

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

DOCUMENTOS DEL ARCHIVO AGOSTO 2020

FAROS, FANALES, LINTERNAS O LUCES DE PUERTO DE LA COSTA DE GRANADA. EL FARO DE 5º ORDEN DE CARCHUNA

Al principio "Faro" era un lugar, así se llamaba la isla del delta del Nilo con la que soñó Alejandro, y donde decidió fundar la ciudad...

I. Vallejo

Desde la creación del Ministerio de Fomento/Obras Públicas en 1851, y a lo largo de sus casi 170 años de historia, han sido numerosos los organismos que se han ido sucediendo, para conformar la organización de dicho departamento ministerial, a nivel provincial. Organismos que al igual que el ministerio, se caracterizaron por los numerosos cambios de denominación, por asumir siempre las funciones relacionadas con las obras públicas, y por una abundante y variada producción documental. Entre ellos: la Sección de Fomento del Gobierno Civil de Granada y el Servicio de Obras Públicas, la Jefatura Provincial de Obras Públicas, la 7ª Jefatura Regional de Carreteras, la Jefatura Provincial de Carreteras, y la Delegación Provincial de Obras Públicas.

Tras la conformación del Estado de las Autonomías, y el traspaso de estas competencias del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía (1983-1984), la mayor parte de las funciones asumidas anteriormente por dichos órganos, se encomendaron a las Delegaciones Provinciales de la Consejería de Obras Públicas, que al igual que aquellos, ha ido cambiando de denominación con las diferentes reestructuraciones del gobierno andaluz.

En la actualidad, la Demarcación de Carreteras de Andalucía Oriental es una de las representaciones institucionales del Ministerio de Fomento en Granada¹, uno de los

¹ En la actualidad, Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Agenda Urbana.

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

escasos organismos delegados de la Administración central existentes en la provincia; heredera de ciertas competencias del mismo y de fracciones de fondos documentales de los mencionados organismos encargados desde mediados del siglo XIX, hasta el último tercio del XX, del fomento y las obras públicas en la provincia.

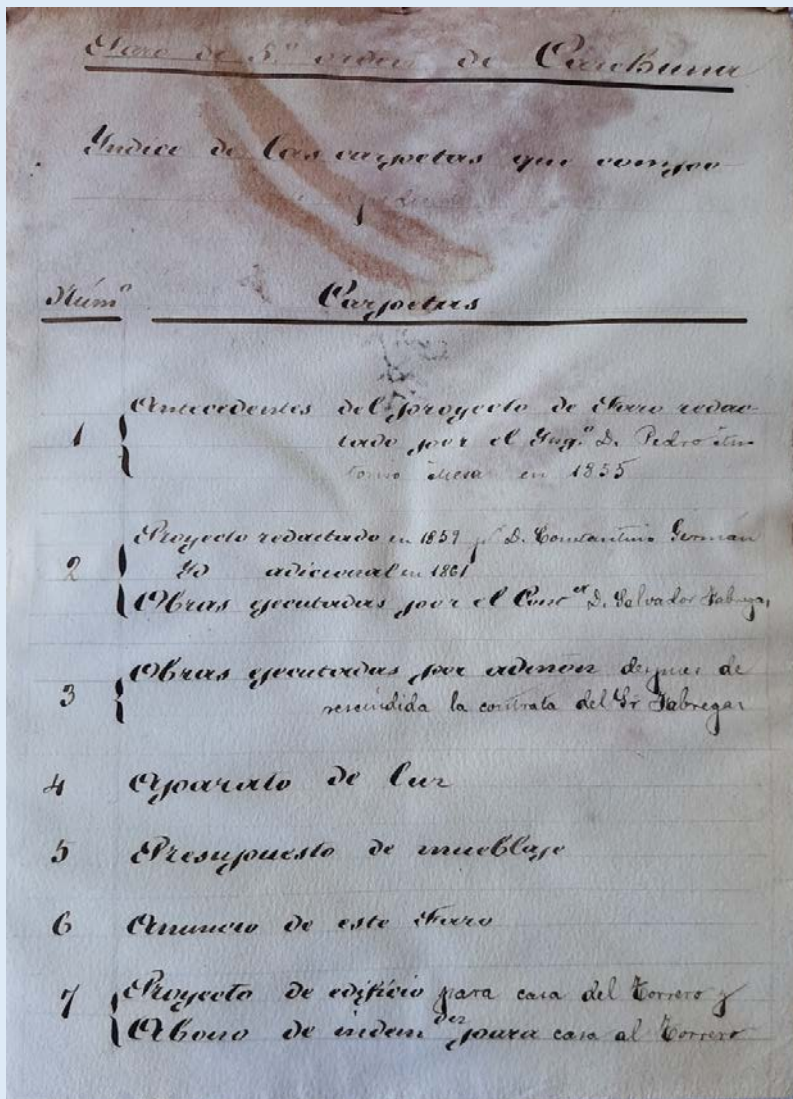
En el año 2017 ingresó en el Archivo Histórico Provincial de Granada, una transferencia procedente de la Demarcación de Carreteras. Constaba de cincuenta y siete legajos de documentos con una amplitud cronológica de más de un siglo, 1836-1969. La documentación transferida se encuentra pendiente de organización. Cuenta con una descripción a nivel de unidad documental, y un intento de clasificación en Secciones, en función de las materias que fueron competencia de los organismos de fomento y que en algunos casos constituyeron jefaturas o negociados (carreteras, electricidad, personal puertos y señales marítimas, telefonía, etc). Sin embargo hay numerosos errores evidentes en la asignación de algunos documentos a dichas secciones, así como otros debidos principalmente a que, en su mayoría las unidades documentales son Proyectos desgajados y divididos, y sus partes tratadas y descritas individualmente (memorias, presupuestos, liquidaciones, planos).

Para esta exposición, hemos seleccionado de entre dicha documentación, uno de los proyectos incluidos en la Sección de Puertos y Señales Marítimas (1847-1948), el único conservado casi en su integridad. Esta Sección está compuesta por nueve unidades de instalación (cajas) y varios planos. De las nueve, dos contienen documentos sobre los puertos, y el resto sobre los faros de la costa granadina, especialmente sobre el de Calahonda y el Faro de Sacratif.

Junto con los Proyectos, las series documentales que se han identificado en esta Sección son las siguientes: Cuentas de gastos de mantenimiento, Estadísticas sobre consumo de combustible, Expedientes personales de torreros, Relaciones de observaciones meteorológicas y Normativa general y específica.

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

La unidad documental seleccionada es el **Proyecto de reacondicionamiento del Faro de 5º orden de Carchuna**. Fechado entre 1855 y 1863, está formado por siete “carpetas” con el siguiente orden y asuntos:



Faro de 5º orden de Carchuna

Indice de las carpetas que componen el proyecto

<i>Númº</i>	<i>Carpetas</i>
1	Antecedentes del proyecto de Faro redactado por el Ing.º D. Pedro Alcazar en 1855
2	Proyecto redactado en 1859 por D. Constantino Lerman y adicional en 1861
3	Obras ejecutadas por el Com.º D. Salvador Sabregal
4	Obras ejecutadas por ordenes despues de rescindida la contrata del Sr. Sabregal
4	Aparato de luz
5	Presupuesto de mueblaje
6	Anuncio de este Faro
7	Proyecto de edificio para casa del Torrero y Abono de indem. para casa al Torrero

1. Antecedentes del proyecto.
2. Proyecto de 1859 y obras ejecutadas. Proyecto adicional de 1861.
3. Obras ejecutadas por la tras la rescisión de la primera contrata, por la administración.
4. Memorias sobre el Aparato de luz.
5. Presupuesto
6. Anuncio del faro
7. Proyecto para la casa del torrero y abono.

El concepto actual de faro surgió en Europa a finales del siglo XVIII, y se consolidó en el primer tercio del siglo XIX. Su desarrollo fue capitaneado por Francia, Gran Bretaña y Alemania; debido al progreso en los avances tecnológicos y la sociabilización de los mismos, fruto de la Revolución Industrial; así como al vertiginoso desarrollo que experimentó el comercio marítimo con América y Asia.

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

En España este proceso de modernización y construcción de faros se inició a partir de 1835, impulsado por los importantes fondos económicos procedentes de la Desamortización, y por el surgimiento de una nueva administración estatal, que siguiendo el modelo estructural y conceptual francés, contemplaba la centralización de las obras públicas de interés general, como lo fueron los faros desde el primer momento².

Desde muy temprano la nueva administración consideró necesario generar una red de ayudas a la navegación marítima y en 1842 creó la primera Comisión de Faros de España (Orden de 4 de enero de 1842)³. Compuesta por ingenieros de grado superior del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos y de oficiales de igual categoría de la Armada nacional; su cometido era definir y establecer las ayudas a la navegación para las costas españolas y atender todos los asuntos importantes relacionados con la misma. Su creación fue fundamental porque hasta ese momento, la gestión de las ayudas estaba en manos de diferentes organismos e instituciones (la Armada, los Ayuntamientos, organismos regionales, etc), y con ella quedaba centralizada, así como la dirección y programación de las nuevas actuaciones necesarias.

En 1847, la Comisión redactó el primer Plan de faros: El *Plan General de Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes*⁴, mediante el que se llevó a cabo la construcción de toda una red de faros (111 faros y 26 balizas), que permitió la cobertura total de la costa.

² SÁNCHEZ BEITIA, Santiago, *Catálogo de faros con valor patrimonial de España*. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Instituto del Patrimonio Cultural de España Madrid, 2017, p. 7.

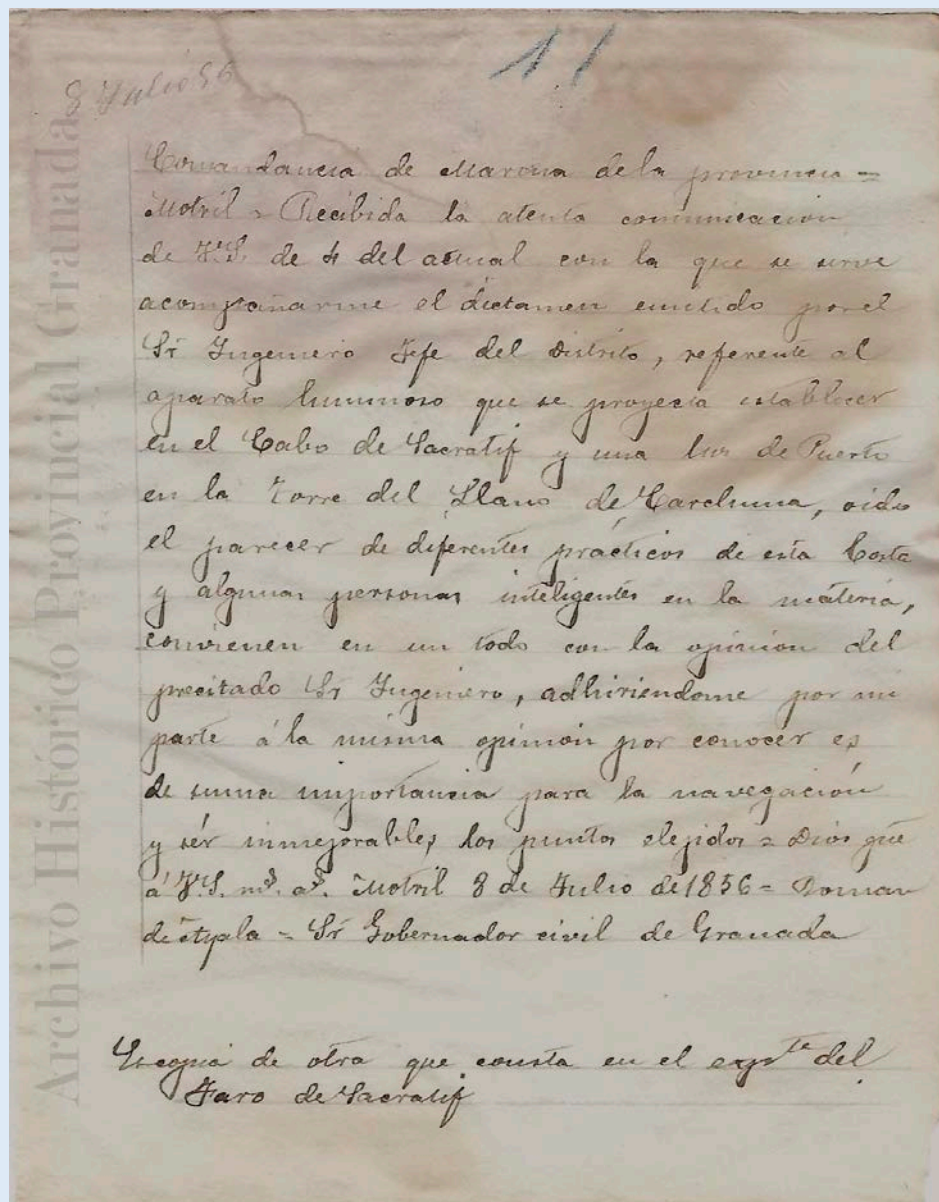
³ *Historia y funciones de la Comisión de Faros*. Puertos del Estado. Boletín información mensual, N.º 80, diciembre 2000.

⁴ Plan General de Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes (1847). Propuesto por la Comisión de Faros. Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico. Ministerio de Cultura y Deporte. Consultado en:

<https://bvpb.mcu.es/museos/es/consulta/registro.cmd?id=407385>

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

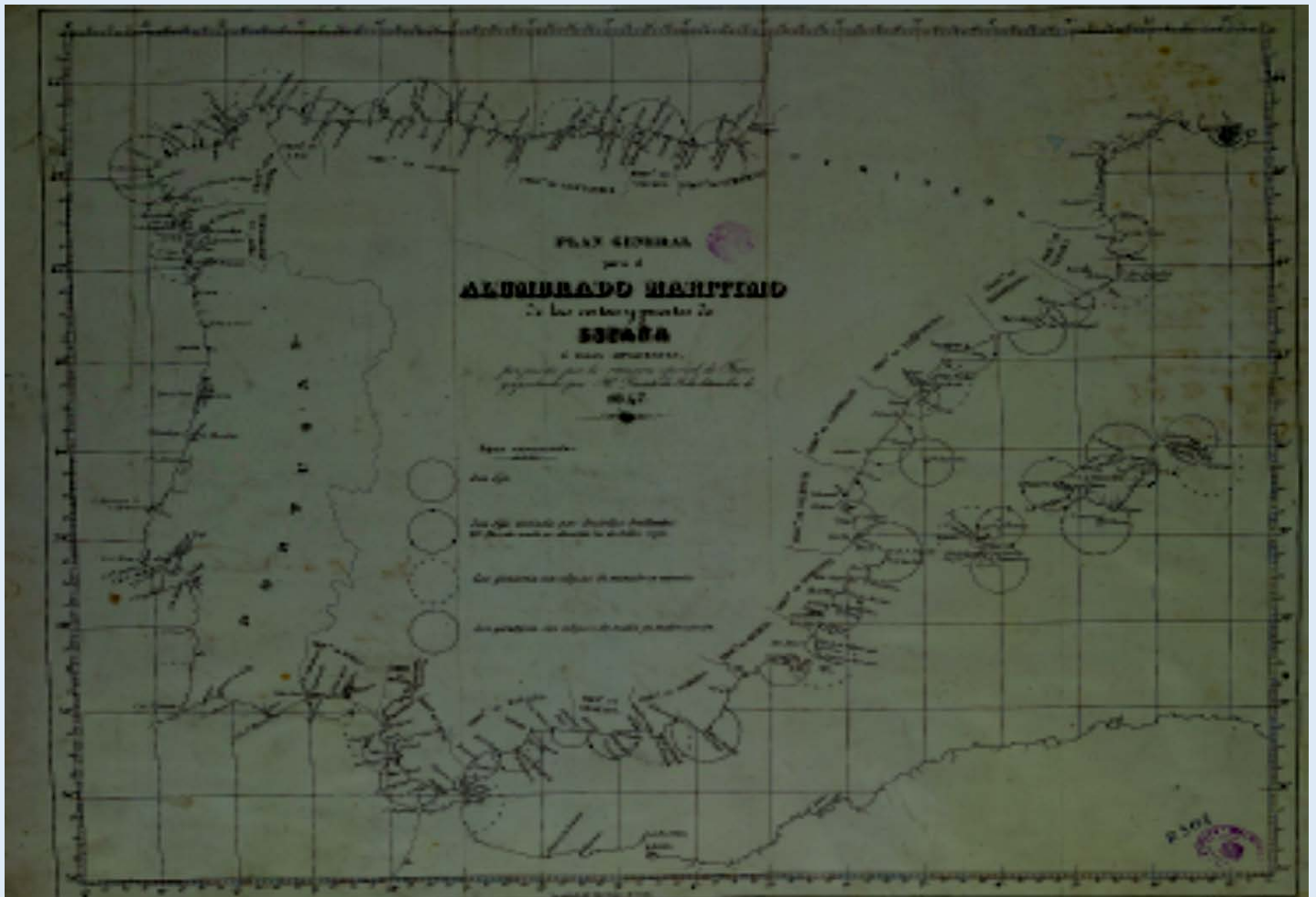
Según consta en los antecedentes del proyecto que nos ocupa, la Jefatura de Granada no envió el informe requerido para la puesta en marcha del Plan, hasta 1856, en el que indicaba la necesidad construir un nuevo faro en el Cabo Sacratif, e instalar una luz de puerto en el Llano de Carchuna.



Acuse de recibo de la Comandancia de Marina, del informe del ingeniero Jefe de Granada.

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

La Comisión de Faros ha mantenido sus actuaciones hasta nuestros días, en que sigue existiendo como órgano colegiado adscrito al Ministerio de Fomento⁵. Hasta 1985, se redactaron siete grandes planes de modernización y alumbrado de las costas, en 1858⁶, 1900, 1902, 1916, 1923 y 1967⁷; para cuya ejecución se sucedieron diferentes organismos (el Depósito Central de Faros, la Inspección Central de Señales Marítimas,



⁵ Orden de 27 de febrero de 1996 por la que se determina la estructura y funcionamiento de la Comisión de Faros. BOE núm. 58 de 7 de marzo.

⁶ *Plan General para el Valizamiento de las Costas y Puertos de España e Islas adyacentes* aprobado por la Real Orden del Ministerio de Fomento de 30 de junio de 1858. Gaceta de Madrid núm. de 5 de julio.

⁷ SÁNCHEZ BEITIA, Santiago, *Catálogo...*, p.19.

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

la Comisión Permanente de Faros y Consejo de Obras Públicas, etc.), encargados a su vez de la coordinación y el mantenimiento de los faros.

La palabra Faro, procede de la denominación de una isla situada en la desembocadura del Nilo, que por extensión, se adoptó para designar a estas torres luminosas situadas en las costas. Su objeto es guiar a los navegantes, advirtiéndoles a varias millas náuticas, y gracias a los códigos de luz y oscuridad de cada uno, de la cercanía de la costa y de la posición dónde se encuentran. La edificación suele componerse de varias partes, la torre propiamente, y las construcciones y viviendas, incluido un aljibe, al servicio de los fareros o torreros.

La linterna es la parte esencial del faro, situada generalmente en la cúspide de una torre. Sus componentes básicos son la lámpara, el sistema de amplificación de la luz (la óptica: lentes y espejos) y el sistema de identificación (componentes giratorios o destelladores). Las diferencias entre ellos son su altura y el tipo de los componentes básicos mencionados. En los faros españoles se adoptó el modelo francés, tanto para las apariencias como para los alcances, por lo que proliferaron las luces fijas y las de eclipses con periodos de larga duración. Este modelo estableció seis órdenes o categorías de faros, dependiendo del valor de la Distancia Focal (el primero de 92 centímetros, el sexto de 15), y de la intensidad luminosa (que variaba entre 110 y 40500). El alcance de la luz según el orden del faro, podía estar entre las 6 y las 18 millas náuticas.

En cuanto al carburante para alimentar la linterna, en España se utilizó tradicionalmente desde la Edad Antigua hasta los primeros faros de 1847, el aceite de oliva. A partir de 1870 se inició la sustitución por el aceite mineral o parafina, pasando a finales del siglo XIX a los petróleos refinados, a la vez que iniciaba el estudio del uso de la energía eléctrica.

Los faros debían ser atendidos durante las 24 horas del día, ya que el sistema de iluminación debía estar en perfecto estado de mantenimiento al descender la iluminación natural. El personal encargado de los mismos fueron los torreros o fareros, llamados en la actualidad, técnicos de señales marítimas. La exigencia de su presencia en el faro es la razón por la que éstos debían incluir viviendas a su disposición. Es de gran

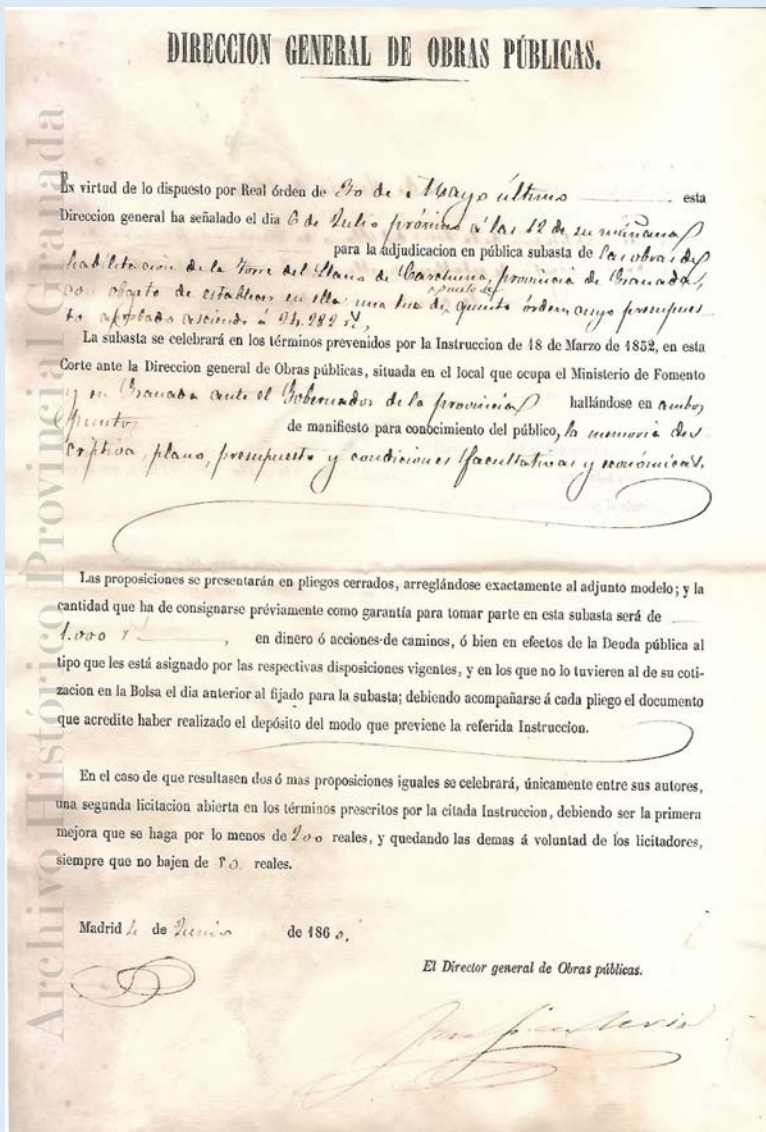
ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

interés, la serie documental conservada de Expedientes personales de fareros (1862-1912).

El Farillo de Calahonda

Conocido también como Torre del Llano, no se conoce la fecha exacta de su construcción, probablemente fuese una torre vigía de origen árabe, como otras tantas que jalonan la costa granadina, utilizada posteriormente para la defensa del puerto de Calahonda. Desde 1839 y hasta su adaptación a mediados del XIX, estuvo ocupada por los carabineros.

En el marco de los trabajos de la Comisión de Faros, y del Plan General de Alumbrado

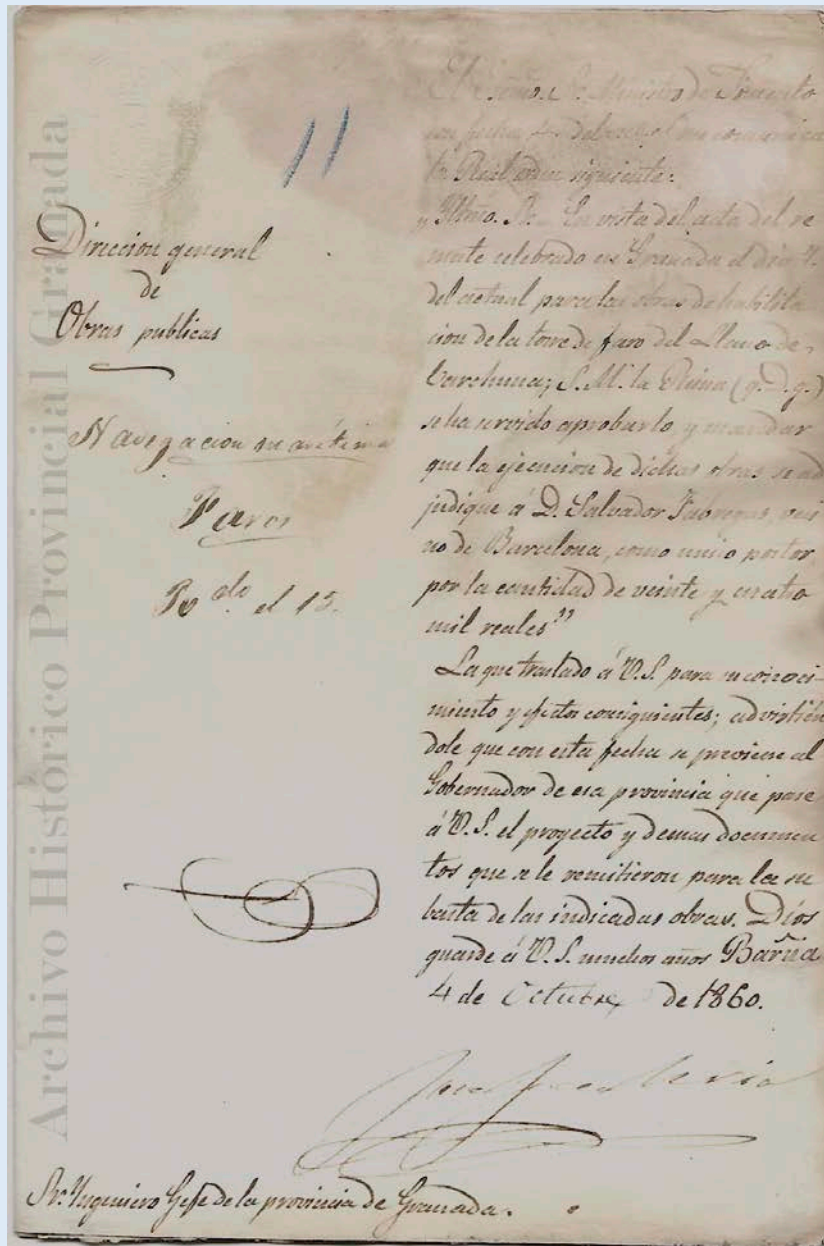


Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes de 1847, en dicho año se iniciaron los estudios para construir un nuevo faro en la zona, que concluyeron en julio de 1856, con el proyecto de establecer un aparato luminoso de segundo orden en el Cabo de Sacratif, y una luz de puerto de quinto orden en Carchuna, para balizar el paso de los navíos que se dirigían al puerto de Calahonda.

El primer proyecto fue redactado en 1855, por el ingeniero don Pedro Antonio Mesa, modificado poco más

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

tarde, en 1959 por don Constantino Germán, quien redactó asimismo el proyecto



adicional de 1861.

Las obras fueron adjudicadas en julio de 1860, a Salvador Fábregas, empresario catalán, por la cantidad de 24.000 reales. Así consta en uno de los documentos del proyecto, un oficio dirigido por la Dirección General de Obras Públicas, al Ingeniero Jefe de la Provincia de Granada, trasladándole la orden de aprobación de las obras de reacondicionamiento del faro de Carchuna. Previamente, en el mes de julio, se había celebrado la subasta para su adjudicación.

El proyecto contemplaba situar la linterna del nuevo faro, sobre una torre vigía troncocónica de mampostería y enfoscada de mortero de cal, preexistente y de la aún quedan huellas. El interior era de una sola estancia con una gran cúpula de cantería.

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

Archivo Histórico Provincial Granada

Royaume d'Espagne.
Phare de Faro.

Mémoire de la Fourniture d'un Appareil catadioptrique
et d'une Lanterne de 1^{re} 60 pour le Fanal del Llano de
Carchuna, (Province de Grenade.)

Par Henry-Lepaute, Constructeur de Phares
Demurant à Paris, rue de Rivoli, n^o 146.

1	Appareil catadioptrique de 5 ^{es} 7 ^{es} de diamètre intérieur éclairant 315 Degres du horizon de feu fixe rouge pour ancien 1075 ^{es} duit de 10 ^{es} . note pour valeur nette	1411
1	Candélabre & table de service	150
3	Lampes à tirage constant avec chacune un bid de recharge	155
1	Fourniture pour l'Armatrice	4
1	Enveloppe pour couvrir l'appareil	10
Valeur de l'appareil		1771
— Fournitures accessoires — Cheminées en mèches.		
150	Cheminée de cristal rouge	500
40	Mètres de mèches gros bec	20
1	Paquet de mèches pour Lanterne d'allumage	1
1	Paquet de mèches pour Lampe à pompe	2
Valeur des cheminées & mèches		523
Ferblanterie.		
1	Filtre de verre noir	17
1	seau de 5 ^{es} 32 sur 5 ^{es} 25	6
1	Bonnette pour l'huile	1 60
1	Bate de service	8 50
1	Gratter triangulaire	75
1	Bate pour le rouge à voler	2 25

Memoria de necesidades de la Casa de Henry Lepaute para la linterna del Llano de Carchuna

Se utilizó un sistema catadióptrico de lentes y espejos (utilización de la reflexión y la refracción de la luz), encargado a la empresa francesa Henry Lepaute, una de las más importantes de Europa

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

Inventario de los componentes del aparato catadióptrico del que se ordenó colocado en el Faro de la Torre del Llano de Carchuna con arreglo a la relación remitida por el constructor del aparato, expresando los efectos, faltos, los inútiles y excedentes que han resultado solo proceder a su desembalo y reconocimiento.

	<u>Efectos</u>				
	<u>Recibidos según Inventario</u>		<u>Diferencias según Inventario</u>		<u>Importe</u>
	<u>Utiles</u>	<u>Inútiles</u>	<u>Faltos</u>	<u>Excedentes</u>	
Un aparato catadióptrico O. ^{no} 374, de diametro interior iluminado 316, grados del horizonte de sus espejos rojos, precio antiguo 1576 f. ^{ts} deducidos 10 p. ^{os} queda valor neto	1	"	"	"	1117, 80
Un bandolero y mano de servicio - - -	1	"	"	"	180 "
Tres lamparas de nivel constante cada una con un mechero de cambio - - -	3	"	"	"	207 "
Un fujadero o chimenea p. ^o la armadura	1	"	"	"	40 "
Un envoltorio para cubrir el aparato -	1	"	"	"	10 "
<u>Valor del aparato</u>					<u>1576 "</u>
<u>Utiles y accesorios chimeneas y mecheros</u>					
Un chimenea de cristal rojo - - - -	150	"	"	"	150 "
Un mechero media gruesa - - - -	100	"	"	"	100 "
Un paquete de mechas p. ^o la linterna de incendiar - - - - -	1	"	"	"	1 "
Una id. ^a p. ^o la lampara de bambú - - - -	1	"	"	"	1 "
<u>Valor de las chimeneas y mecheros</u>					<u>251 "</u>
<u>Hojalaterías</u>					
Un filtro de 3. ^{er} orden - - - - -	1	"	"	"	17 "
Un Balde de O. ^{no} 32 sobre O. ^{no} 25 - -	1	"	"	"	6 "
Una acetara - - - - -	1	"	"	"	1, 60
<u>Suma y sigue.</u>					<u>946, 60</u>

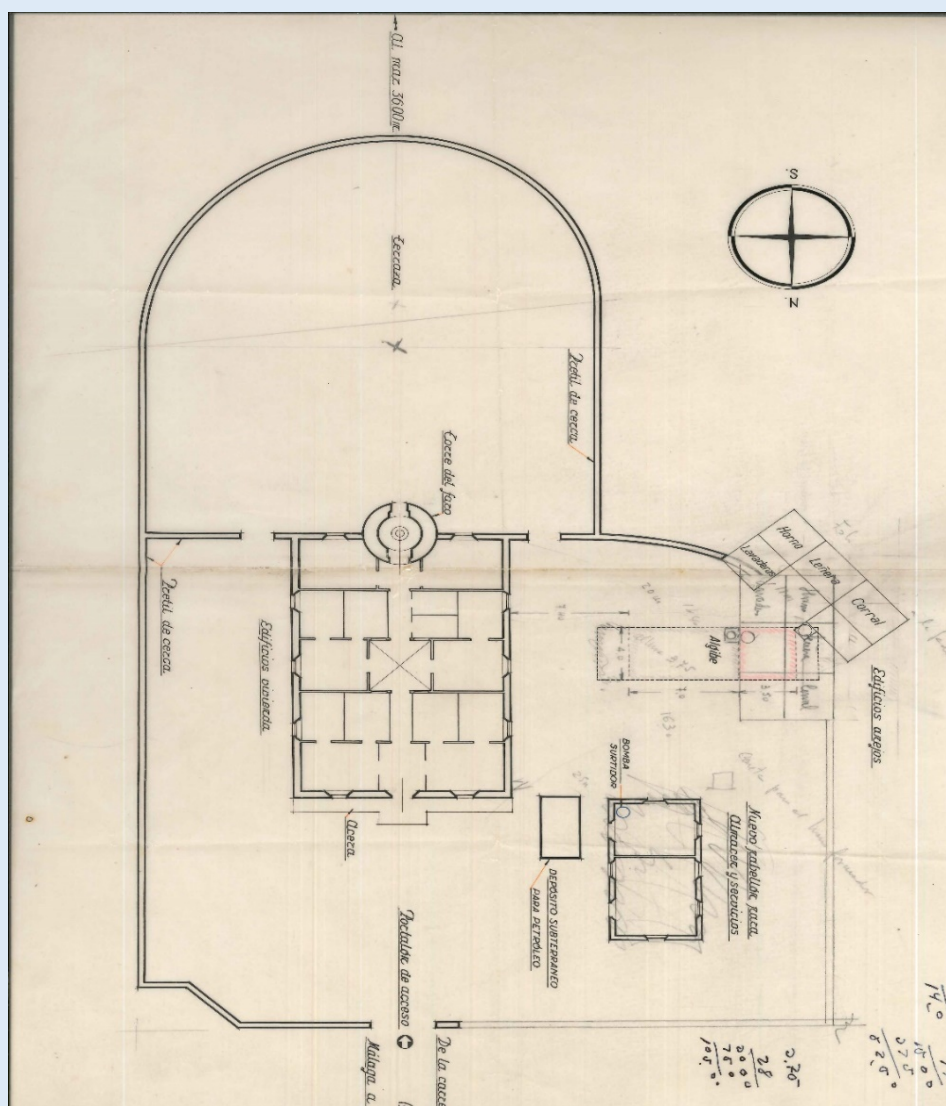
Inventario de los componentes del aparato catadióptrico para el Faro del Llano de Carchuna

Tras superar diferentes dificultades, como fueron la necesidad de ampliación del presupuesto de las obras que, finalmente debió acometer el Estado en 1861, así como

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

el cambio de contratista; el faro se encendió-inauguró en diciembre de 1863, con una dotación de personal de un cabo de torres y tres torreros.

Del faro de Sacratif, el más importante de la costa granadina, inaugurado también en 1863; lamentablemente, solo se ha conservado del proyecto, algunos planos de reforma de 1948 y 1952. Desconocemos la localización del mismo, al que hay numerosas referencias en el del Farillo de Calahonda.



Plano general de situación del faro y edificación aneja. Madrid 15 de junio de 1948

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE GRANADA

En algunos estudios recientes, se remite al proyecto conservado en el Archivo de Puertos del Estado⁸.

Código de referencia: ES18131AHPGR/Delegación Provincial del Ministerio de Obras Públicas//C 6136-02.

Título: Proyecto de reacondicionamiento del Faro del Llano de Carchuna.

Fechas: 1855- 1863

Nivel de descripción: unidad documental compuesta.

Nota del archivero: Eva Martín.

BIBLIOGRAFÍA:

FALCÓN MÁRQUEZ, Teodoro: *Los faros de la costa atlántica andaluza*. Sevilla. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, 1989.

Faros de España, Ed. Puertos del Estado, Madrid, 2003.

Faros: *La luz nunca debería apagarse*, XVIII Conferencia IALA en A Coruña, Mayo 2011, Ed. Puertos del Estado, Madrid, 2014.

SOLER GAYÁ, Rafael y SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. Las ayudas a la navegación marítima en la historia, Ed. Puertos del Estado, Madrid, 2004

SÁNCHEZ BEITIA, Santiago. *Catálogo de faros con valor patrimonial de España*. Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Instituto del Patrimonio Cultural de España Madrid, 2017

MEDINA VÍLCHEZ, Gabriel: Recopilación de artículos sobre historia de Motril en el periódico "Motril Información" (2004-2006). Marzo 2020.

Plan general para el valizamiento de las costas y puertos de España e islas adyacentes / propuesto por la Comisión Especial de Faros y aprobado por Real Orden de 30 de junio de 1858. - Madrid: Imprenta Nacional, 1858.

Plan general para el alumbrado marítimo de las costas y puertos de España e islas adyacentes / propuesto por la Comisión Especial de Faros y aprobado por Real Decreto de 13 de Setiembre [sic] de 1847.

⁸ SÁNCHEZ BEITIA, Santiago. *Catálogo de faros...*, p. 122 y ss.