

# Notas acerca de la historia del faro de la Isla del Corregidor durante la época de soberanía española

JAVIER GALVÁN GUIJO (\*)

**RESUMEN** A la luz de los expedientes conservados en el Archivo Histórico Nacional y en la Cartoteca del Instituto de Historia y Cultura Militar, de Madrid, se describen los procesos de la construcción, así como de las sucesivas reformas o ampliaciones del faro de la isla del Corregidor en la bahía de Manila, uno de los primeros que lució en el archipiélago filipino. Así mismo se hace un somero análisis tipológico de la construcción en referencia a faros peninsulares de la misma época.

## NOTES ON THE HISTORY OF THE CORREGIDOR ISLAND LIGHTHOUSE, DURING THE SPANISH SOVEREIGNTY ERA

**ABSTRACT** *The construction process, as well as the reforms and enlargements, on Corregidor Island Lighthouse, are depicted in this article, after the existing documents in Archivo Histórico Nacional and Cartoteca del Instituto de Historia y Cultura Militar, both in Madrid. This lighthouse, located on an inland in Manila Bay was among the very first to shine in the Philippine archipelago. A typological analysis of the lighthouse is tackled regarding Spanish lighthouses of the same period.*

**Palabras clave:** Ingeniería, Arquitectura, Faro, Historia, Ultramar, Filipinas.

## LA CONSTRUCCIÓN

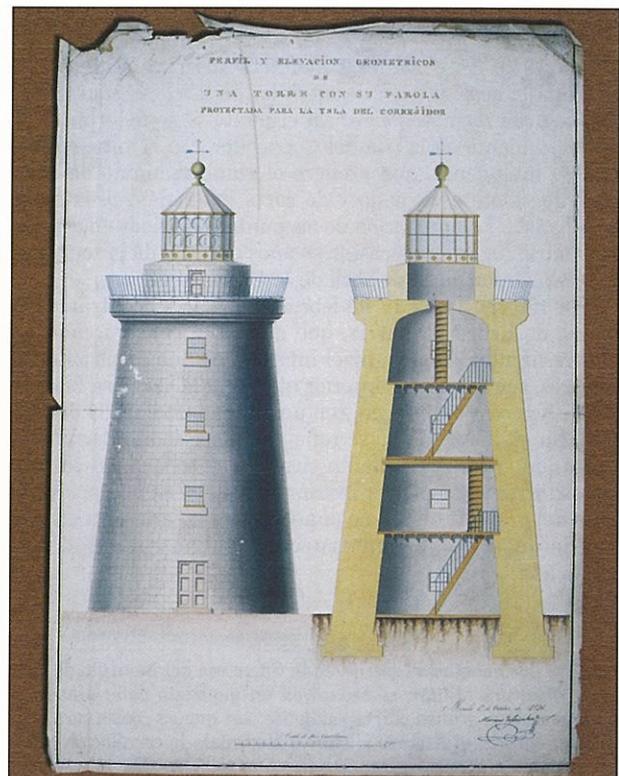
El primer documento del que tenemos noticia, que nos habla del faro de la isla del Corregidor, o más bien de la necesidad de su construcción, es un oficio fechado el 21 de enero de 1835, en Manila, firmado por Pascual Enrile, a la sazón Comandante General de Marina de las Filipinas. *Aumentándose diariamente la navegación de ese puerto de Manila ha sido preciso pensar en darle todos los elementos necesarios para ayudarle a aumentar su prosperidad, y entre ellos se considera indispensable establecer una gran linterna giratoria en la cumbre de la Isla del Corregidor ...*

Pero habrían de pasar más de dieciocho años para que el faro, o si se prefiere el fanal, comenzara a funcionar. Del largo y proceloso camino seguido por el expediente dan cuenta los siguientes documentos a los que vamos a hacer referencia.

La construcción del faro es prevenida en Real Orden de 4 de julio de 1835. En 1836, el ingeniero Mariano Goicoechea realiza un proyecto que no llegaría a llevarse a cabo.

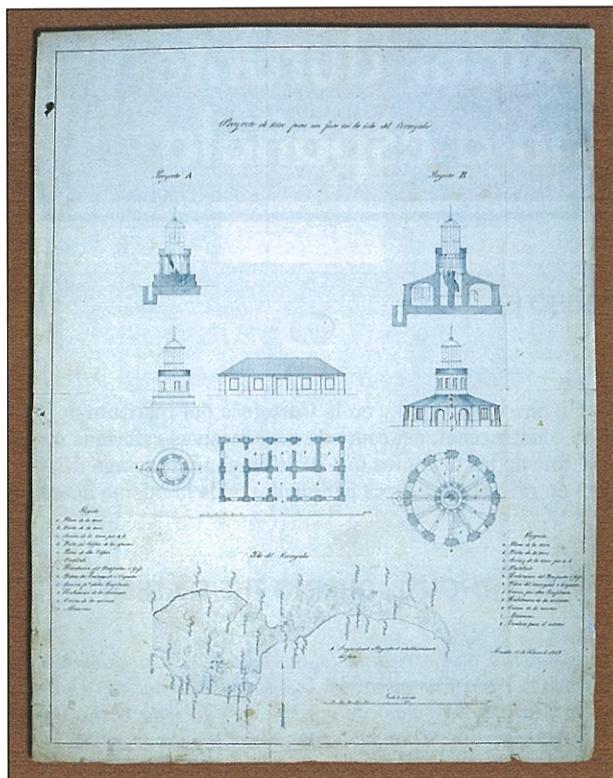
Un informe de Marcelino Oraá fechado el 28 de febrero de 1842 da cuenta del estado en que se halla el expediente, con una pormenorizada relación de lo acaecido hasta entonces, en la que curiosamente no se hace mención alguna al proyecto de Goicoechea. Destaca Oraá los problemas de financiación, así como las dudas sobre la localización más idónea del faro, si en la isla del Corregidor, o en el vecino islote de Pulo Caballo.

La Real Orden de 28 de septiembre de 1942 insta la formación de una comisión para el estudio de ambos problemas:



Proyecto de torre faro en la isla del Corregidor (no realizado). Mariano de Goicoechea, 1836. Instituto de Historia y Cultura Militar de Madrid.

(\*) Arquitecto



Proyecto de torre para un faro en la isla del Corregidor. Pedro Munárriz. 1848. Instituto de Historia y Cultura Militar de Madrid

financiación y localización. La comisión o Junta de Autoridades, convocada por el gobernador Alcalá, se reúne el 22 de junio de 1843. En el punto 1º del acta suscrita al efecto, se aconseja la construcción de un *fanal de 2ª clase, sistema de Fresnell con torre de fierro*. En el punto 5º se determina su establecimiento en la isla del Corregidor, con el voto en contra del intendente, que prefiere el emplazamiento de Pulo Caballo, islote escarpado y de corta extensión, próximo a aquella isla. La aprobación de los puntos recogidos en el acta, no tendría lugar hasta casi tres años después de la reunión!, por Real Orden de 14 de abril de 1846.

Por fin, con fecha 17 de febrero de 1848, encontramos el plano, de Pedro Munárriz, que guiará la construcción, de planta circular, en cuyo nivel inferior se sitúa la casa de los torreros, con un núcleo interior que aloja la escalera helicoidal de acceso a la linterna, con una altura total de 11,50 metros. En el mismo plano se refleja una segunda alternativa, en la que la torre, de planta circular, se separa del edificio de los torreros, de planta rectangular. La documentación escrita del proyecto, así como aquella que pudiera contener las incidencias de la construcción no ha sido todavía localizada<sup>(1)</sup>.

(1) De la documentación escrita en la Cartoteca del Instituto de Historia y Cultura Militar, se separó en un momento determinado la documentación gráfica correspondiente, sin que se conservara –tal como se hizo en el Archivo Histórico Nacional– la correlación entre documentos que pertenecían al mismo expediente. Por ello –hasta que sea posible localizar la documentación escrita que corresponde a los planos encontrados en la Cartoteca– existirán lagunas en la reconstrucción histórica del proceso administrativo y constructivo.

Desde el punto de vista arquitectónico encontramos especialmente interesante este tipo de faros, en los que la planta circular armoniza con la forma proverbialmente cilíndrica de la torre, dando lugar a edificios que pueden leerse como una variación del tema que Bramante iniciara en el *tempietto* de San Pietro in Montorio, y que pasaría a formar parte del repertorio formal clasicista, en innumerables casos a lo largo de la historia: dos cilindros concéntricos, con penetración vertical del interior, que se remata con una cúpula semiesférica<sup>(2)</sup>.

No encontramos demasiados ejemplos de este tipo, si repasamos por ejemplo el catálogo de faros españoles, realizado por Sánchez Terry<sup>(3)</sup>. La imagen del faro de Oropesa (Castellón), inaugurado en 1857, dadas sus proporciones, era muy similar al de Corregidor. Lo mismo que los de las islas Baleares proyectados por el ingeniero Emilio Pou: el de la isla de Conejera, de 1857, y el de la Punta de la Cruz, en Soller (Mallorca), de 1864. También de planta circular, y de mayores proporciones, es el de Cabo Mayor, en Santander, de 1839. Muchos más son los casos de plantas ortogonales, que propician un más fácil aprovechamiento de las habitaciones resultantes.

Se encuentra en la Cartoteca del Instituto de Historia y Cultura Militar de Madrid, un *Plano y Perfiles de una Torre de Vigía y edificios anexos a ella para Ysla de Corregidor*, también de 1848. Este proyecto, cuyo autor nos es desconocido, era bastante más ambicioso que el de Munárriz, y por lo tanto más costoso, lo que probablemente dio lugar a que –como el proyecto de Goicoechea– fuera desechado.

Con fecha 18 de enero de 1853, se da el siguiente **AVISO A LOS NAVEGANTES** por parte del Superior Gobierno de Filipinas:

*Desde la noche del 1º de Febrero (sic) entrante empezarán a funcionar dos fanales del sistema prismático lenticular colocados el uno en la ISLA DEL CORREGIDOR y el otro en PULO CABALLO, ambos en la boca de la bahía de esta capital y cuyo orden y situación son las siguientes:...*

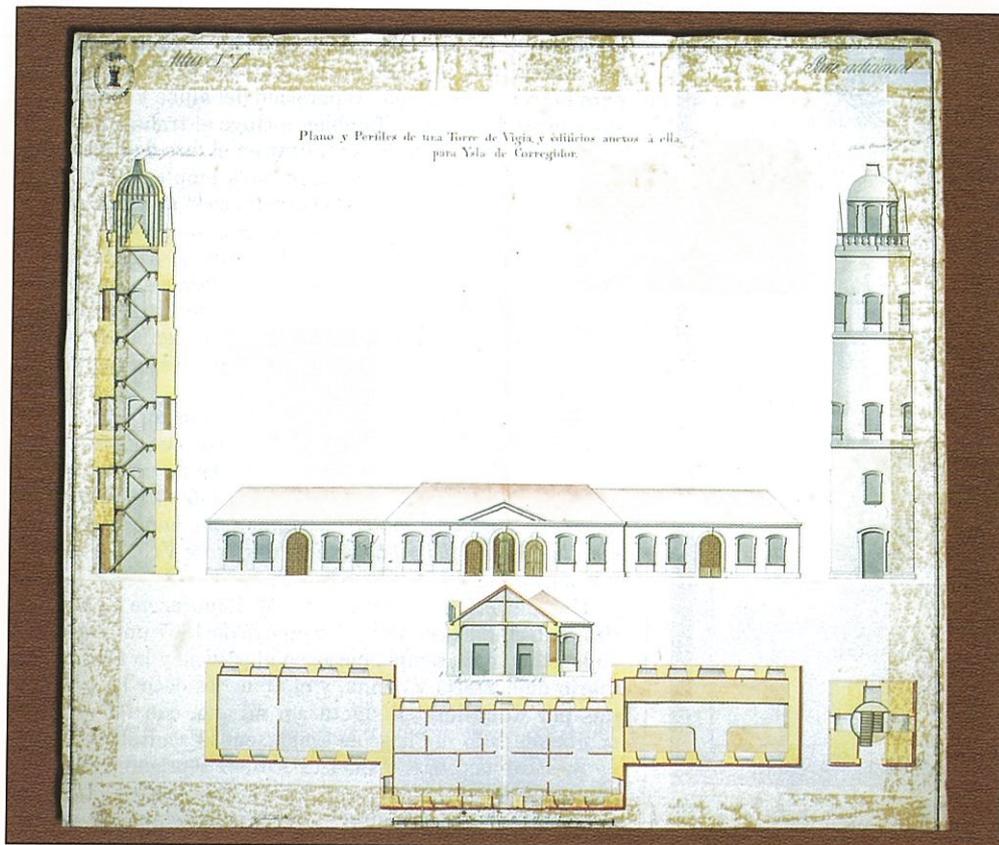
Sigue el aviso, con la descripción de los datos náuticos correspondientes, y con la fecha y la firma de Antonio de Urbiztondo. Precisamente en ese mismo día, 1 de febrero de 1853, están fechados, sin firma, sendos planos representativos de los faros, siendo el de Corregidor substancialmente igual al del proyecto de Munárriz. En cuanto al de Pulo Caballo, parece ser que las reticencias del intendente fueron tenidas en cuenta, optándose por la decisión salomónica, de construir los dos. No tenemos, sin embargo, constancia documental del proyecto de Pulo Caballo, ni del correspondiente trámite administrativo aprobatorio de su construcción.

Un documento fechado el 12 de marzo de 1853 nos da detalles sobre el costo de las obras y la procedencia del fanal, construido en París por Mr. Henry Lepaute, y cuyo importe ascendía a 12.500 pesos. El coste total de la construcción del faro de la isla del Corregidor, se elevaba a 37.044 pesos.

En la historia de las construcciones erigidas en Filipinas, las reparaciones, reconstrucciones y restauraciones son

(2) Ver John Summerson: *The Classical Language of Architecture*. Londres. BBC 1963. Edición en castellano: Editorial Gustavo Gili. Barcelona 1974.

(3) Además de su trabajo sobre los faros de las costas españolas, es de especial interés para nosotros, la obra del mismo autor –Miguel Ángel Sánchez Terry: *Faros españoles de Ultramar*. MOPT. Madrid, 1992– en especial la parte dedicada al *Alumbrado Marítimo de las Islas Filipinas*, en el que se hace un recorrido por los distintos faros del archipiélago: de los de Corregidor y Pulo Caballo trata en págs 259 a 267.



Proyecto de torre vigía en la isla del Corregidor (no realizado). Ildefonso de Aragón. Instituto de Historia y Cultura Militar de Madrid.

práctica habitual, consecuencia de la extrema agresividad de los agentes naturales. Un faro, cuya situación es tan expuesta, no podía ser una excepción.

### PRIMERA REPARACIÓN

Los expedientes relativos a la reparación del faro de la isla de Corregidor, que se sucederán a lo largo del siglo, comienzan a producirse a finales de 1859, con un asunto de origen un tanto misterioso: la *Dirección General de Obras Públicas del Reyno* notifica que el faro de luz fija de la isla de Luzón<sup>(4)</sup> y el del islote de Pulo Caballo llevaban algún tiempo sin alumbrar. Por una Real Orden de 13 de febrero de 1860 se pide informe sobre la suspensión de la luz del faro de Pulo Caballo. La Junta de Comercio de Manila toma cartas en el asunto, dando cuenta del estado de funcionamiento de ambos faros, mediante escrito de 19 de abril de 1860. El encargado de los dos faros, Corregidor y Pulo Caballo, manifiesta *que dicha luz no había sufrido nunca la menor interrupción durante el quinquenio a que se refería la pregunta de la Comandancia de Marina*. Muy al contrario ha habido un gran celo en el mantenimiento, llegando el presidente (¿de la Junta de Comercio?) a tener que poner de su bolsillo el dinero para el aceite de alumbrado.

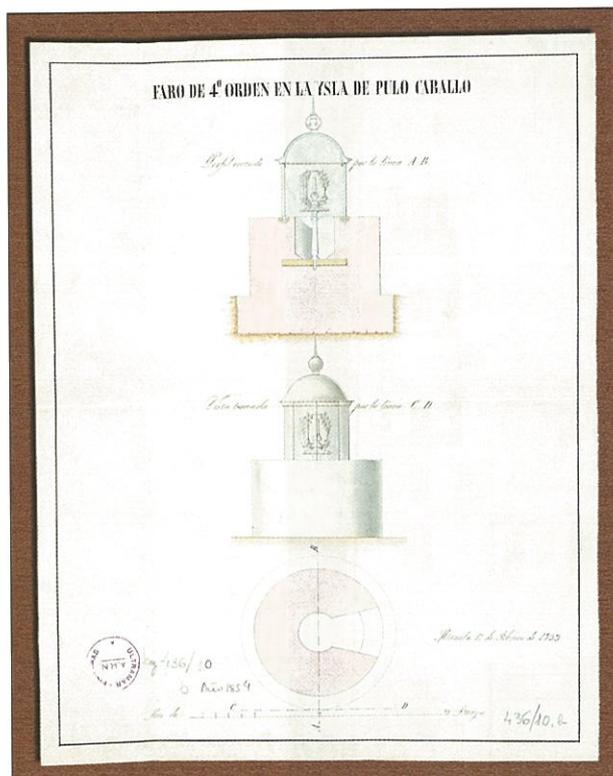
Con fecha 24 de abril de 1860 el gobernador Ramón M. Solano remite un informe al ministro de Guerra y Ultramar, en contestación a la Real Orden sobre la suspensión del alumbrado: *... en cuanto a faros, tenemos uno excelente en la isla del Corregidor, el citado de Pulo Caballo, una buena linterna*

*a la entrada del Pasig y otras dos que se acaban de establecer en los puertos de Romblón e Yloilo. De acuerdo con la Comandancia General de Marina se procura el estudio de los demás puertos del archipiélago donde conviene el establecimiento de otros, así como de boyas y balizas que señalen los sitios de peligro a los numerosos buques que surcan los mares.* Con fecha 25 de diciembre de ese año el ministro de Guerra y Ultramar remite al de Fomento el escrito del gobernador Solano sobre la suspensión del alumbrado del faro de Pulo Caballo.

A pesar del calificativo de excelente que merecía para el gobernador Solano el faro de la isla Corregidor, su estado requeriría ya en aquel momento de algunas reparaciones, como lo prueba el informe de 26 de julio de 1860, emitido por una comisión creada al efecto por la Junta de Comercio de Manila, encargada de visitar el faro. La comisión encuentra indispensables ciertas obras de reparación ya que una parte del torreón ha perdido sus aplomos, con lo que la armadura de hierro que sostiene la farola se ha movido, lo que provoca el movimiento irregular del aparato giratorio de las lentes. Además el tejado del torreón se encuentra deteriorado, y resulta preciso adquirir ciertos enseres muebles. En Pulo Caballo el alojamiento para el encargado de la luz requiere reparaciones.

Una nueva inspección, esta vez a cargo del arquitecto de la Junta de Comercio, Amado López Esquerria, será llevada a cabo en los faros, a raíz de la cual se redactarán los presupuestos y pliegos de condiciones correspondientes, con fecha 11 de octubre de 1860, para acometer las obras de reparación y nueva construcción necesarias. Según López Esquerria el edificio no acusa desplome alguno, por lo cual la causa de la excentricidad de los ejes de la farola no proviene del mismo. Con fecha 3 de diciembre de 1860 se da cuenta a Madrid –en escrito del Gobernador al presidente del Con-

<sup>(4)</sup> Es evidente que quería referirse a la isla del Corregidor, no a la de Luzón.



Faro de 2º orden en la ysla de Pulo Caballo. Sin firma. 1853 (Levantamiento realizado al finalizarse la construcción). Archivo Histórico Nacional de Madrid

sejo, encargado del despacho de los negocios de Ultramar del expediente sobre reparaciones en los faros de Corregidor y Pulo Caballo, con cargo a fondos locales.

Con fecha 21 de junio de 1861 se comunica a Madrid la autorización del gasto para obras urgentes de reparación en las farolas del Corregidor y Pulo Caballo, siendo dicho gasto de 7888,42 pesos. La aprobación definitiva, con el enterado de la Reina, se da en San Ildefonso a 20 de septiembre de 1861. La fecha de aprobación del proyecto es 16 de julio de 1861.

No tenemos documentación relativa al desarrollo de las obras de reparación acometidas en 1862; al menos sabemos por el documento que citaremos a continuación que se construyó un aljibe. No sabemos el alcance de dichas obras ni su idoneidad, pero el caso es que en 1865 vuelve a hacerse palpable la necesidad de acometer reparaciones en profundidad, dando comienzo a un nuevo y larguísimo proceso administrativo para llevar a cabo tales reparaciones, del que tenemos noticia por el documento de la Inspección General de Obras Públicas: *Copia del expediente sobre reparación del faro de la ysla del Corregidor*, remitido al ministro de Ultramar con fecha 12 de abril de 1869, expediente que recoge un buen número de documentos de los años anteriores.

En un informe fechado el 25 de abril de 1865 se da cuenta de que el edificio se encuentra atacado por el anay, y lleno de goteras, así como la cubierta del aljibe grande construido el año 1862 se encuentra en muy mal estado.

Con fecha 9 de mayo de 1865 se encarga al ayudante del Arquitecto Civil, Juan Caballero, que proceda al reconocimiento del edificio y el aljibe. El informe correspondiente está fechado el 12 de mayo, así como un presupuesto de obra para la reparación del aljibe.

En el presupuesto de Caballero se contemplan las siguientes obras: reparación de la cubierta de la torre, forrado con azulejos del segundo piso, construcción de un camarín para herrería y almacén; reparación del aljibe y de cielorrasos y pisos de la torre. También incluye el trabajo de Caballero las obras necesarias a realizar en el faro de Pulo Caballo: construcción de un camarín para empleados y de un almacén para aceite, así como la instalación de vidrios de colores, que sería finalmente desestimada.

No parece que se acometiera obra alguna, y fechado ya el 11 de abril de 1867 encontramos otro informe sobre la necesidad de colocar azulejos antes que vengan las lluvias y reparar el edificio contiguo. En efecto el faro tenía un revestimiento protector, de azulejos, del que fue desprovisto por el huracán del 27 de septiembre de 1865.

Pasa el tiempo y siguen sin realizarse las urgentes reparaciones que aconsejaba Juan Caballero en su informe. Es al respecto indicativa la cita que extraemos de un documento fechado el 2 de junio de 1868: *Siendo ya de mucha urgencia la reparación del faro del Corregidor por haberse hundido toda la cubierta del aljibe principal, sírvase V.S.Y. despachar a la mayor brevedad el expediente ...*

Un nuevo técnico, el ingeniero M. Ramírez va a entrar en liza, redactando, con fecha 7 de mayo de 1867 un nuevo presupuesto que contempla obras en el edificio y la torre, el camarín de herrería y cocina, y el aljibe, es decir las planteadas por Caballero. Redacta así mismo, con fecha 19 de octubre de 1867 el Pliego de Condiciones Facultativas.

Se sacan las obras a subasta el 10 de septiembre de 1868, convocándose la misma para el día 30 de ese mes. El adjudicatario resulta ser Joaquín Morelló, por un importe de 3645 escudos.

## AMPLIACIÓN Y CAMINO DE SERVICIO

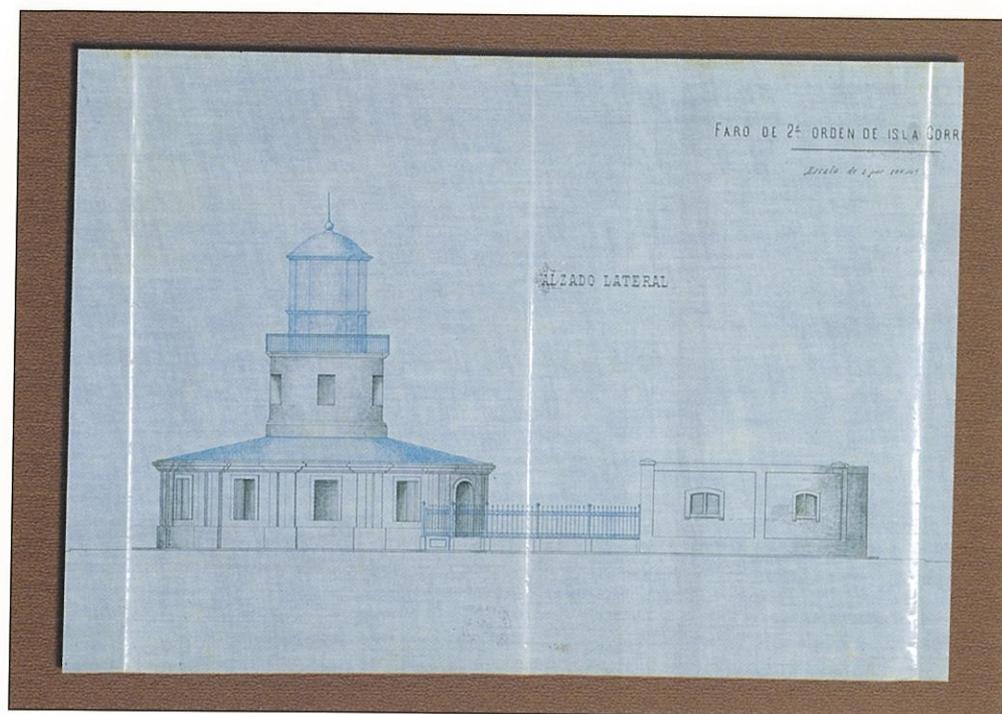
Tras la ejecución de las obras de reparación, el faro debió quedar en estado bastante satisfactorio, pues hasta 1891 no volvemos a tener noticia de la necesidad de efectuar nuevas reparaciones. En este largo intervalo de más de dos décadas, sólo encontramos un documento, fechado el 27 de marzo de 1880, sobre las reparaciones practicadas en el aparato giratorio del faro<sup>(5)</sup>, que no en el edificio, que mantenía básicamente la estructura original del proyecto de Munárriz, de 1848.

La Inspección General de Obras Públicas, en documento de 22 de mayo de 1891, determina se proceda a la redacción de proyecto y presupuesto para la realización de obras consistentes en: 1º) reparación del edificio principal; 2º) reedificación del camarín herrería, añadiéndole cocina y retretes; 3º) construcción del camino de servicio. En documento de 1 de junio de 1891 se estima el presupuesto de los gastos que originará dicho proyecto en 230 pesos.

*El proyecto de reparación y camino de servicio del faro de 2º orden de la isla del Corregidor* lo redacta José Cabestany, y lleva la fecha de 16 de octubre de 1894, con el Examinado del Ingeniero Jefe Guillermo Brockmann. Será aprobado por la Inspección General de Obras Públicas (Ingeniero Casto Olano) el 4 de febrero del año siguiente. El 9 de febrero el Gobernador remite la aprobación a Madrid, que da el enterado el 30 de abril de 1895.

El proyecto consta de memoria, pliego de condiciones facultativas, presupuesto, y once planos. En la memoria se

(5) Era la de la isla del Corregidor la única luz giratoria que existía por aquel entonces en el archipiélago.



Proyecto de reparación y camino de servicio del faro de 2º orden de la isla del Corregidor. José Cabestany. 1894. Alzado lateral. Archivo Histórico Nacional de Madrid.

justifica la necesidad de las obras de reparación y ampliación, por el mal estado del edificio, y por el reducidísimo espacio del que dispone cada torrero. Por razones de seguridad resulta necesario llevar el depósito de combustible al exterior, así como disponer de locales específicos para cocina y despensa, entre otros, dado el riesgo de incendio que se produce cuando en los días de mal tiempo se cocina dentro. Dado el mal estado de la cubierta, se propone la renovación de su armadura, en la misma forma que la existente. El autor del proyecto sintiéndose obligado a respetar el actual edificio, propone para su ampliación la construcción de un pabellón exento en semicorona circular, enfrentado al edificio existente, propiciando la creación de un espacio a modo de patio entre ambas edificaciones. Vemos que a pesar del carácter eminentemente práctico de la edificación, Cabestany, como Munárriz casi cuarenta años antes, no desdeña en absoluto la articulación compositiva de los diferentes elementos arquitectónicos.

Sin embargo la planta del nuevo pabellón debería ser modificada, tras el informe emitido por la Jefatura del Servicio de Faros, con fecha 4 de enero de 1895, firmado por Guillermo Brockmann, el mismo que había examinado el proyecto de Cabestany, del que se extrae el siguiente párrafo: *La planta propuesta para el pabellón, por más que concuerde con la del edificio existente, es difícil de construir, y de ella resultan piezas de forma inadecuada para la mejor utilización de superficie; creemos por tanto, debe engrandecerse el pabellón propuesto y dársele forma más sencilla aunque su coste resulte más elevado.* Se proponen dos soluciones alternativas para el pabellón, una en forma de "C", que será la aprobada, y otra rectangular.<sup>(6)</sup>

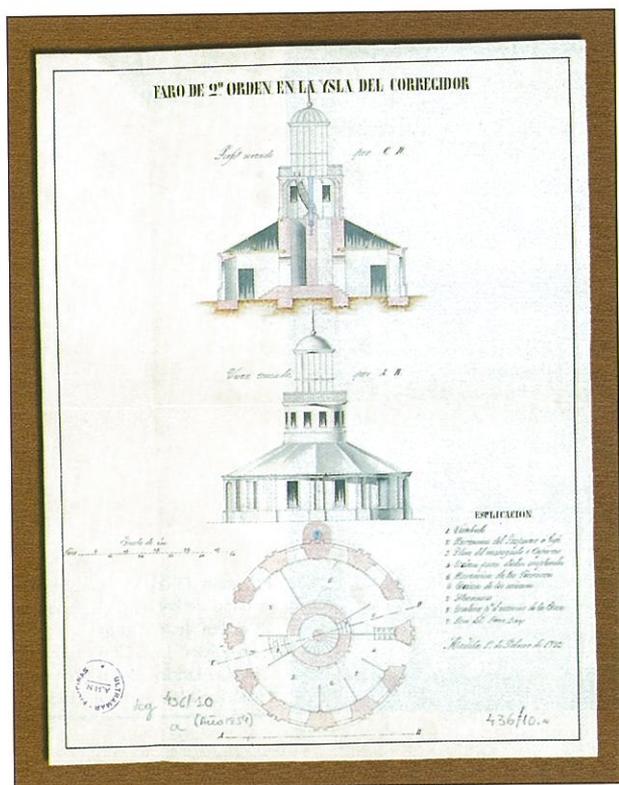
Tras el ajuste del presupuesto, motivado por la modificación de la planta, la Junta Consultiva aprueba el proyecto el 30 de enero, recibiendo la conformidad del Inspector General de Obras Públicas y la aprobación del Gobernador General, con fecha 4 de febrero de 1895.

Sin embargo, el presupuesto debería sufrir una nueva modificación, al no haber licitadores en la subasta, dada su baja cuantía. Se redacta así un presupuesto reformado, por el ingeniero Emilio Serrano, con fecha 9 de octubre de 1895, ascendiendo –el presupuesto de ejecución material– a 17.940,90 pesos, y el de contrata a 21.170,26. El nuevo presupuesto es aprobado en Manila y enviado a Madrid con fecha 19 de octubre, donde se firma el *enterado* el 26 de diciembre de 1895.

Suponemos que las obras se adjudicarían y comenzarían, sin que hubiera mayores incidencias, pues en el documento relativo al *Presupuesto de los gastos de transporte y montaje del nuevo aparato, torreón y linterna para el faro de 2º orden de la isla del Corregidor*, redactado por el ingeniero Antonio Herbella, con fecha 4 de agosto de 1896 se dice: *Ya adelantadas las obras de construcción del camino de servicio del faro de la isla del Corregidor y empezadas las de ampliación y reparación del edificio, debe realizarse el montaje del nuevo aparato, torreón y linterna que hace más de un año se hallan almacenados en esta capital.* Este presupuesto sería aprobado por el Gobierno General el 6 de noviembre, recibiendo el *enterado* del subsecretario en Madrid, el 28 de diciembre.

El encendido del nuevo aparato del faro de 2º orden de la isla del Corregidor se produciría el primero de agosto de 1897.

<sup>(6)</sup> Sánchez Terry, en la obra citada en la nota 2ª, da a entender que se construyó tal pabellón semicircular, lo que evidentemente no ocurrió. Existen algunas otras cuestiones –como la de los cristales de color de Pulo Caballo– en las que el autor de por sentado que una cuestión contemplada en proyecto se materializó, cuando en documentos posteriores se puede comprobar que no fue así. Es sin duda encomiable el trabajo de Sánchez Terry, y dada su amplitud, justificable, el que no se haya podido realizar un seguimiento minucioso de todos los expedientes existentes en el Archivo Histórico Nacional, así como que no se hayan tocado otros archivos, como por ejemplo el del Instituto de Historia y Cultura Militar.



Faro de 2º orden en la isla del Corregidor. Sin firma. 1853 (Levantamiento realizado al finalizarse la construcción). Archivo Histórico Nacional de Madrid.



Imagen actual del faro de la isla del Corregidor, en la bahía de Manila. Fotografía del autor.

Sin embargo las obras, de reforma y ampliación, contempladas en estos últimos proyectos no llegarían a completarse, como se desprende del informe de Guillermo Brockmann, de 18 de febrero de 1898. No se había acometido la construcción del nuevo pabellón, y faltaban por ejecutar algunas obras en el edificio principal. La contrata se había rescindido el 1 de julio del año anterior, y debería realizarse una nueva subasta para la conclusión de las obras, según acuerdo de la Junta Consultiva, de 28 de febrero. El expediente se remitiría a Madrid el 7 de marzo, firmándose el enterado el 22 de abril de ese año, 1898<sup>(7)</sup>.

El camino de servicio sí que había sido concluido, aprobándose el acta de recepción de esta obra, con fecha 18 de abril de 1898, así como la liquidación de las obras de reparación, ejecutadas en el edificio principal.

### PROYECTO DE SEMÁFORO

La preocupación por disponer de un sistema moderno de señalización, adecuado al incesante incremento del tráfico ma-

rítimo en el archipiélago, queda patente con el plan para la implantación de semáforos en algunos puntos de las costas filipinas: Punta Santiago, Cabo Bolinao y Corregidor, redactándose al efecto un proyecto tipo.

En virtud de un acuerdo del Gobierno General, de 16 de abril de 1894, se dispone la construcción de un edificio para semáforo, en la isla del Corregidor, autorizándose la construcción por Real Orden de 27 de julio. El proyecto, que adapta el proyecto tipo al emplazamiento de la isla del Corregidor, próximo al faro, lo realiza Pedro Muntaner en 1896, recibiendo su aprobación en Manila el 23 de marzo de aquel año. Si bien el proyecto no llegó a ejecutarse, por razones comprensibles, cabe pensar que sería recogido por las autoridades norteamericanas para la construcción de la torre de comunicaciones, que todavía se conserva frente al restaurado faro.

### RESUMEN CRONOLOGÍA BÁSICA

- 1835. Oficio del Comandante General de Marina, Pascual Enrile sobre la necesidad del establecimiento de una linterna giratoria en la isla del Corregidor.
- 1848. Proyecto del ingeniero Pedro Munárriz
- 1862. Obras de reparación
- 1853. Conclusión de las obras y entrada en servicio.
- 1865. Necesidad de nuevas reparaciones. Informe del arquitecto Juan Caballero
- 1868. Adjudicación obras de reparación
- 1894. Proyecto de camino de servicio, y de reparación y ampliación del faro. Ingeniero José Cabestany
- 1897. Encendido del nuevo aparato del faro

(7) Entendemos que no llegó a ejecutarse el nuevo pabellón, al menos durante la administración española. En la actualidad existen, junto al edificio del faro –que conserva su primitiva planta circular, pero con una torre más alta– dos pequeños pabellones rectangulares, que se corresponden con las alas paralelas de la “C”, del proyecto de 1895. La construcción de estos pabellones se enmarcó en el proyecto de restauración del faro, –destruido en la SGM– dirigida por el arquitecto Mañosa, tras la cual volvería a encenderse el 6 de mayo de 199. La “C” no podía cerrarse, daba la ubicación de la existente torre de comunicaciones.