

REAL ACADEMIA DE BELLAS ARTES DE SAN FERNANDO

COLECCIÓN
INFORMES
DE LA
**COMISIÓN DE MONUMENTOS
Y PATRIMONIO HISTÓRICO**



“Vista de la linterna y batería de San Nicolás”. Dibujada y litografiada por F. Pérez.
El Guadalhorce, 2ª serie, 26 de julio de 1840, t. 1º, núm. 17 (en el pie de la litografía dice
núm. 18, pero se publicó en el núm. 17), 15,5 x 20,5 cm.

INFORME SOBRE “LA FAROLA DE MÁLAGA”

Acta 6, de 6 de octubre de 2021, en *Colección Resumen de las Actas de la CMPH*



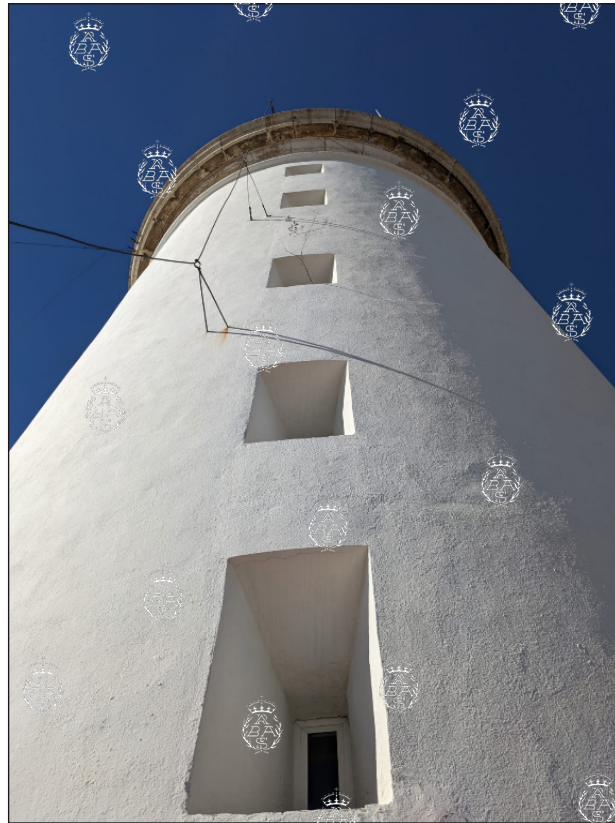
REAL ACADEMIA
DE BELLAS ARTES
DE SAN FERNANDO

INFORME DE LA COMISIÓN DE MONUMENTOS Y
PATRIMONIO HISTÓRICO DE LA REAL ACADEMIA
DE BELLAS ARTES DE SAN FERNANDO
SOBRE LA IDONEIDAD DE DECLARAR BIEN DE INTERÉS
CULTURAL “LA FAROLA DE MÁLAGA”, EMITIDO A
SOLICITUD DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE BELLAS
ARTES DEL MINISTERIO DE CULTURA Y DEPORTE,
CON FECHA 2 DE JUNIO DE 2021



José Martínez Sánchez: Faro del puerto de Málaga, 1866, albúmina. BNE (izq.).
La *Farola*, actualmente, con la ampliación de la vivienda del farero (1909-1913).
Altura: 33m. Foto Jean-Marie Monplot (dcha.).

Madrid, 22 de noviembre de 2021



El faro de Málaga, llamado la *Farola*, con los huecos de luces que iluminan la escalera de acceso a la linterna. Obsérvese el grosor de la fábrica. Foto P. Navascués / M. C. Utande (noviembre, 2021).

INFORME SOBRE EL FARO DEL PUERTO DE MÁLAGA, CONOCIDO COMO LA *FAROLA*

Habiendo visitado personalmente el faro, recorrido su interior, estudiada la documentación reunida por esta Comisión de Monumentos y Patrimonio Histórico y la remitida por la Autoridad Portuaria de Málaga, dicha Comisión emite el siguiente dictamen a solicitud de la Dirección General de Bellas Artes del Ministerio de Cultura y Deporte, aprobado en su sesión de 6 de octubre y refrendado por el Pleno de la Academia el 25 de ese mismo mes.

La *Farola* ha sido testigo de la transformación del puerto de Málaga a partir de comienzos del siglo XIX, esto es, desde al año de su construcción, finalizada en 1817¹, hasta nuestros días, en los que el Plan Especial del Puerto de Málaga contempla la construcción de un nuevo faro en la prolongación del dique de Levante.

Dejando ahora el largo recorrido histórico del puerto malagueño², especialmente entre los siglos XVI y XVIII³, las obras del nuevo puerto de Málaga, urgidas por la actividad industrial y comercial de la ciudad a iniciativa de hombres y nombres como los de Heredia, Larios y Loring, entre otros, se retrasaron mucho en el tiempo hasta que, en 1873, se constituyó la primera y civil Junta de Obras del Puerto de Málaga que sustituía a la Junta de Reales Obras de Málaga⁴. Poco después se encargaba el proyecto de mejora y ampliación del puerto al ingeniero de caminos Rafael Yagüe y Buil, proyecto que se aprobó en 1878, llevándose a la Exposición Universal de París de 1879⁵. Las obras se iniciaron con la voladura del cerro de San Telmo en 1880⁶ y avanzaron muy lentamente⁷, hasta darse por concluidas en 1897. Durante el siglo XX seguiría ampliándose hasta la más reciente actuación sobre el dique de Levante.

De todo este largo proceso ha sido testigo la *Farola*, obligada referencia portuaria. Este faro malagueño resulta tipológicamente de gran singularidad pues su fisonomía y carácter parecen arrancar de la experiencia previa de las torres vigías costeras, de las torres almenaras tan comunes en la costa malagueña y en general en las costas andaluzas, extensibles a todo el ámbito mediterráneo, algunas de las cuales se aprovecharon inicialmente como soporte para una linterna o fanal, lejos del prototipo más común y característico del *faro moderno*. En este aspecto es muy significativo el caso del antiguo fanal de la isla de Tarifa montado sobre una torre vigía⁸, según proyecto de 1798, firmado entre otros por Carlos Lemaur, ingeniero militar como su padre, y coetáneo de Joaquín María Pery y Guzmán (1755-1835), ingeniero militar “hidráulico”⁹, brigadier de la Armada y autor de la linterna del puerto de Málaga, conocida luego como la *Farola*¹⁰. Lo interesante aquí en relación con la linterna de Tarifa no es tanto el fanal añadido como la estructura interior de la torre vigía, a base de dos cámaras abovedadas superpuestas y comunicadas entre sí por una escalera que se vacía en el grueso del muro de la torre. Algo de esto subsiste en la composición de la *Farola* de Málaga, repitiendo la solución abovedada superpuesta de las torres vigía que proyectaron los ingenieros militares de los años finales del siglo XVIII, como pudiera ser la torre del cabo de Palos que recoge en su *Atlas político y militar del Reyno de Murcia* (1799) el ingeniero militar Juan José Ordovás¹¹.

Sin duda, la *Farola* de Málaga participa de la robustez, forma y masa de los referidos modelos, con tres cámaras abovedadas de fábrica en su interior, más visible aun cuando su cuerpo troncocónico, al igual que las mencionadas torres almenaras, no contaba en su arranque con la forzada compañía de la vivienda del farero y almacén de materiales que abrazan la

parte baja del faro, ejecutada en dos momentos distintos y que hoy le resta esbeltez, belleza y proporción. **La vivienda se construyó con posterioridad al faro, en 1853-1854** según proyecto de Ángel Mayo de la Fuente, estrecho colaborador de Lucio del Valle¹² y vinculado, entre otros cometidos al mundo de los faros. A él se debe el faro de tercer orden de El Rompido (1861), en la provincia de Huelva, cerca de Cartaya, afortunadamente conservado junto al que le sustituyó en sus funciones en 1975, con mayor altura y mejor óptica. **Entre 1909 y 1913, se le añadió a aquella vivienda una segunda planta, lo que en total hace imposible visualizar exteriormente la muy digna e interesante entrada original al faro.** Esta responde al gusto tardo neoclásico, muy característico de la época fernandina, con sendas inscripciones que recogen los datos básicos de esta singular obra. Sobre la puerta se lee: “REINANDO FERNANDO / VII EL AMADO / Se hizo esta obra, y quanto hay en / ella esta excutado con materias y / por artifices Españoles. Año de 1816” [se superpone el número 7 sobre el 6]; mientras que en el friso y dentro de la molduración se dice: “Esta obra fue proyectada y dirigida por el / Brigadier de la Armada Director del Puerto / de Málaga D. Joaquin M. Pery y de Guzman”. Cabe añadir que la *Farola* fue construida, como era usual en los puertos, arsenales, carreteras y obras públicas en general, por presos para la redención de sus penas. Así, en la sesión del Congreso de los Diputados de 21 de enero de 1839, con motivo del nombramiento del brigadier F. Cuesta para que emitiera un informe sobre el trato dado a los presidiarios que construían el Canal de Castilla, el marqués de Casa Irujo dice que la persona elegida era la de un “hombre cuya reputación no podía ser dudosa y que había tenido en Málaga una gran porción de presidiarios a sus órdenes empleados en la construcción de la farola y de otras obras, y que conocía el mejor modo de organizar y sustentar esta fuerza...”¹³.

El hecho es que la llamada *Farola* venía a fijar definitivamente un faro en el puerto malagueño que contaba con muchas tentativas anteriores en el siglo XVIII, donde varios ingenieros militares propusieron curiosos faros que no pasaron del mero proyecto¹⁴ para sustituir una linterna provisional, que aparece repetidamente en los proyectos referidos al *muelle viejo* de la segunda mitad del siglo XVIII. El nuevo faro se situaría inmediato a la batería de San Nicolás, servida por “dieciocho cañones de a 24” (1786), cuya planta curva aún perdura en el giro de la cercana pérgola del Club Mediterráneo (1953).

El *Diccionario* de Sebastián de Miñano (1826) ya recogía muy pronto que “La cúpula es de bronce, los cristales fueron hechos en la Granja, y los reverberos de plata elaborados por acreditado artífice don Manuel Marín”¹⁵.

Este platero, activo en Málaga entre 1790 y 1817, contrató junto al también platero Joaquín Santallana, los platillos de plata para el reverbero de la *Farola*, el 24 de diciembre de 1816, según consta en el Archivo Histórico de Protocolos de Málaga¹⁶.

La proximidad entre el faro y la construcción militar de la batería de San Nicolás ya la recogió tanto el dibujante y litógrafo malagueño Francisco Pérez en un bello grabado, publicado en *El Guadalhorce* (1840)¹⁷, como Pascual Madoz en su *Diccionario* (1848), quien añade además algunos datos de interés para mejor entender su primera consideración al referirse a un navío militar de cien cañones para medir el alcance de la linterna giratoria, su cadencia y el sistema de alumbrado, todo anterior a las lentes de Fresnel: *Al extremo Sur de este muelle y al lado del castillo de San Nicolás se levanta una torre, edificada a principios de este siglo, con una fanal giratorio, cuya luz se eleva 136 pies sobre la superficie del agua, y se ve por la tangente al mar a 13 millas, y aún más a proporción según se coloque el observador; de modo que sobre el tope del juanete mayor de un navío de 100 cañones se descubre a 21 millas. Consta el alumbrado de este fanal de 21 velones con sus correspondientes reverberos de plata, y emplea en su rotación total tres minutos, cuyo tiempo, un tercio presenta luz fuerte, y los dos restantes opaca y obscura incompleta*¹⁸.

Según la información proporcionada por Faros del Estado: “En **1858** se sustituyó la lente por una catadióptrica de 3º orden, con destellos rojos de 3’ en 3’ y para producirla, la óptica estaba compuesta de cuatro lentes rojas. La lámpara era de nivel constante para aceite de oliva. Con el terremoto de **1898** vuelve a emitir luz fija blanca. En **1913** se cambió la apariencia, se fijó la característica de grupos de 3+1 destellos de luz blanca, aprovechándose el viejo aparato. Una avería y la I Guerra Mundial provocaron que la luz fija volviera a ser la característica. En **1916** entra en funcionamiento un nuevo mecanismo de giro y en **1917** se electrifica el faro. Ese mismo año, sobretensiones creadas en la línea eléctrica, provocan averías en el faro, finalmente apagado en **1919**. En **1922** entró en servicio una nueva óptica, mecanismo de giro y linterna. En **1932** se tapa el sector tierra del faro ya que, durante las huelgas, se tomó como señal el apagado del faro para movimientos revolucionarios. **Finalizada la Guerra Civil, se rehabilita**, pues su silueta lo hizo un blanco fácil para la artillería. En **1954** se instaló la actual linterna aeromarítima y en **1957** un radiofaro, sustituido en **1975**.

En conclusión, **la Farola de Málaga** tiene un alto valor dentro de la historia de los faros españoles por cuanto que no es simplemente antiguo (1816-1817) y proyectado por el brigadier Pery y Guzmán, sino que **históricamente pertenece al corto número de los faros de reverbero**

existentes en España con luz giratoria en 1847, cuando se publicó el primer *Plan general para el alumbrado marítimo de las costas y puertos de España é islas adyacentes: propuesto por la comisión de faros y aprobado por Real decreto de 13 de setiembre de 1847*¹⁹. Entonces eran tan solo siete faros con instalaciones giratorias, esto es, los puertos de Santander, La Coruña, Vigo, Cádiz, Tarifa, **Málaga** y Portopí, en Mallorca.

Por todo ello, esta Comisión de Monumentos y Patrimonio Histórico **acuerda** y considera idónea la incoación de expediente de declaración como Bien de Interés Cultural de la *Farola* de Málaga, en la categoría de monumento, expresando sus reservas respecto a la inclusión del cuerpo bajo de vivienda que resulta un añadido que oculta la noble entrada original al faro y va en detrimento de la esbeltez y carácter primero de la obra y que, en caso de incluirla en la declaración, plantearía algunos problemas dado el exiguo espacio doméstico de la antigua vivienda, de muy limitado aprovechamiento público²⁰. No sería ocioso, además, tener presente que el lugar elegido para abrir esta portada de acceso supone una opción para evitar el viento dominante. Por otro lado, la declaración de BIC que esta Comisión considera más que pertinente y justa, conlleva la delimitación del entorno de protección del bien declarado cuyo uso actual, como eje de giro para el tráfico rodado, no parece el más apropiado.

Por la Comisión de Monumentos y Patrimonio Histórico de la Real
Academia de Bellas Artes de San Fernando
Pedro Navascués (Presidente) y Enrique Nuere (Secretario)

NOTAS

- 1 La fecha de la Real orden comunicada por el Ministro de Marina al Secretario de Estado y Despacho de Hacienda sobre la modificación del derecho de *linterna* no deja lugar a dudas: “Estando por concluirse y ponerse en uso el fanal giratorio que se está disponiendo en el puerto de Málaga, y siendo justo y necesario aumentar el derecho de *linterna* que hasta ahora se ha cobrado con proporción del nuevo fanal; se ha servido S.M. resolver se exijan por este derecho doce maravedís de vellón por tonelada a toda embarcación española que entre en aquel puerto o fondee en su bahía, y veinticuatro maravedís a las extranjeras... De Real orden... Madrid, 18 de abril de 1817”.
- 2 Olmedo Checa, M. (1988): “Gestación, auge y decadencia de las obras del puerto malagueño”, en *El puerto de Málaga, 30 siglos de vida, 400 años de historia*, Málaga, Junta de Obras del Puerto, pp. 45-117.
- 3 Cabrera Pablos, Francisco R. (1994): *Puerto de Málaga, de Felipe V a Carlos III. La construcción del Puerto de Málaga: su estructura militar (1700-1788)*. Málaga, Servicio de Publicaciones de la Autoridad Portuaria de Málaga. A este autor, máximo conocedor de la historia del puerto de Málaga, se debe la reciente obra sobre *Málaga, la ciudad apetecida. La defensa de su mar y de sus costas (1700-1810)*. Málaga: Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre, 2020.
- 4 La presencia y proyecto de Pery para el faro del puerto de Málaga se inscribe en la anterior organización y carácter militar de la plaza, para cuyo puerto ya se había establecido en 1736 un Real Reglamento e Instrucción para la “Junta de Reales Obras establecida en Málaga... y la aplicación de diferentes arbitrios para “la construcción, y conservación del Puerto de la misma Ciudad”, a las que, en 26 de enero de 1748, se le añadió una Real adición firmada en Aranjuez por José Patiño, siendo Secretario de Estado, el 8 de mayo de 1736.
- 5 Cerda Gariot, Emilio de la: “El nuevo puerto de Málaga”. *La Ilustración Española y Americana*, 8 de marzo de 1880, pp. 157-158.
- 6 *Revista de Obras Públicas*, 1880, pp. 52-54.
- 7 *Memoria sobre las obras públicas desde 1º de enero de 1875 a 31 de diciembre de 1881, comprendiendo lo relativo a puertos, faros...* Madrid: El Correo, 1883, pp. 126-132.
- 8 Patrón Sandoval, Juan Antonio (2001): “Tarifa, el faro más meridional: apuntes sobre la historia del primer faro del Estrecho de Gibraltar”, en *Aljaranda: revista de estudios tarifeños*, núm. 40, pp. 10-24.
- 9 Como tal ingeniero hidráulico aparece mencionado tanto en su expediente de purificación de 1813, como en el *Libro de Juntas* del Archivo de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación (13 de enero de 1814), citado por Cabrera Pablos, Francisco (2016), en *Joaquín María Pery y Guzmán y aquella Málaga que fue (1800/1835)*, p. 183, nota 242, dentro del epígrafe “Un faro llamado Farola”, pp. 180-187. Este mismo autor publicó “La Farola de Málaga. Imagen, historia y símbolo”, con prólogo de Manuel Olmedo Checa, en *Cuadernos del Rebalaje*, nº 38, abril-junio 2017, pp. 10-31, reproduciendo completo el texto de la carta en la que el 9 de julio de 1817 Joaquín María Pery da cuenta de la finalización y costo total de la “torre y fanal giratorio del Puerto de Málaga”.
- 10 El nombre de Farola lo llevaron en muchos casos los primeros faros, entre ellos el desaparecido de Cádiz. En el *Plan general para el alumbrado marítimo de las*

- costas y puertos de España* (1847, p. 25, nota 2) ya se alertaba sobre el uso de estos nombres que daban lugar a equívocos: “Para evitar confusión, convendría desechar los nombres de farol, farola, linterna y otros, que sin necesidad se han introducido en nuestro lenguaje para designar impropriamente los faros”.
- 11 “Atlas político y militar del Reyno de Murcia; formado por el capitán de ynfantería e ingeniero ordinario de los Rs. Exercitos Don Juan José Ordovás” (1799). Archivo General Militar de Madrid.
 - 12 Sáenz Ridruejo, Fernando (1990): *Ingenieros de Caminos del siglo XIX*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, pp. 12, 117, 162, 164, 166, 168, 322.
 - 13 *Diario de las sesiones del Congreso de los Diputados en la legislatura de 1838*, t. III. Madrid: Oficina de Tomás Jordán, 1839, p. 235.
 - 14 Cabrera Pablos, Francisco R. (1992): “Un faro llamado Farola”, *Péndulo*, núm. 2, pp. 28-37.
 - 15 Miñano, Sebastián de (1826): *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, t. V. Madrid: Imp. de Pierar-Peralta, p. 374.
 - 16 Leg. 749, fol. 697. Citado por Temboury Álvarez, Juan (1948): *La orfebrería religiosa en Málaga. Ensayo de catalogación*. Málaga: Ayuntamiento de Málaga. Delegación de Cultura, Libros Malagueños IV, p. 365. Sobre el platero Manuel Marín, vid. Sánchez López, Juan Antonio e Hinojosa Sáez, Jesús (2007): “Patrimonio de la Antigua Hermandad del Santo Rosario de Nuestra Señora de los Remedios” en *Historia devocional en la Málaga del siglo XVIII*. Málaga: Área de Cultura del Excmo. Ayuntamiento de Málaga y Antigua Hermandad del Santo Rosario de Nuestra Señora de los Remedios, p. 108 y ss.
 - 17 *El Guadalhorce. Periódico semanal de Ciencias, Literatura y Bellas Artes* (26 de julio de 1840).
 - 18 Madoz, Pascual (1848): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar*, t. XI, Madrid, p. 72.
 - 19 *Plan general para el alumbrado marítimo de las costas y puertos de España...* Madrid, Editorial: Imprenta Nacional, 1847.
 - 20 Heredia, María del Carmen (2003): “Huelva, Sevilla, Bahía de Cádiz, Bahía de Algeciras, Málaga, y Almería-Motril. Entre dos mares”, en *Revista del Ministerio de Fomento*, núm. 520, julio-agosto, 2003. [Monográfico: *Guía histórica de puertos y faros*], en su p. 37 dice: “Se proyecta acondicionar el edificio de La Farola como Museo de la Historia del Puerto”.

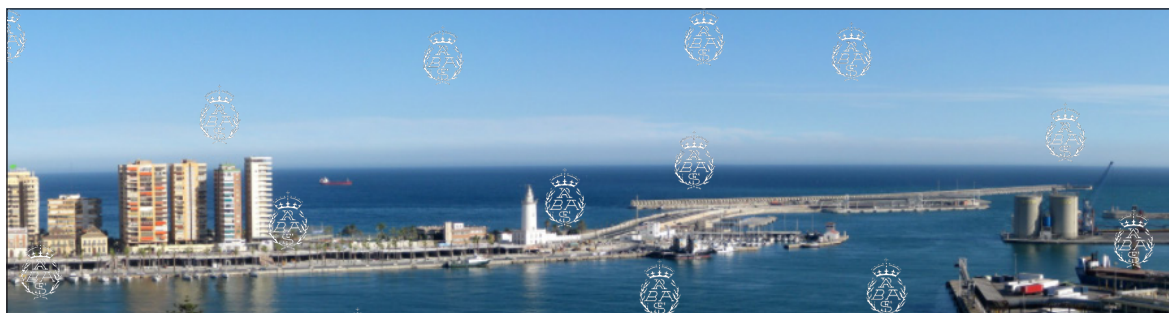
ANEJO GRÁFICO



“Málaga. La Farola”, detalle de la fototipia de Hauser y Menet. Madrid. Núm. 9.
Al fondo Gibralfaro.



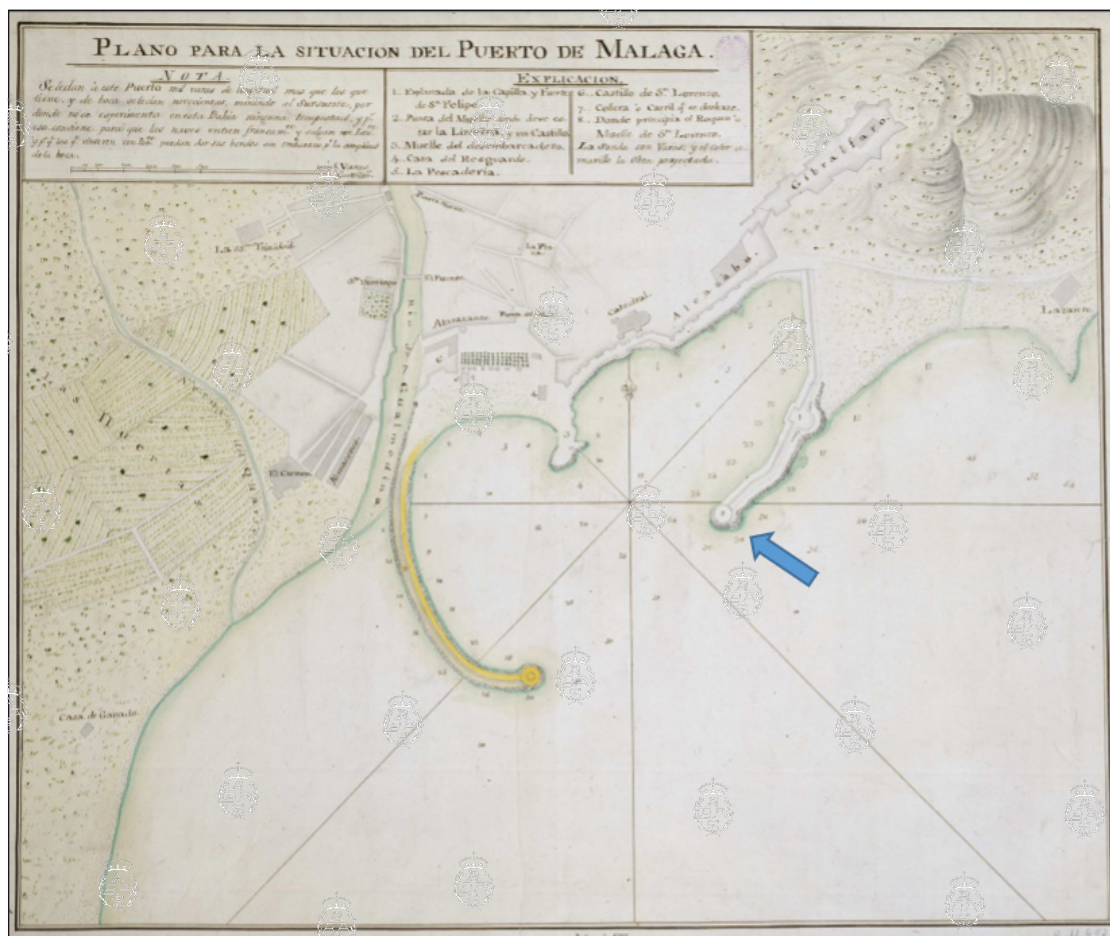
J. Laurent: “Vista general panorámica desde el castillo” (detalle), 1880. Albúmina.
Imagen tomada desde Gibralfaro.



Vista del muelle de Levante, en el puerto de Málaga. A la izquierda, construcciones en altura afectando tanto a La Farola como al propio paisaje marítimo. A la derecha, la prolongación del dique de Levante con la plataforma sobre la que se proyecta construir el hotel Torre del Puerto.



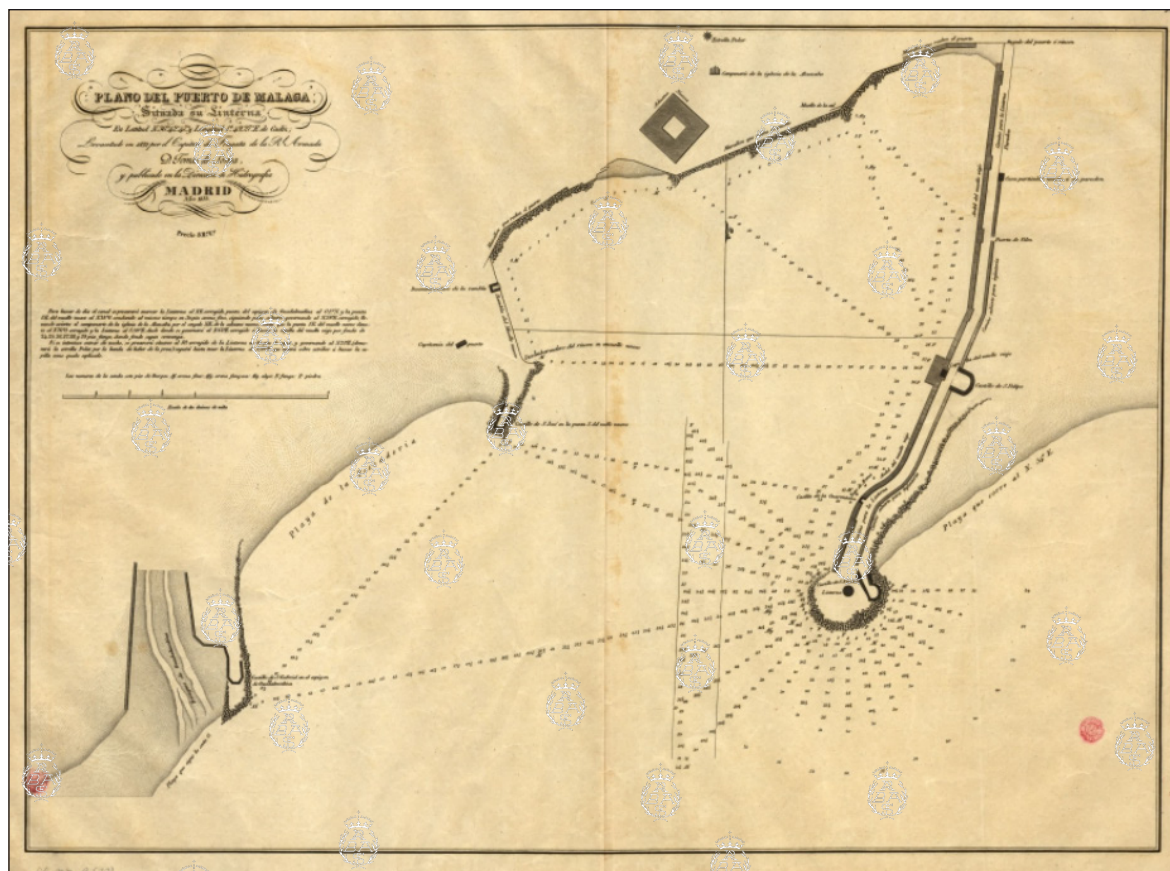
Paseo de La Farola y puerto de Málaga (h. 1926-1932). Estudio Fotográfico Arenas. Archivo Histórico de la Universidad de Málaga.



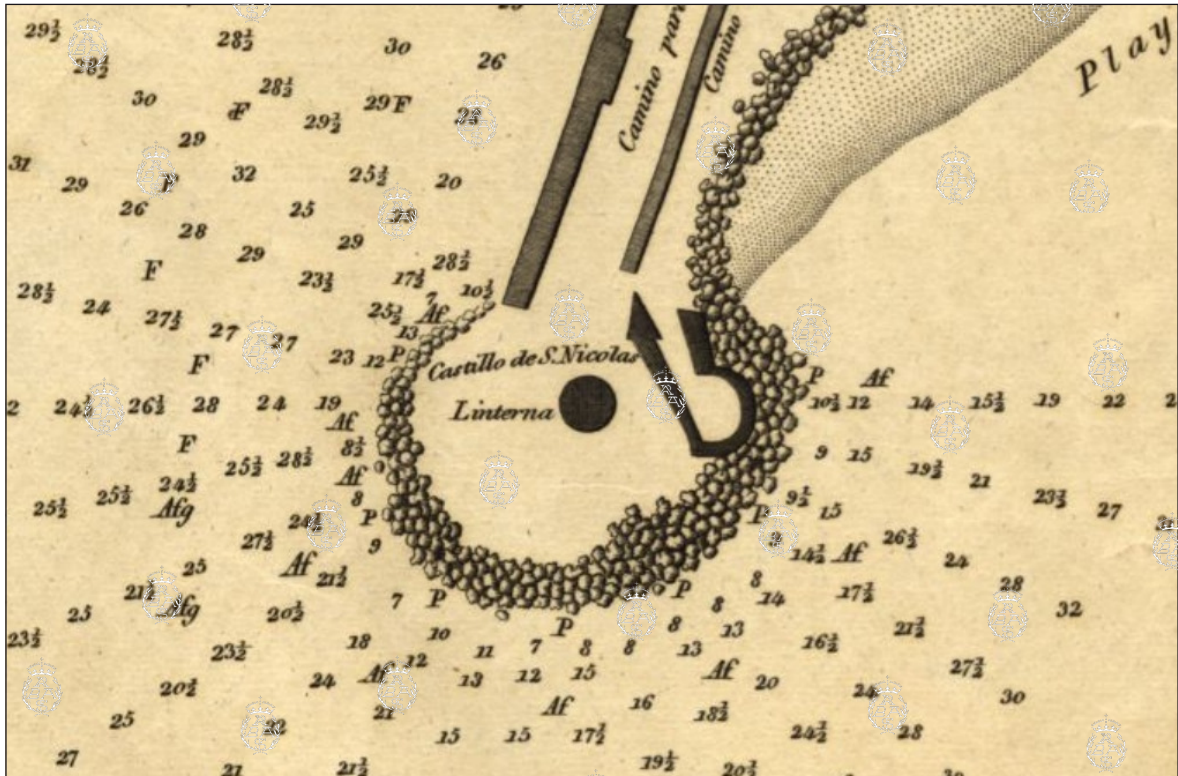
Plano para la situación del Puerto de Málaga, 1787 (BNE). La flecha en azul indica el lugar en el muelle de Levante donde se situaría el faro, junto a la batería de San Nicolás.



Tomás de Sostoa, Capitán de Fragata: Detalle del *Plano del Puerto de Málaga, situada su Linterna* (1832/1835). Biblioteca Nacional de Portugal. Cartografía: C.C. 1262 A.



Tomás de Sostoa, Capitán de Fragata: *Plano del Puerto de Málaga, situada su Linterna* (1832/1835) y detalle de su situación junto al castillo o batería de San Nicolás. Biblioteca Nacional de Portugal. Cartografía: C.C. 1262 A.



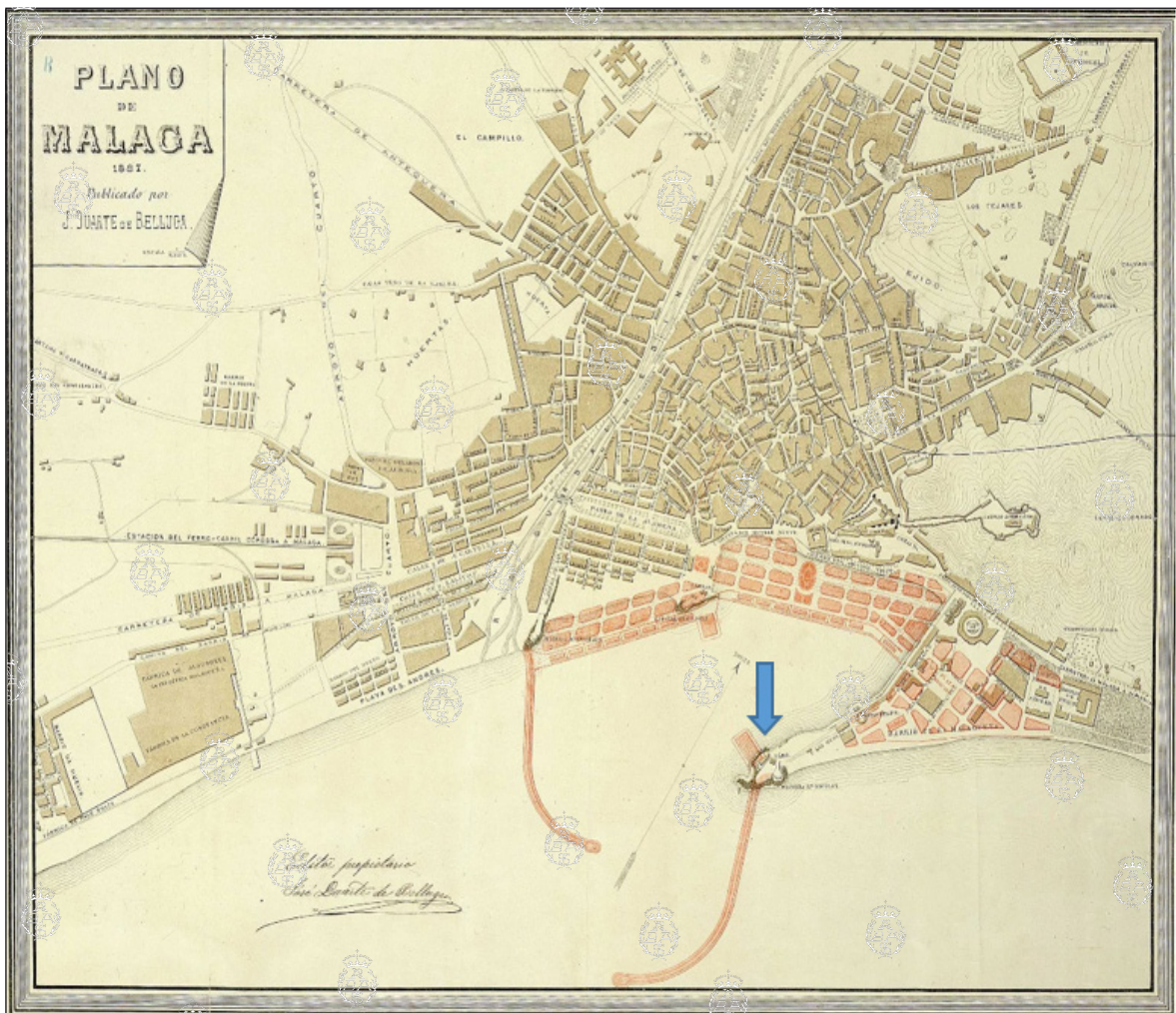
Tomás de Sostoa, Capitán de Fragata: *Plano del Puerto de Málaga, situada su Linterna* (1832/1835) y detalle de su situación junto al castillo o batería de San Nicolás. Biblioteca Nacional de Portugal. Cartografía: C.C. 1262 A.



La Farola y pérgola del Real Club Mediterráneo, sobre la batería o castillo de San Nicolás. Málaga.



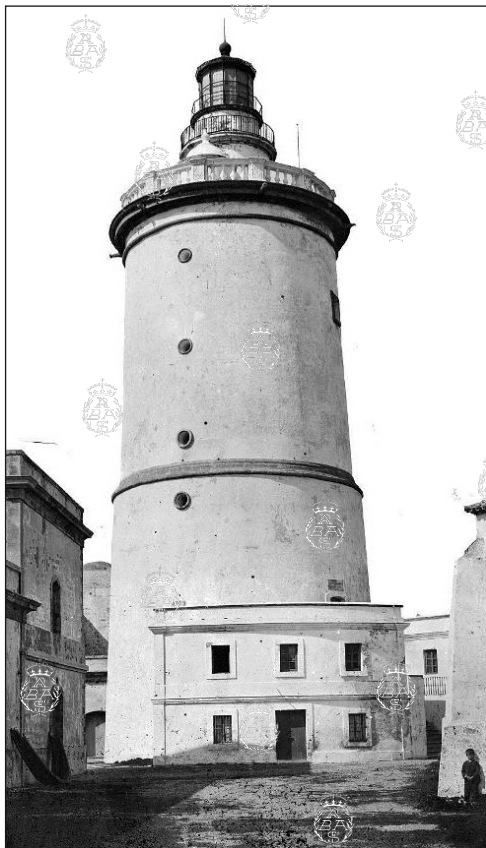
Emilio de la Cerda: “Vista panorámica del **futuro** puerto”. *La Ilustración Española y Americana*, 8 de marzo de 1880, p. 157. Obsérvense los nuevos terrenos ganados al mar y las nuevas edificaciones.



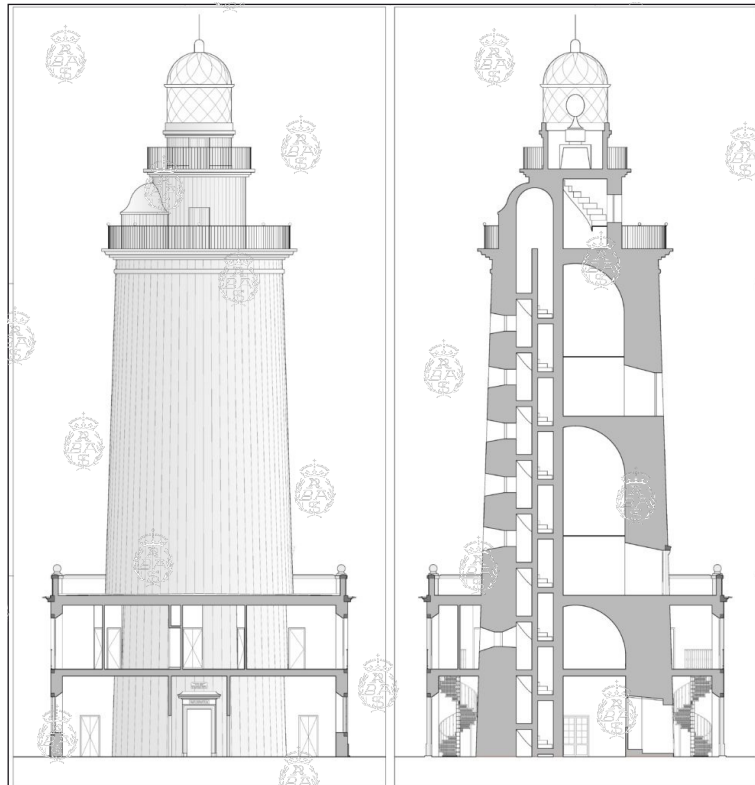
Plano de Málaga con el proyecto de ampliación del muelle de Levante de puerto, según proyecto de Rafael Yagüe (1876-1878). Publicado por José Duarte de Belluga (1887).



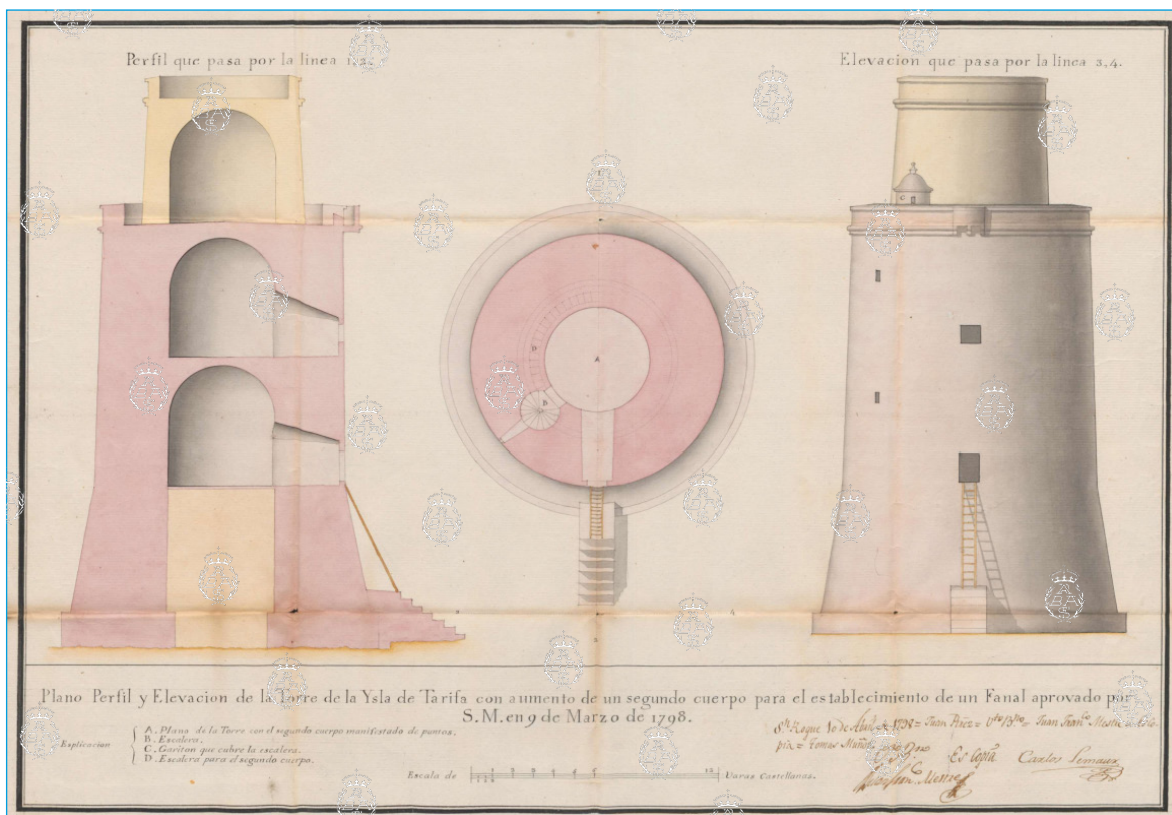
José Martínez Sánchez: Faro del puerto de Málaga, 1866. Albúmina. BNE (izq.).
La Farola, actualmente, con la ampliación de la vivienda del farero (1909-1913).
Foto Jean-Marie Monplot (dcha.).



Faro o linterna de San Sebastián, en Cádiz, derribado en 1898. Faro de Tarifa.
Foto-edición de Manuel Ruffo (h. 1900).



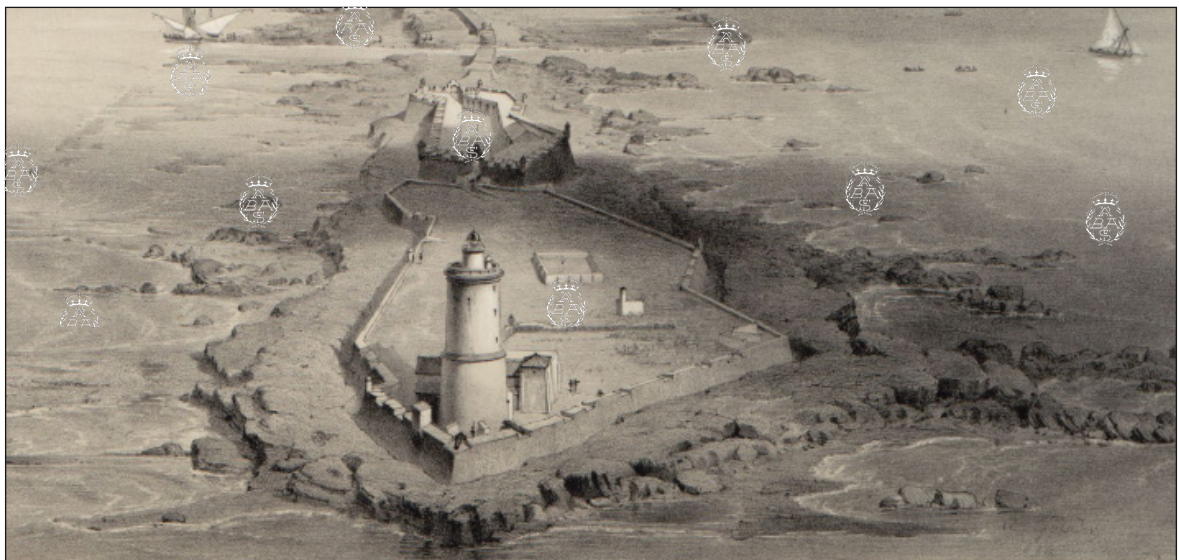
Alzado y sección, debidos al arquitecto Ciro de la Torre Frago (2008), Escala 1:100.



“Plano Perfil y Elevación de la Torre de la Ysla de Tarifa con aumento de un segundo cuerpo para el establecimiento de un Fanal aprobado por S. M. en 9 de Marzo de 1798”. Lleva, entre otras firmas, la de Carlos Lemaur. Archivo General Militar de Segovia [Carpeta 49, Plano 514].



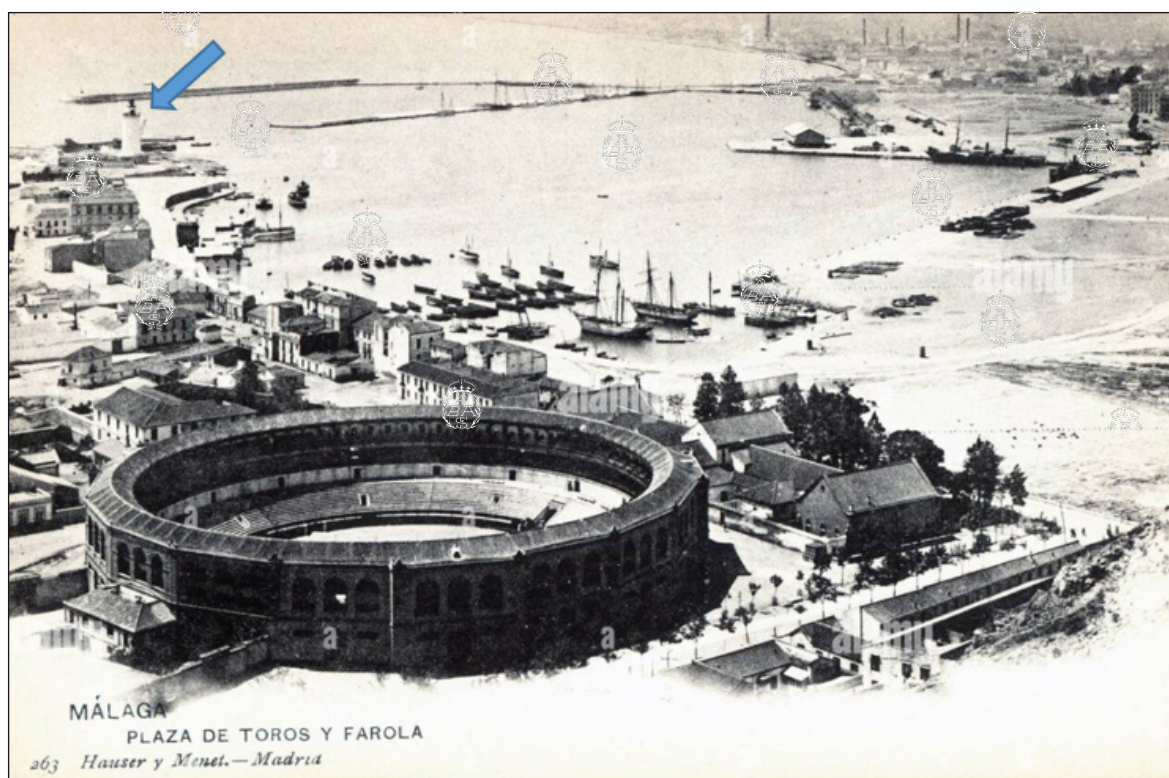
Alfred Guesdon: *L'Espagne a vol d'oiseau. Málaga. Vue prise du Fort Gibralfaro* (h. 1855). Paris, Imp. de Fois Delarue.



Alfred Guesdon: *L'Espagne a vol d'oiseau*: Detalle de la litografía "Cadix. Vue prise au-dessus de la Farola" (h. 1855). Paris: Imp. de Fois Delarue. Derribada en 1898.



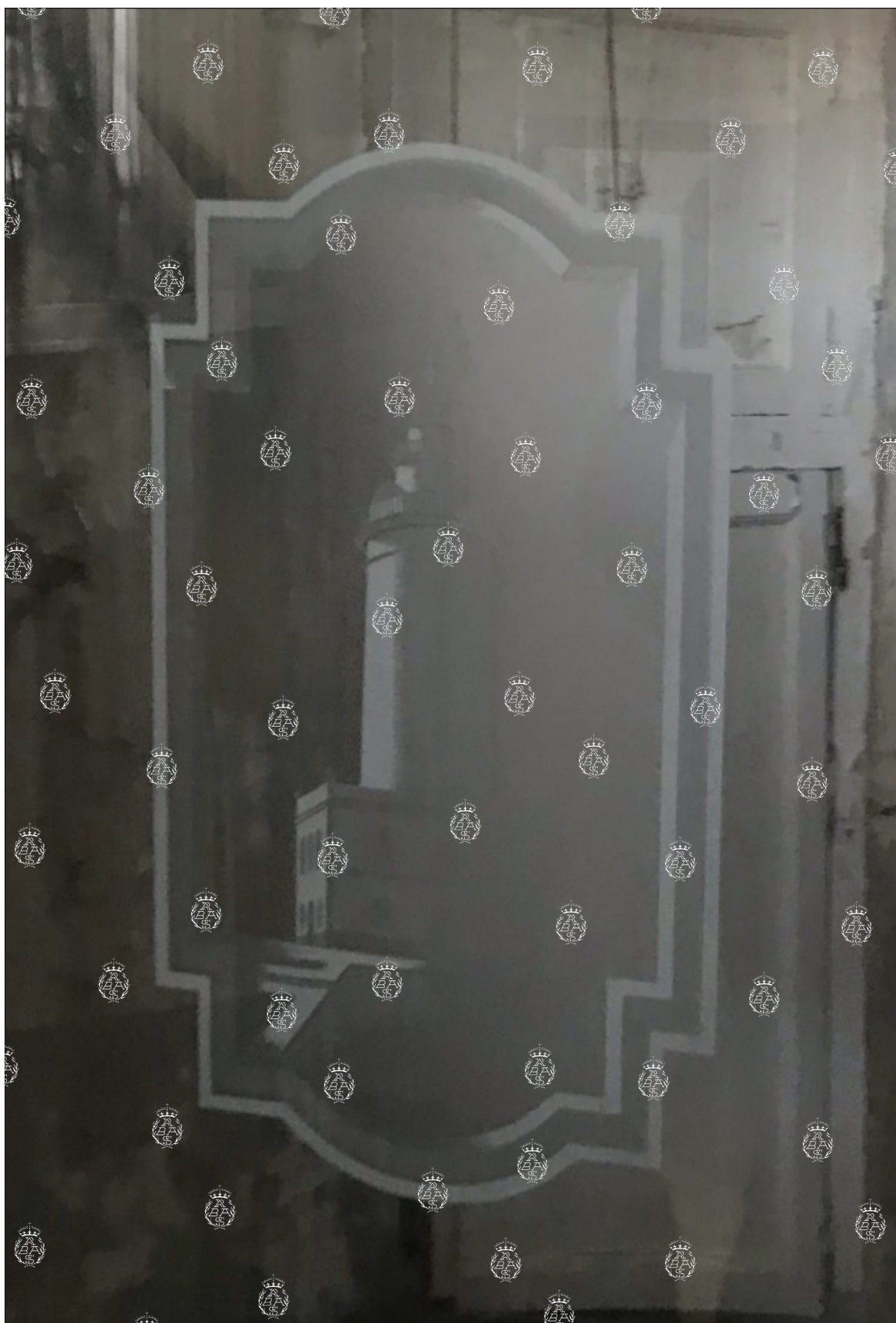
Puerto de Málaga. “La Farola”. Tarjeta postal. Autor y fecha desconocidos (s. XX).



Málaga. Plaza de toros y Farola. Tarjeta postal, fototipia de Hauser y Menet (Madrid), nº 263. La flecha indica la posición de la Farola.



Vista de la puerta original de acceso a la Farola y situación de las inscripciones.
Foto P. Navascués / M. C. Utande.



Bella imagen de la *Farola* grabada al ácido sobre vidrio, en una de las puertas interiores incorporadas en el siglo XX, en la segunda sala abovedada del cuerpo del faro.
Foto P. Navascués / M. C. Utande.



Detalle de una de las escaleras de la antigua vivienda del farero.
Foto P. Navascués / M. C. Utande.



Óptica actual de la Farola. Foto P. Navascués / M. C. Utande.



Cerramiento vítreo de la linterna. Foto P. Navascués / M. C. Utande.



Vistas generales del muelle de Levante. Foto P. Navascués / M. C. Utande.



Actual entorno inmediato de la *Farola*. Foto P. Navascués / M. C. Utande.