

BOLETIN DE ESTUDIOS DEL BIDASOA
RÉVUE D'ÉTUDES DE LA BIDASSOA

«LUIS DE URANZU» KULTUR TALDEAREN ALDIZKARIA
PUBLICACION DE LA SOCIEDAD DE ESTUDIOS «LUIS DE URANZU»
PUBLICATION DE LA SOCIÉTÉ D'ÉTUDES «LUIS DE URANZU»

Número 20
Diciembre 2000

Edición patrocinada por los Excelentísimos
Ayuntamientos de Irun y Hondarribia

LUI
SDE
URA
NZU



KUL
TUR
TAL
DEA

LABURPENA

Aingeru Irigaray medikuaren bizitzaren eta obraren deskripzio laburra, bere mendeurrenaren ospakizuna dela-eta.

RÉSUMÉ

Brève notice de la vie et oeuvre du docteur Aingeru Irigaray, à l'occasion de la célébration du centenaire.

SUMMARY

A short sketch of the life and work of Doctor Aingeru Irigaray on his centenary.

RESUMEN

Breve semblanza de la vida y obra del médico Aingeru Irigaray, con motivo de la celebración de su centenario.

EL FARO DE HIGUER

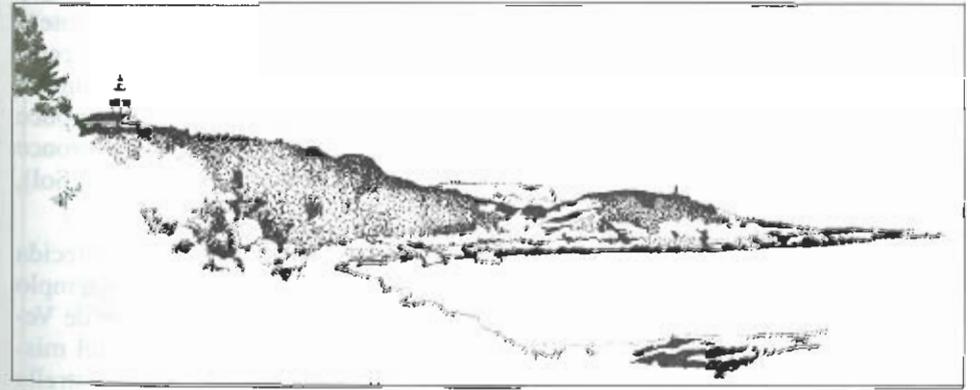
Texto: **María José Noain Maura y José Luis Noain Cendoya**

Dibujos: **José Luis Noain Cendoya**

EL FARO DE HIGUER

Localización geográfica

Este enclave tan familiar a los habitantes del Bajo Bidasoa, el punto más septentrional de la provincia de Guipúzcoa, es al mismo tiempo el cabo más oriental de la cornisa Cantábrica. Con una latitud de 43° 23' 25" norte remata la estribación oriental del monte Jaizkibel, en el término municipal de Hondarribia, a tres kilómetros del arrabal de la Magdalena, nombre con el que aparece mencionado en algunos de los escritos que más adelante se comentarán el actual barrio de la Marina.



Cabo Higer. Autor: J.L. Noain.

Entre el cabo Higer y la punta de Santa Ana se extiende la Concha de Fuenterrabía o rada Higer. Este singular y atractivo paraje está dividido en la actualidad, conforme al acuerdo de Bayona de 30 de marzo de 1879, en jurisdicción española, jurisdicción francesa y aguas comunes, según nos cuenta Carlos Aguirreche Durquety en su artículo "De la jurisdicción internacional del río Bidasoa" en el Boletín L.U.K.T. nº 13, año 1996.

De los tiempos romanos a la construcción del primer faro

Este emplazamiento fue utilizado por el hombre ya desde época romana, posiblemente incluso desde momentos anteriores de los que no se tiene constancia.

A partir del s. I d. C., cuando Augusto conquistó la zona de Cantabria, la cornisa se convirtió en una importante vía de comunicación y ruta comercial que unía las ciudades romanas de Flaviobigra (Castro Urdiales) y Burdigala (Burdeos). La navegación por aquella época era de cabotaje, es decir, los barcos no perdían la costa de vista y varaban junto a ésta durante la noche para evitar la navegación nocturna. Para ello existían una serie de puertos naturales o fondeaderos, entre los cuales se encontraba el Fondeadero de Asturiaga, sito justamente en el cabo de Higuer, cuya situación privilegiada protegía la Bahía, cerrando ésta a los fuertes vientos del cuarto cuadrante y funcionando como lugar de fondeo de las embarcaciones romanas, relacionándose además con el puerto de la ciudad de Oiasso, situado en las inmediaciones de la calle Santiago de la actual ciudad de Irún.

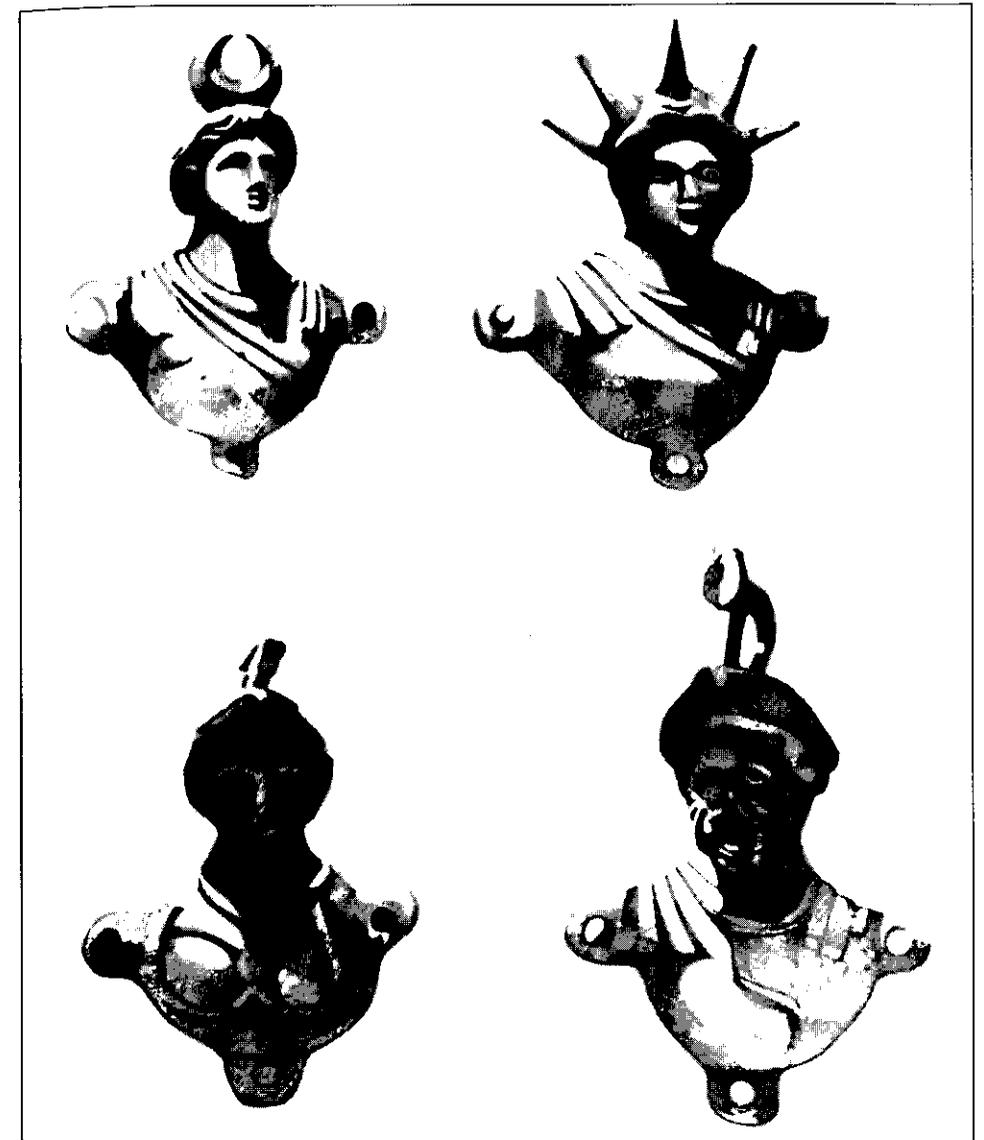
El hundimiento de alguno de los barcos que transitaban por estas aguas nos ha permitido conocer algunas de las mercancías que transportaban. Los primeros objetos fueron encontrados en 1961, gracias a la iniciativa de Jaime Rodríguez Salís y Tomás Hernandorena y los buceadores Ignacio Aramburu, Ignacio Aramendi, Javier Elías y Martín Olazábal, siendo Manuel Izaguirre, Mertxe Urteaga y el grupo INSUB, los principales responsables de posteriores prospecciones en la zona. Se ha mencionado también la existencia de un pecio cargado de mineral de hierro procedente de las explotaciones mineras existentes en la zona Peña de Aya.

Restos de ánforas (recipientes cerámicos para el transporte de vino, aceite o *garum*¹), junto con cerámicas de otras clases (*terra sigillata*, paredes finas, cerámica común, cerámica local), monedas, etc., forman parte de estos descubrimientos, destacando el hallazgo, realizado en 1984, de una serie de piezas de bronce (asas, bocas y bases de jarras) entre los que sobresalen cuatro apliques de bronce identificados por Mertxe Urteaga con los dioses y diosas romanos Helios (el Sol), Isis (la Luna), Marte (dios de la guerra) y Minerva (diosa de la sabiduría).

Cerca del actual faro, más concretamente en el interior de la desaparecida ermita de San Telmo, Schulten dio noticia en 1926 de la presencia de un templo dedicado a Venus, diosa relacionada con la navegación en su advocación de Venus Marina o Noctiluca, sobre todo por ser identificada con el planeta del mismo nombre o Lucero del Alba, muy utilizada entre los marineros como estrella guía. Esta diosa se identifica también con la diosa fenicia Astarté. Pero no se conocen los detalles de este presunto hallazgo y aunque el prestigioso filólogo y arqueólogo alemán afirmó haber localizado dicho templo, no se conocen restos arqueológicos que así lo demuestren.

Aunque parece ser que la ciudad de Oiasso decayó en torno al s. II d. C., el fondeadero de Asturiaga siguió utilizándose hasta el s. V d. C., ya que algunos de los restos romanos encontrados bajo sus aguas datan de esta época, y en mo-

1. Pasta realizada con restos de pescado fermentados que tal vez se fabricara en la actual Ghétary, en la que se encontraron algunas de las cubetas de fermentación y cuyo topónimo parece relacionarse con la palabra cetáceo.



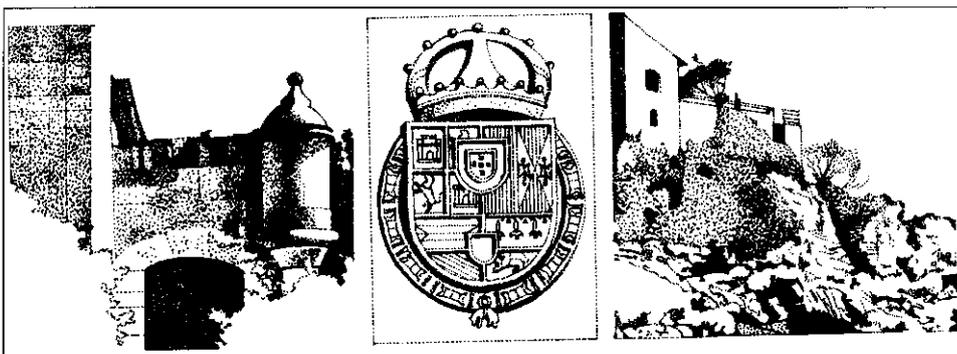
Dioses romanos Isis, Helios, Minerva y Marte. Ermita de Sta. Elena, Irún. Autor: José Luis Noain.

mentos posteriores, siempre con ese valor de cala o puerto natural para las embarcaciones.

El paraje de Higuer adquirió de nuevo relevancia a partir de la fundación de la villa de Fuenterrabía, en 1203, a través de la concesión de la carta-puebla de manos del rey castellano Alfonso VIII. Desde este momento pasó a ser un lugar estratégico clave para la monarquía, alcanzando especial importancia a partir del reinado de Felipe II. Precisamente durante el gobierno de este monarca, se en-

cargó en 1580 a Tiburcio Spanochi una revisión del estado de las fortificaciones y defensas de la plaza, en la cual, por primera vez, se hace hincapié en el papel defensivo de Higuier, proponiendo al respecto la construcción de una torre en este lugar.

La propuesta quedó en el aire hasta que diez años más tarde volvió a examinarse, de tal forma que en 1590 el Consejo de Guerra aprobó la construcción, surgiendo, como ya era habitual en todas las intervenciones destinadas a mejorar la defensa de la ciudad, problemas de financiación, a los que se sumó la indecisión ante dos proyectos diferentes presentados por Spanochi, cuya elección en última instancia estaba en manos del rey. Finalmente, las obras se llevaron a cabo sin problemas significativos.



Castillo de San Telmo-Escudo. Autor: J.L. Noain.

El primer faro

Es a partir de 1800 cuando los documentos escritos y las actividades relacionadas con el cabo de Higuier empiezan a proliferar. Aparte de un documento bastante confuso fechado en 1613, contamos en el Archivo Histórico de Hondarribia con un escrito datado el 24 de septiembre de 1800, gracias al cual conocemos la necesidad de la existencia de un talayero dedicado tanto al avistamiento de ballenas como a encender una luz fija para la orientación de los barcos en las noches de invierno y durante las tempestades, tal y como puede verse en el siguiente extracto: “M. N. M. L. M. Valerosa y M. S^{me} Fiel Ciudad de Fuenterrabía. Miguel Josef de Oronoz Mayordomo de la Herm. De Mareantes de esta ciudad espone a V. S. respetuosam.^{te} que ha pensado la Herm. En poner, como anteriorm.^{te} lo ha hecho, un Talayero p.^a q.^{ta} tenga el cuidado de avisar si se viese alguna Ballena en las cercanías y hacer fuego (cuando haya tempestad, y estando fuera las lanchas) [...]”.

No eran estas las únicas preocupaciones relacionadas con el cabo, ya que en 1824 nos encontramos con otro documento con fecha de 7 de septiembre en el que también se pide protección, esta vez de los revolucionarios: “Conviniendo así el Real servicio, y por inteligencia que tengo formada con el Exmo. Sr. D^o Jose Sanjuan Capitán Gral. de esta Provincia, se hace preciso que Vms, inme-

diatamente que recivan este oficio pongan en el punto del cabo de Yguer de esa jurisdicción un vigía de la mayor confianza de Vms. para que cuide de todos los movimientos que pueda haver por mar de parte de los revolucionarios que osan atentar los derechos legitimos del Rey N.S.² que Dios gué, y perturbar la tranquilidad publica, o de otro modo, y participe a Cm sin la menor dilacion para que Cms. Hagan por medio depropio, y sin demora alguna lo mismo al Sr. Diputado Gral. de la ciudad de San Sebastián, y mi subdelegado de Policia D. Fran^{co} Borja de Larreandi [...]”. Recordemos que en abril de 1823 entraron en España los Cien Mil Hijos de San Luis con el duque de Angulema, y la persecución de liberales que desencadenó la reacción absolutista de Fernando VII.

Finalmente, en el año 1852, se proyectó la construcción de un faro propiamente dicho, dentro del Plan de Alumbrado de las Costas, en forma de edificio de una sola planta, de traza rectangular, con unas medidas de 14'2 x 8'70 m y con una torre cuadrada provista de un cuerpo superior cilíndrico. El edificio sumaba una altura total de 5,10 m que elevaba el foco luminoso a 6'5 m sobre el terreno y 86,94 m sobre el mar. El ingeniero autor de esta obra fue Carlos Cam-puzano, quien menciona la existencia previa de un torreón de 8 pies de altura, construyéndose el nuevo faro en este mismo lugar, inaugurándose el 1 de abril de 1855. Se asignó un torrero, funcionario público que tenía a su cargo el servicio, custodia y vigilancia del faro. Como combustible para la linterna se utilizaba aceite de oliva.

Pocos años después, el faro se vio inmerso en uno de los acontecimientos político - militares que más marcaron nuestro siglo XIX, la 2ª Guerra Carlista, buena parte de cuyos episodios se desarrollaron en nuestra comarca. En noviembre de 1874 las tropas carlistas sitiaron Irun, abriendo fuego el día 4 de ese mes contra la ciudad y las tropas republicanas en ella asentadas, entre las que destacaba el batallón de Africa. Los bombardeos continuaron durante los siguientes días, causando gran expectación en las vecinas poblaciones de Hendaya, Urrugne, Ciboure y San Juan de Luz, cuyas gentes acudían a presenciar los ataques, hasta que el general Laserna llegó por mar a San Sebastián con 10.000 hombres que se unieron a las tropas del general liberal Loma, logrando que los sorprendidos carlistas al mando del general Ceballos se retiraran levantando el sitio de Irun.

En el curso de estos acontecimientos, Higuier fue utilizado como lugar de desembarco de los alijos de armas con los que se aprovisionaban los carlistas. El Diario de San Sebastián nos cuenta el 6 de noviembre cómo los faros eran objetivo militar para las tropas carlistas: “En nuestro número de ayer anunciamos que los carlistas habían apagado la luz del faro de la Galea con lo cual queda a oscuras toda la línea de costa que se extiende desde el Abra de Bilbao hasta el puerto de San Sebastián, pues la farola de Machichaco y otras situadas en dicha línea hace ya muchos meses que los defensores del oscurantismo impiden se enciendan”.

Pero el hecho más significativo tuvo lugar el martes 10 de noviembre, tal y como se narra en el mismo diario: *“Los Carlistas han destrozado el faro de San Telmo, (Jaizquibel), habiendo maltratado al torrero que por una casualidad pudo salvarse de manos de aquellos vándalos. Sirva la noticia de aviso a los navegantes”*. Cuatro oficiales carlistas fueron los encargados de hacer pedazos todo el aparato y obligar al torrero a abandonar su puesto. Ese mismo día en otra noticia se describe cómo *“Continúan los carlistas levantando obras de defensa en el monte Jaizquibel. El vapor de guerra de punto en la Concha de Fuenterrabía, dirige estos días algunos proyectiles hacia el castillo de Higuier y sus inmediaciones”*.

Por las mismas fechas se citan en el diario de San Sebastián los nombres de varias cañoneras y su presencia en la desembocadura del Bidasoa: la inglesa Fly, el buque alemán Nautilus, la urca Sancha, el vapor Ferrolano y la cañonera mandada por Eulate que, además de hostilizar a las baterías carlistas de San Marcial, obstaculizó distintos desembarcos de armas de los carlistas.

En relación con los hechos que se comentan, y para cerrar la referencia a los documentos relacionados con este tema que se conservan en el Archivo de Hondarribia, damos cuenta de una curiosa comunicación entre las autoridades locales y el ministerio de Fomento.

En documento de 18 de agosto de 1878 el Alcalde de la ciudad y el Abad mayor dirigen un escrito al Ministro de Fomento aludiendo a los servicios prestados en la guerra y pidiendo se les releve de las cargas de pago de una peseta diaria al torrero y del abono del alquiler de su casa. Firman la petición el Alcalde, el Abad Pablo Esponda, los patronos de lancha Antonio Amunarriz, Domingo Sorondo, Manuel Berrotaran, Casimiro Igos, José Alza, Manuel Iriarte y, a ruego de otros diecinueve, Crispulo Tife.

El actual faro de Higuier y su autor

Tres años después de la destrucción del faro, dada la necesidad de restablecer las funciones propias de éste, el ingeniero de caminos Francisco Lafarga, a través de la Dirección General de Obras Públicas, propuso la construcción de un nuevo faro, modificando su ubicación respecto del primero y desplazándolo unos 150 metros, para que la luz pudiera verse desde el faro de Guetaria, hecho fundamental teniendo en cuenta que los faros más cercanos de Pasajes, Santa Clara e Igueldo quedaban ocultos por la orografía de la costa.

Francisco Lafarga

El ingeniero D. Francisco Lafarga y Cabièces, nacido en Portugalete el 22 de marzo de 1840, tuvo una trayectoria profesional que consideramos de gran relevancia, motivo por el cual pasamos a resumir los hechos más destacados de su biografía, extraídos de su expediente personal del Ministerio de Fomento y Obras Públicas, entre los que aparecen menciones a la ya citada Guerra Carlista y a los trabajos en el cabo de Higuier.

- 1862 23 de diciembre.
Por Real Orden se le nombra aspirante 2º del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos con el sueldo de cinco mil reales anuales destinándole a las provincias Vascongadas.
- 1864 9 de octubre.
El Ingeniero Jefe de las Vascongadas solicita autorización para encargar a este interesado las obras de la provincia de Guipúzcoa y de las de los puertos de Ondarroa y Lequeitio en Vizcaya.
16 de noviembre.
Por Real Orden de esta fecha se le nombra Ingeniero segundo del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos con el sueldo anual de nueve mil reales.
5 de diciembre.
El Ingeniero Jefe de las Vascongadas da cuenta de haber encargado a este interesado del servicio de la provincia de Guipúzcoa, con residencia en San Sebastián.
- 1867 15 de enero.
Por Real Orden de esta fecha se le nombra Ingeniero primero con el sueldo anual de 1200 escudos.
- 1868 12 de marzo.
El Ingeniero jefe de las Vascongadas remite instancia de este ingeniero pidiendo Real licencia para contraer matrimonio con Dª Mónica de Garbuno y Arizmendi (concedida por Real orden del 19 de marzo).
- 1874 27 de febrero
Participa este Ingeniero, que desde mediados de diciembre anterior se halla incomunicado con el Ingeniero Jefe a causa del bloqueo y sitio de la capital de Vizcaya, y en su virtud solicita autorización para comunicarse directamente con la Dirección general.
- 1875 1 de diciembre.
Se encarga interinamente de la Jefatura de las Provincias Vascongadas.
- 1876 25 de abril.
Por Real Orden de esta fecha dictada por el Ministerio de Marina se le concede la Cruz de segunda clase con distintivo blanco por los buenos servicios prestados a las fuerzas navales de la provincia de Guipúzcoa durante la extinguida insurrección carlista.
- 1879 9 de agosto
El Ministerio de Estado da traslado a este de Fomento de la Real Orden de la misma fecha por la que se nombra a este Ingeniero para que en unión del Delegado de Marina realice el trabajo de colocación de las mugas que han de limitar la rada de Higuier.
- 1880 Por Real Orden de esta fecha se le promueve al empleo de Ingeniero de segunda clase con el sueldo de 4.500 pesetas.

- 1885 17 de octubre.
Se nombra a este Ingeniero Secretario de Sección de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos.
- 1888 Estudio / proyecto puerto de Cádiz.
- 1891 Puerto del Musel.
- 1892 8 de julio.
Por Real Orden se promueve al empleo de Ingeniero de primera clase con el sueldo de 6.000 pesetas.
- 1893 Por Real Orden de esta fecha se le encomienda el estudio de un anteproyecto o plan de puertos en las plazas de Africa y de la costa comprendiendo las Islas Chafarinas y la Isla de Alborán.
- 1896 11 de enero.
Por Real Orden se le encarga de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia de Madrid.
20 de mayo.
Por Real Orden de la fecha se dispone pase a encargarse de la Jefatura de la División de Ferrocarriles del Norte.
- 1904 22 de enero.
Por Real Orden se le promueve a inspector general de primera clase con categoría de jefe de Administración de primera clase.
- 1905 28 de junio.
Con 65 años cumplidos y más de 40 de servicio solicita la jubilación que le es concedida tras conformidad del Ministro de Fomento por Real Decreto de 11 de julio.

La construcción del faro

En el Archivo General de la Administración de Alcalá de Henares se conserva una serie de documentos relativos a la construcción del actual faro, que nos permite conocer algunos de los pormenores relacionados con ésta. En estos documentos se observa cómo la Memoria de Proyecto de faro, que redactó y entregó Lafarga en 1877 y que quedó aprobada por Real Orden el 15 de marzo del mismo año, dio lugar a una compleja correspondencia entre él mismo y el Ministerio de Obras Públicas, en la que se iban sugiriendo continuamente modificaciones respecto al proyecto original y que fueron matizando sobre el terreno la construcción del faro.

Ya en esta primera memoria, Lafarga aducía una serie de razones de peso para la construcción de un nuevo faro en un nuevo emplazamiento, como eran la destrucción del faro en manos de los carlistas, su abandono en junio de 1875, su estado en aquel entonces, con el aparato y el edificio destrozados y la variación de su emplazamiento para que la luz pudiera verse desde el Fondadero de Higuier. El nuevo faro debía estar a la altura de los próximos de Francia y demás faros extranjeros.

Las primeras modificaciones fueron sugeridas por la Dirección de Obras Públicas en un escrito fechado el 10 de julio de 1877, en el que también se pedían una serie de explicaciones más minuciosas respecto a algunos puntos concretos y se devolvía a Lafarga su memoria.

Lafarga respondió el 20 de noviembre de 1877 a la Dirección General de Obras Públicas adjuntando las explicaciones y modificaciones solicitadas. Extractamos a continuación algunos de los puntos que aparecen en este documento y que consideramos de especial interés. Con respecto a la luz y a la altura del faro nos dice que *“La luz que se ha de colocar en Yguer [...] ha de ser la de un faro de 4º orden con destellos y este foco luminoso por su poder alcanza, no las 12 ó 15 millas como indica nuestro plan de alumbrado, sino mas de veinte millas en circunstancias ordinarias de la atmósfera. [...] ...es preciso una altura [...] en numeros redondos de 55 metros, cuya cifra referida al nivel de mareas vivas medias, que se halla dos metros mas elevado, se reduce á 53 metros cuya altitud es la que real y verdaderamente se consigna en el proyecto presentado...”*.

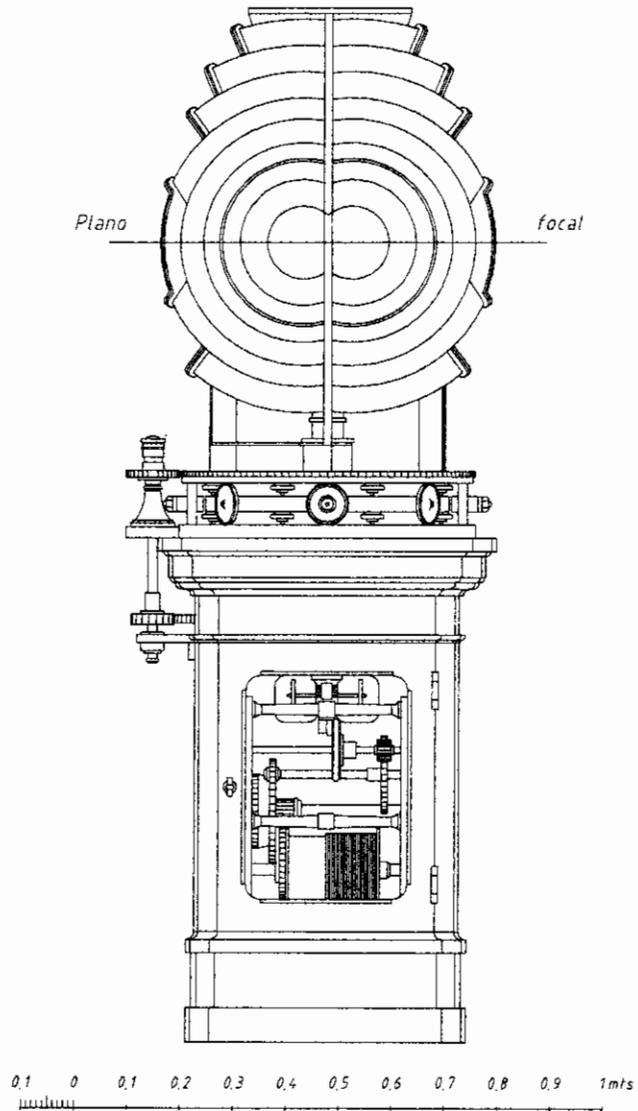
También justifica su localización: *“La punta de este cabo la forma el islote de Amute, es su extremo septentrional y la mejor posición para el faro fuera este mismo peñon, si su poca altura, su pequeñez y su falta de resistencia, permitieran colocar sobre su cresta una construccion definitiva y con todas las condiciones de solidez. [...] De no colocar la luz en el islote y de situarla en la costa tenemos que alejarnos del escarpe: este se halla fuertemente combatido y es indispensable irse retirando hasta unos 100 metros de su borde: allí se presenta un espacio horizontal, bien dispuesto para la edificacion [...]”*

En documentos posteriores también aparecen referencias a otras cuestiones conflictivas, como la ventilación directa y luz de los retretes del edificio o la reforma de las armaduras de las piezas destinadas a habitaciones y demás dependencias (en escrito del 10 de julio de 1878, con contestación del 11 de Diciembre del mismo año).

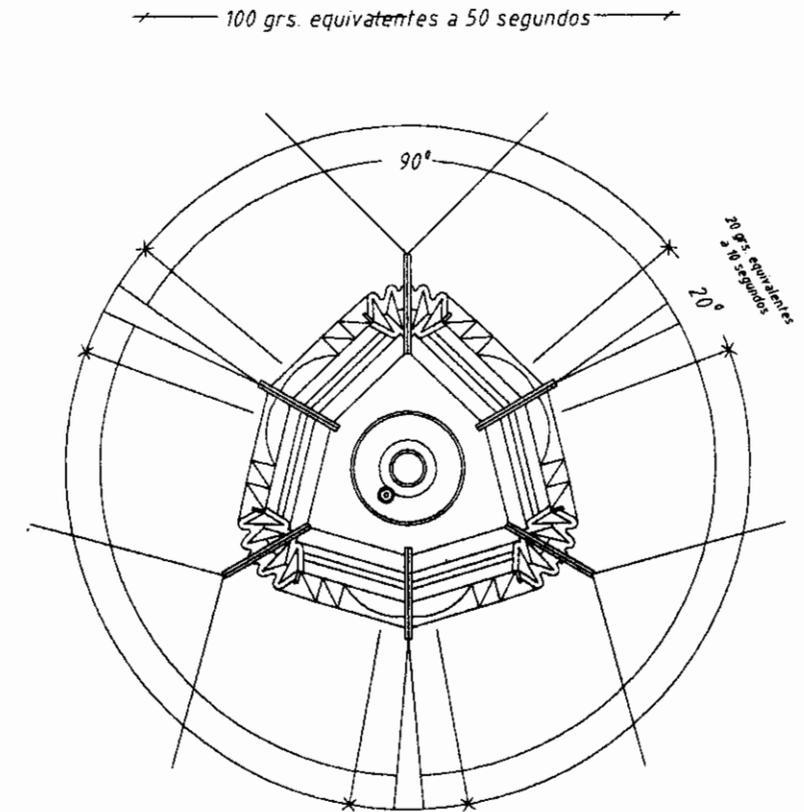
La Dirección General de Obras Públicas, Comercio y Minas convocó la subasta de la adjudicación de las obras en 1879 en los siguientes términos: *“En virtud de lo dispuesto por Real orden de estas fechas esta Dirección General ha señalado el día 23 del próximo mes de Abril á la una de su tarde para la adjudicación en pública subasta de las obras de nueva construcción del faro de Higuier, provincia de Guipuzcoa, bajo la cantidad de 67.766'68 pesetas á que asciende el presupuesto aprobado [...]”*. Poco antes se había aprobado también el Pliego de condiciones facultativas y económicas, en el que se hacía una exhaustiva descripción y procedencia de los materiales a emplear en la obra y de la duración de ésta, junto con el presupuesto que incluye el gasto de los materiales, del transporte de éstos y de la mano de obra. Respecto a su procedencia nos encontramos con sillería de Motrico, cal procedente de las caleras de Oyarzun, cemento de las fábricas de Zumaya o San Sebastián, arena gruesa de las playas altas del Bidasoa, madera de pino de Holanda, yeso de Azpeitia, ladrillo de las tejas de Irún, etc; *“todos los materiales antes de su empleo, serán reconocidos por el Ingeniero el cual desechará los que crea inadmisibles entendiendose que*

Aparato lenticular y máquina de rotación

Alzado



Aparato lenticular y máquina de rotación



Corte horizontal por el plano focal

en esta obra se han de emplear los mejores de cada clase ó procedencia entre los que se indican". En este mismo pliego encontramos una interesante referencia a la fuente natural de Higuier: "Para más facilidad en esta obra, el rematante arreglará y pondrá caño y pilón y una balsa á la inmediata fuente de Iguer, cuyas aguas y obra quedarán para el faro [...]". Parece ser que las obras comenzaron finalmente el 1 de Junio de 1879.

El 24 de marzo de 1880 se presentó la Memoria relativa al presupuesto para la adquisición del aparato lenticular, maquinaria de rotación, linterna y accesorios para el faro de 4º orden. En esta memoria se designa el tipo de destello a asignar al faro, concretamente de color rojo y a intervalos desiguales de 10 y 50 segundos alternativamente, para conseguir lo cual se encarga el aparato a Mr. Barbier et Fenestre de Paris, con un presupuesto asignado de 18.525 pesetas³. También se habla de la necesidad irrevocable de aumentar el diámetro de la torre para que el aparato encargado pueda caber, dejando espacio suficiente para que el torrero se mueva a su alrededor, arreglo todavía posible a pesar de que la construcción del faro está en pleno proceso.

Ante este problema, Lafarga redacta con fecha de 1 de julio de 1880 una nueva Memoria en la que se varían las dimensiones del cuerpo superior de la torre, dándole una anchura de dos metros, en vez del metro sesenta que estaba previsto en la primera memoria, aumentando ligeramente el presupuesto de construcción.

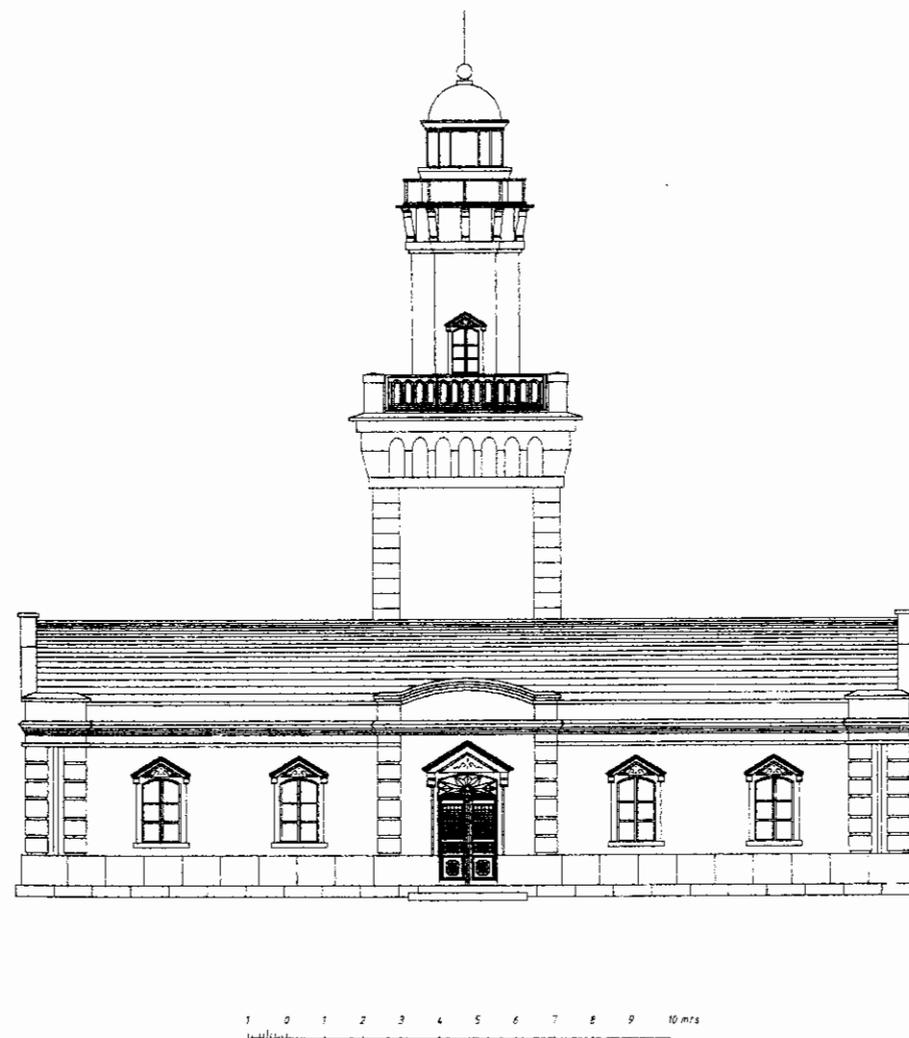
Aunque parece ser que las obras del faro terminaron en 1881, en el Archivo Histórico Municipal de Hondarribia consta un documento dos años posterior (22 de febrero de 1883) en el que se hace referencia a su finalización: "Estando ya terminadas y recibidas definitivamente las obras de construcción del nuevo faro de Iguer enclavado en esa jurisdicción, ejecutadas por el contratista Don José Javier Eizaguirre, es preciso, para que dicho interesado pueda retirar la fianza que tiene prestada como garantía del cumplimiento del compromiso, que haga constar por medio de certificado expedido por esa Alcaldía haber satisfecho todos los formales, materiales y demás que con la construcción de dicho faro se han originado".

El nuevo faro tiene planta rectangular, de 23 metros de largo por 8 de ancho. La torre, que en su interior alberga una escalera de caracol de dos tramos, con pisos de piedra y hierro fundido respectivamente, cuenta con dos cuerpos. El inferior, de planta rectangular, es de mampostería, y el superior, de forma octogonal, de sillería caliza, arenisca y de mármol. Tanto el edificio como la torre se pintaron de gris claro de modo que la caliza de la sillería en las esquinas y el cornisamento destacara bien.

3. Este aparato, una vez instalado, contó con la peculiaridad de ser el primero con estas características que se puso en funcionamiento en España.

Fachada meridional

Alzado



Presupuestos

Previamente a la ejecución del proyecto del faro y posteriormente del camino de servicio, es decir del que uniría el arrabal de la Magdalena con el cabo Higuera, Lafarga solicita permiso y dotación económica para hacer los trabajos de campo preliminares e imprescindibles como el levantamiento topográfico, con arreglo al presupuesto que sigue. Dice que se han de hacer los reconocimientos precisos de costa y rivera del fondeadero de la isla de Amuitz ya que sólo existe un plano levantado en 1846 por Beautemps y Beaupres para la Marina francesa.

Presupuesto:

30 días trabajo campo ingeniero a 15 pesetas	450 pesetas
45 días de un ayudante a 8 pesetas	360 pesetas
50 días 6 peones / trabajo campo 300 jornales a 3 pesetas	900 pesetas
Estacas, cuerdas, señales	80 pesetas
Transporte y custodia material de campo	100 pesetas
15 días alquiler bote con dos remeros a 10 pesetas	150 pesetas
Papel de escritura y material dibujo y delineación	60 pesetas
Escribiente y delineante tres ejemplares proyecto	250 pesetas
TOTAL	2.350 pesetas

Presupuesto del faro

En el documento nº 4 del proyecto se consignan los presupuestos parciales y totales según este esquema:

Capítulo 1º Cubicación de las obras.

Capítulo 2º Precios elementales y compuestos:
Jornales de operarios y precios de transporte.
Precios de unidades de obra.
Apéndice.

Capítulo 3º Presupuesto general.
Resumen.

Valgan de muestra unos pocos detalles:

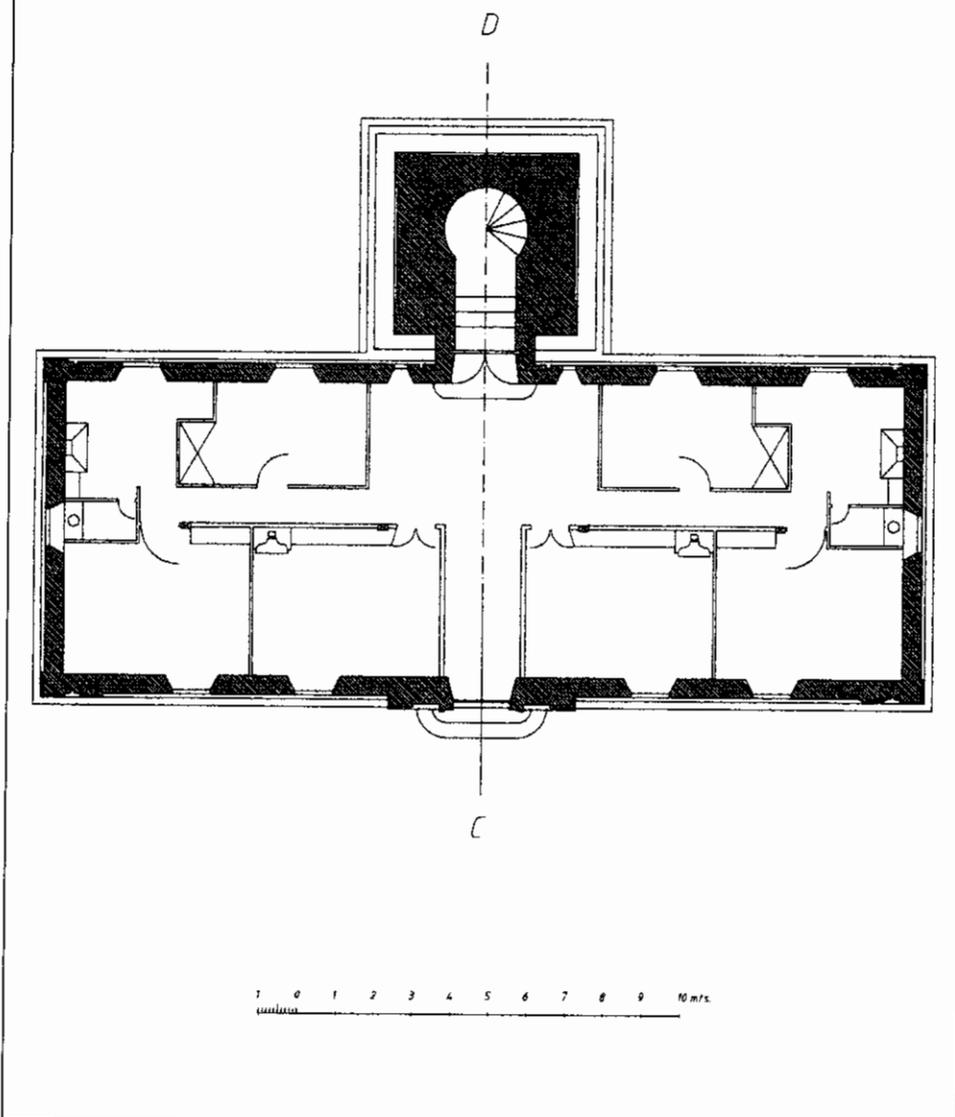
Los jornales oscilan entre el de 1,75 pts. del peón mayor y las 9 del maestro albañil, pasando por las 6,5 del marmolista.

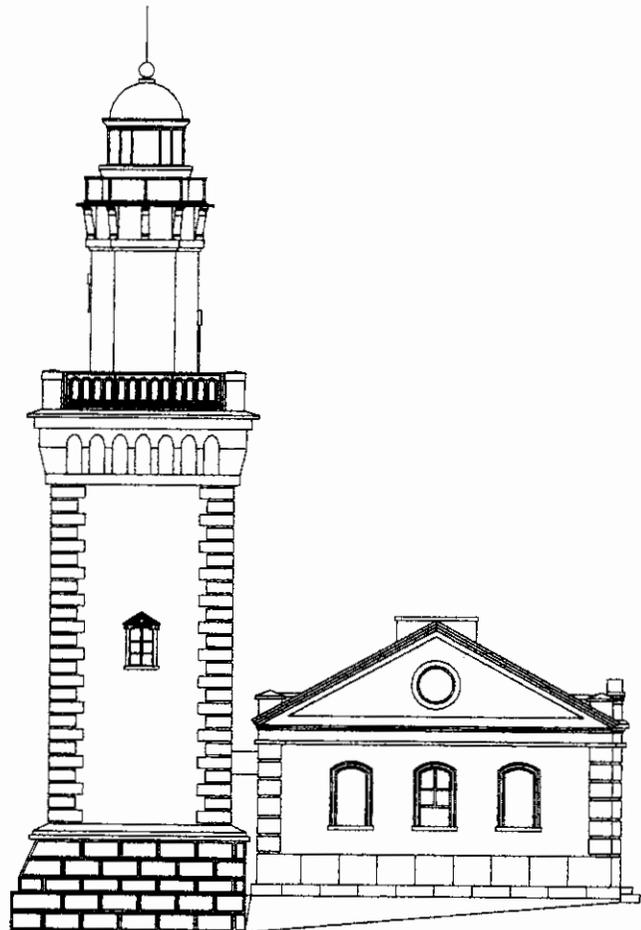
En cuanto a precios de transportes de materiales se consignan, por ejemplo, 37 céntimos por cada metro cúbico desde la cantera de Santiago (8 kilómetros).

En el capítulo de unidades de obra se asigna, entre otras partidas, al metro cúbico de caliza de Fuenterrabía 50 pesetas, y al metro cuadrado de tabique de media asta 28.

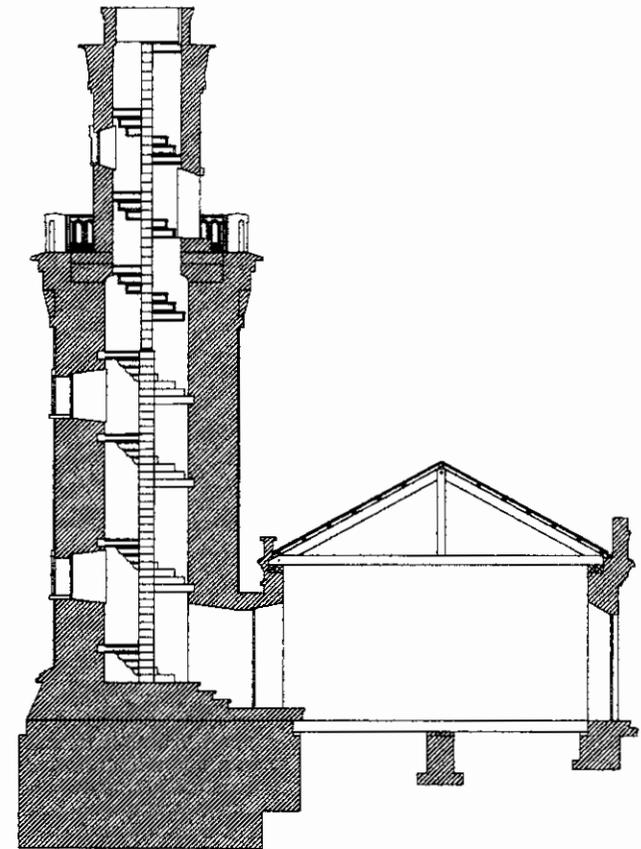
El presupuesto firmado con fecha de 28 de febrero de 1878 se remata con el resumen:

Planta



Fachada lateral

1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 mts.

Sección por CD

1 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 mts.

Torre	26.027,25 pesetas
Edificio	32.900,31 pesetas
Total del faro	58.927,56 pesetas
Gastos imprevistos 1%	589,27 pesetas
Por dirección y administración	2.946,37 pesetas
Beneficio industrial (comprendido el 3% del interés del dinero adelantado)	5.303,48 pesetas
TOTAL	67.766,68 pesetas

Aprobado por Real orden de 15 de marzo de 1879.

Camino de servicio

Realizado el proyecto del camino de servicio desde el arrabal de la Magdalena hasta el cabo, para facilitar el acceso tanto al faro como a las huertas de San Telmo, de una longitud total de 3.260 metros, se señala la fecha del 25 de octubre de 1881 para la subasta de adjudicación de los trabajos bajo la cantidad de 68.192,78 pesetas, cuyo adjudicatario fue Miguel María Mendizabal.



Remate actual realizado en 1957. Autor: J.L.Noain.

119 años

El faro se enciende el 1 de mayo de 1881; el 7 del mismo mes se apaga la luz estacional que lucía en las ruinas del faro antiguo y el 25 del mismo mes un parte comunica que el servicio marcha con la debida regularidad.

Desde entonces se han sucedido muchos acontecimientos; el faro ha venido prestando su servicio a navegantes y pescadores bajo el cuidado de unos cuantos torreros. A juzgar por el proyecto original y su estado actual, no ha sufrido apenas modificaciones, si se exceptúan la sustitución del remate superior por la actual cúpula de cristal y armadura metálica de 1957, los cambios de fuente de alumbrado y la sustitución del mecanismo de giro.

Algunas de estas incidencias se pueden consultar en el Archivo General de Guipúzcoa (Tolosa), en el General de la Administración de la Comunidad Autónoma Vasca de Vitoria, en los diarios de los torreros custodiados por el actual torrero Carlos Garmendia y en el proyecto del camino de servicio disponible en el Archivo general de la Administración en Alcalá de Henares.

BIBLIOGRAFIA Y FUENTES

ARCHIVO DEL MINISTERIO DE FOMENTO, Madrid, Expediente personal de Francisco Lafarga.

ARCHIVO GENERAL DE LA ADMINISTRACION, Alcalá de Henares.

- Legajo 12.205: "Proyecto de Camino de Servicio, Proyecto faro 5º Orden, faro Iguera, 2 exp., 1881-1878".

- Legajo 1.035: "Construcción faro nuevo en cabo Iguera".

ARCHIVO HISTORICO DE HONDARRIBIA, Carpeta faro.

BARANDIARAN, I.; MARTIN-BUENO, M.; RODRIGUEZ SALIS, J.: "Santa Elena de Irún: excavación arqueológica de 1971 y 1972", Colección Oiaso, nº 1, Arkeolan, San Sebastián, 1999.

BENITO, A.M.; ESTEBAN, M.; IZQUIERDO, M.: "El Bajo Bidasoa en época romana. Guía catálogo para la visita del museo de Santa Elena (Irún)", Ayuntamiento de Irún, Irún, 1995.

DE RODA, P.: "Faros de Guipúzcoa", Autoridad Portuaria de Pasajes, 1998.

ESTEBAN, M.: "El País Vasco atlántico en época romana", Cuadernos Universitarios, Departamento de Historia (Mundaiz), nº 6, Universidad de Deusto, San Sebastián, 1990.

HERNANDO, F.: "Recuerdos de la Guerra Civil", Jouby y Roger, París.

PORRAS GIL, C.: "La organización defensiva española en los siglos XVI y XVII desde el río Eo hasta el Valle de Arán", Universidad de Valladolid, 1995.

SANCHEZ TERRI, M.: "Faros españoles del Océano".

SERRANO, N.; PARDO, M.: "Anales de la Guerra Civil", Astort Hos. Editores, Madrid, 1876.

LABURPENA

José Luis Noáin Cendoya jaunak oparo ilustraturiko lana, Higerreko itsasargiaren eraikinaren ezaugarriak eta aldiak ezagutzeko aukera eskaintzen diguna.

RÉSUMÉ

Travail profusément illustré par Don José Luis Noáin Cendoya qui nous permet de connaître les différentes phases et caractéristiques de la construction du fare d'Higuer.

SUMMARY

A lavishly illustrated piece by José Luis Noáin Cendoya showing the different stages and characteristics of the building of the Higuer lighthouse.

RESUMEN

Trabajo profusamente ilustrado por D. José Luis Noáin Cendoya que nos permite conocer las fases y características de la construcción del faro de Higuer.

**PRIMER INFORME DE TIBURCIO SPANOCHI
SOBRE FUENTERRABIA**

César M. Fernández Antuña