Ensayo histórico	Felipe Foj Candel
14 / EL COJO DEL BALNEARIO	Cuento	Ramón Crespo Ruano
15 / PECES DEL LITORAL MALAGUEÑO	Ensayo científico	Huberto García Peña
16 / EMILIO PRADOS, CINCUENTA AÑOS DESPUÉS	Ensayo literario	Francisco Chica Hermoso
17 / MÁS ALLÁ DEL ESPETO	Ensayo	Manuel Maeso Granada
18 / DIBUJO E INTERPRETACIÓN DE LOS PLANOS DE UNA BARCA DE JÁBEGA	Monografía	Pedro Portillo Franquelo
19 / EN TORNO AL BOQUERÓN VICTORIANO	Ensayo	Jesús Moreno Gómez
20 / SIETE MUJERES FRENTE AL MAR	Poesía	Inés María Guzmán
21 / LETRAS FLAMENCAS POR JABEGOTE	Ensayo literario	José Espejo/Miguel López
22 / LA MARÍA DEL CARMEN. ESTUDIO Y EVOLUCIÓN DE LA BARCA DE JABEGA	Monografía	Pablo Portillo Strempel
23 / EL MUSEO ALBORANIA AULA DEL MAR DE MÁLAGA	Reportaje	Equipo <i>Aula del Mar</i>
24 / MEMORIAS DE UN JABEGOTE	Memorias	Manuel Rojas López
25 / EL ORIGEN MITOLÓGICO DEL OJO DE LAS BARCAS DE JÁBEGA MALAGUEÑAS	Ensayo histórico	Pedro A. Castañeda Navarro
26 / ETNOGRAFÍA DE LAS FIESTAS DE LA VIRGEN DEL CARMEN DE EL PALO	Ensayo etnográfico	Eva Cote Montes
27 / ARQUITECTURA MEDITERRÁNEA HOY: EL ENTORNO DEL MAR DE ALBORÁN	Ensayo	Carlos Hernández Pezzi
28 / BARCAS, PESCA Y PESCADORES EN LA FOTOGRAFÍA DE VICENTE TOLOSA	Memoria gráfica	Pablo Portillo Strempel
29/ FAROS DE ANDALUCÍA	Reportaje	Francisco García Martínez

ÚLTIMAS PORTADAS



Cuadernos del Rebalaje es una publicación monográfica de periodicidad trimestral fundada en 2010 que tiene como objetivo difundir conocimientos relacionados con el mar Mediterráneo y su vinculación con las costas malagueñas y andaluzas, con sus gentes, sus embarcaciones, sus tradiciones y costumbres desde el punto de vista antropológico, histórico, geográfico, científico-técnico, artístico o de creación literaria. Se difunde preferentemente en formato electrónico por internet, autorizándose su reproducción siempre que se cite fuente y autoría.

Más información y acceso libre a todos los números en www.facebook.com/cuadernosr y en www.amigosjabega.org

Francisco García Martínez



Nacido en Sevilla (1958). De temprana incorporación al mundo laboral, obtuvo el título de graduado escolar en 1979 en clases nocturnas. En su actividad laboral destaca el montaje de mamparas de oficina y la jardinería.

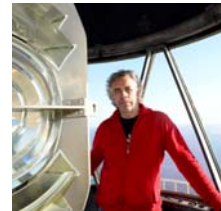
Amante de los mapas, del mar y de la fotografía, desde que visitó el Cabo San Vicente y conoció su faro se interesó por estas torres y por su historia y fue solicitando permisos para acceder a ellas.

En 2009 dio la vuelta a España con su hija Lucía en una autocaravana visitando la casi totalidad de sus 187 faros. Ello le llevó a escribir un libro de relatos cortos titulado *En la soledad del faro* (2011) y a crear en septiembre de 2012 la asociación de *Amigos de los Faros de Andalucía* con la idea de darlos a conocer a la población en general y de fomentar el amor y el respeto por ellos.

Se manifiesta un hombre afortunado por haber accedido a 37 faros y conocer a fareros a los que califica de estupendas personas. Está satisfecho de posibilitar que niños y adultos se interesen por estas torres y el trabajo que representan. Ver farosdeandalucia@hotmail.es y <http://losfarosdeandalucia.blogspot.com.es>.

Mario Sanz Cruz

Nacido en Madrid (1960). Desde 1992 es el farero de Mesa Roldán, Carboneras (Almería). Autor de las publicaciones: *Faro de Mesa Roldán. Apuntes para una historia* (2003); *Faros de Almería. Mucho más que señales marítimas* (2007); *Faro de Sacratif. Faros de la costa de Granada* (2010), con Francisco García Morón; *Un recorrido por los faros de la costa vasca* (2011), con Nuria Ruiz-Cavestany; *Calas de Almería* (2011); *Voces de Carboneras* (2012), con Mireille Boccara. Ha coordinado las antologías: *Con el mar de fondo. Relatos de Carboneras* (2007); y *Lo demás es oscuridad* (2013), con Pilar Quirosa-Cheyrouze.



Varios premios de relato y poesía. Colaborador en revistas como *El Eco del Parque*, *Axarquía*, *Farúa*, *Instituto Andaluz del Patrimonio*, *Ozio*, *La Rara*, etc. Relatos y poemas en publicaciones conjuntas.

Blanca Álvarez Sánchez



Nacida en Sevilla en 1988. Licenciada en Administración y Dirección de Empresas y en Económicas por la UMA. Atraída por el mundo del arte, desde hace algunos años se dedica profesionalmente a la técnica de la acuarela. Su obra ha sido reconocida entre otros, con el primer premio del III Certamen de Pintura *Patios de Córdoba* (2014); el segundo premio de Acuarela Certamen de Pintura de Alcaudete (Jaén, 2013) o el primer premio Certamen de Pintura de Piedrabuena (Ciudad Real, 2013).

En 2014 realizó varias exposiciones, tanto individuales (Galería de Arte *Benedito* de Málaga y Galería de Arte *La Tea* de Plasencia) como colectivas (*Pequeño formato* en la *Benedito* de Málaga, II Bienal Internacional de acuarela de Narbonne en Francia y III Bienal Internacional de nuevas técnicas en acuarela de Caudete). La más reciente ha sido *Economistas en el Arte* en el Rectorado de la UMA (2015). Imparte cursos y realiza demostraciones en Francia y España. Ver www.facebook.com/blancaAlvarez.art.

Miguel A. Moreta-Lara

Filólogo y catedrático de lengua y literatura jubilado. Entre 1993 y 2008 residió fuera de España. Profesor en universidades de Marruecos y Hungría, así como asesor, agregado y consejero de educación en las embajadas de España en Rabat, Budapest, México DF y Bogotá. Fundador y director de la revista *Transatlántica de educación* (México) y miembro del consejo de redacción de *Aljamía* y *Cuadernos de Rabat*.



Autor de ensayos y artículos en publicaciones de España, Marruecos, Hungría y México. Investigador de la cultura popular, escribió -con Francisco Álvarez Curiel- *Supersticiones populares andaluzas* (Málaga, 1992), *Recetario de dulcería andaluza* (Málaga, 1994) y *Los andaluces en el refranero* (Málaga, 1995). Autor de *La imagen del moro y otros ensayos marruecos* (Málaga, 2005), *Más amor y más sufrir. Cancionero de cuplés* (Málaga, 2000) y -junto a Marta Cerezales y Lorenzo Silva- *La puerta de los vientos. Narradores marroquíes contemporáneos* (Destino, Madrid, 2004).



Desde hace más de dos mil años los faros han guiado a los navegantes durante la noche. En las costas de Andalucía existen treinta de esas torres y algunas de ellas son únicas o destacan a nivel nacional e incluso internacional. Son torres de mampostería, de hormigón, de acero o de piedra ostionera y podemos verlas de forma circular en Málaga o Tarifa, triangular en Torre la Higuera, cuadrada en Cabo Roche, octogonal en Mazagón, con siete metros de altura en el Castillo de San Telmo, en Almería, o con más de sesenta en Chipiona.

Los faros de Andalucía constituyen un patrimonio histórico, cultural y arquitectónico tan valioso como desconocido: sirva pues este trabajo para acercarlos a la sociedad.

**Ayudarte
no es estar
contigo
a veces.**

**Es estar
de tu parte
siempre.**

www.obrasocialunicaja.es

