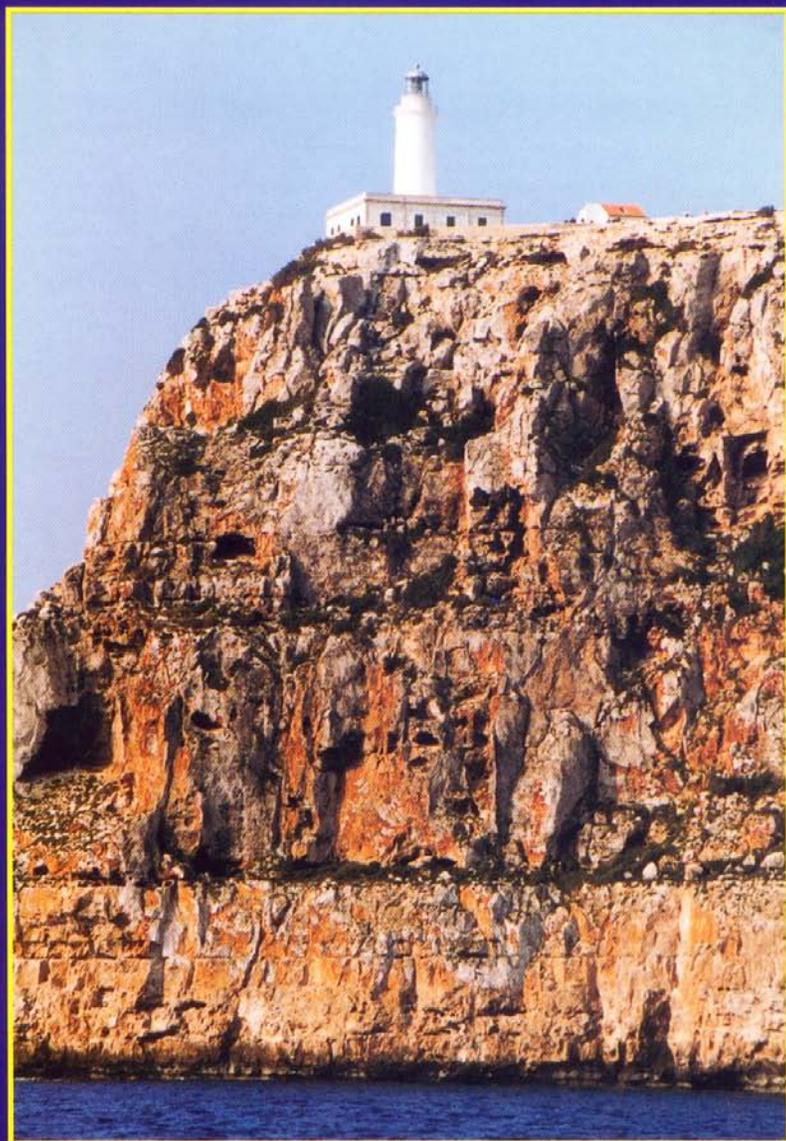


**JAVIER PÉREZ DE ARÉVALO
KOLE SEOANE**



**EL FAR DE FORMENTERA
(LA MOLA)**

JAVIER PÉREZ DE ARÉVALO
KOLE SEOANE

**EL FAR DE FORMENTERA
(LA MOLA)**



EDITORIAL MEDITERRÀNIA-EIVISSA

JAVIER PÉREZ DE ARÉVALO
KOLE SEOANE

**EL FAR DE FORMENTERA
(LA MOLA)**

© Aquesta edició és propietat de l'Editorial Mediterrània-Eivissa
Tots els drets reservats
© Javier Pérez de Arévalo i Kole Seoane

D.L.: PM-1636-2001
ISBN: 84-95565-15-3

Impress a:



Gràfiques Miramar, S.A.
Teixidors 12, naus 6 i 8
Polígon Can Rubiol
07141 Marratxí (Mallorca)

ÍNDIX

PRESENTACIÓ	7
AGRAÏMENTS	8
INTRODUCCIÓ I PRELIMINARS	11
CARACTERÍSTIQUES DEL FAR DE LA MOLA	12
PRIMERA PART: VISIÓ HISTÒRICA EN LA DOCUMENTACIÓ DEL FAR	19
CAPÍTOL I: ISABEL II (1860-1868)	21
CAPÍTOL II: REVOLUCIÓ DE 1868	31
CAPÍTOL III: LA CONSTITUCIÓ DE 1869	33
CAPÍTOL IV: AMADEU I (1870-1873)	34
CAPÍTOL V: I REPÚBLICA (1873)	35
CAPÍTOL VI: ALFONS XII (1874-1885)	37
CAPÍTOL VII: DEMOCRATITZACIÓ DE LA MONARQUIA (1885-1895)	53
CAPÍTOL VIII: GUERRES D'ULTRAMAR (1895-1898)	57
CAPÍTOL IX: 1898	60
CAPÍTOL X: INTENTS RENOVADORS (1899-1902)	64
CAPÍTOL XI: ALFONS XIII (1902-1931)	80
CAPÍTOL XII: II REPUBLICA (1931-1936)	106
CAPÍTOL XIII: LA GUERRA CIVIL (1936-1939)	109
CAPÍTOL XIV: LA DICTADURA (1939-1975)	118
SEGONA PART: ANÀLISI SOCIOLÒGICA	139
INTRODUCCIÓ	141
CAPÍTOL XV: PERÍODE D'OLI (1860-1883)	143
CAPÍTOL XVI: PERÍODE DE PARAFINA (1883-1901)	181
CAPÍTOL XVII: PERÍODE DE PETROLI (1901-1971)	213
CAPÍTOL XVIII: PERÍODE D'ELECTRICITAT (1971-)	266
BIBLIOGRAFIA	268

PRESENTACIÓ

El present treball no ha estat el fruit de cap casualitat, o succés fortuït, sinó que els autors del mateix, per sort o per desgràcia, constitueixen segurament la darrera família que habita el far de Formentera com a conseqüència de ser un dels seus components el tècnic-mecànic encarregat del mateix.

Al llarg de tots aquests anys, que ja són nou, complint destí en aquest Senyal Marítim, ens hem anat identificant amb l'especial atmosfera que desprèn una construcció tan peculiar com és un far i per tant ens hem sentit amb l'obligació de donar a conèixer un passat de més de 130 anys.

No podia ser menys, per tant, que cresqués en nosaltres l'interès per conèixer els nostres predecessors i que amb tota l'estima procedíssim a la classificació minuciosa de tota la documentació oficial que en aquest far es conservava.

El fascinant mirall de la història espanyola i europea en què es va anar convertint l'anàlisi d'aquesta documentació i l'interessant aspecte sociològic implícit en ell, com a conseqüència de les complexes relacions entre les famílies dels torrers, han recompensat amb escreix, les moltes hores de lupa i ordinador que vàrem haver d'emprar durant dos anys fins arribar a la conclusió d'aquest treball.

AGRAÏMENTS

Aquesta feina ha estat possible fer-la gràcies al permís concedit per l'Autoritat Portuària de Balears per utilitzar la documentació oficial d'aquest far, propietat d'aquesta Institució, i molt especialment al recolzament i col·laboració que des del primer moment hem rebut per part del Director Tècnic D. Angel Matías i del Cap de Divisió d'Eivissa D. Juan Antonio Ferrero.

A tots els torrers de fars i tècnics mecànics de senyals marítics que en qual-sevol moment de les seves vides varen prestar serveis en aquest Far de Formentera.

-D. Rafael Urrutia	1861-1863
-D. José Rábago	1861-1862
-D. Guillermo Jofre	1861-1863
-D. Antonio Sbert	1862-1863
-D. Lorenzo Homar	1862-1863
-D. Juan Ferrer Roselló	1863-1868
-D. Manuel Oribe	1863-1873
-D. Zenón Tur	1864-1868 i 1892-1896
-D. Miguel Massanet	1868-1873 i 1889-1890
-D. Juan Costa i Torres	1868 Alumne
-D. Juan Roig	1868-1869
-D. José Guash	1869-†1870
-D. Antonio Mayans	1869-nov-des
-D. Miguel Guerra i Nadal	1861-Alumne; 1870-1877 i 1881-1888
-D. Bartolomé Tur i Escandell	1872, set-oct
-D. Juan Torres i Riera	1873 Alumne
-D. Domingo Riera i Ferrer	1873 Alumne
-D. Carlos Tur i Juan	1873 Alumne
-D. Antonio Gamba	1873 Alumne
-D. Carlos Tur	1873 Alumne
-D. Jaime Mayans	1873 Alumne
-D. José Mayans i Ferrer	1873 Alumne
-D. Antonio Moncada	1873 Alumne
-D. Antonio Viña i Forteza	1873 Alumne
-D. José Ferrer i Ferrer	1873 Alumne

-D. José Gamba	1873-1885
-D. Miguel Alemany	1873-1875
-D. Antonio Tur i Ros	1874 Alumne
-D. Gabriel Riera	1875-1879
-D. Jaime Viñas i Planells	1868 Alumne; 1877-1882
-D. José Marí i Riera	1867 Alumne; 1879-1881
-D. Vicente Colomar	des de 1879-Suplències
-D. Juan Ferrer i Mayans	1880 Alumne
-D. Francisco Juan i Tur	1881 Alumne
-D. Juan Colomar i Ferrer	1881 Alumne
-D. José Cifre i Salas	1881-1889 i 1891-1892
-D. Francisco Mayans i Tur	1882-1892 i 1901-1908
-D. Damián Ferrer i Mayans	1882 Alumne
-D. Vicente Cardona	1883 Alumne
-D. Miguel Nebot	1885-1888
-D. Jaime Serverá	1888; feb-nov
-D. Juan Fuster	des de 1888 Suplències
-D. Lucas Tur	1888-1891
-D. Sebastián Mas	1888-1891
-D. Jerónimo Carbonell i Ferrara	1889; mar-agos
-D. Juan Tauler i Vila	1891; mar-maig
-D. José Torres i Cardona	1892-1899
-D. Clemente Garau	1892-1893
-D. Andrés Oliver i Mut	1893-1897
-D. Juan Costa	1873 Alumne i 1896-1901
-D. Bartolomé Alzamora	1898-1899
-D. Juan Hernández i Wallis	1899; gen-oct
-D. Vicente Ferrer Verdera	1899-1918
-D. Adolfo Golobardas	des de 1900 Suplències
-D. José Escandell Costa	1900 Alumne
-D. José Escandell Marí	1900 Alumne
-D. José Costa Torres	1900 Alumne
-D. Pedro Costa Torres	1900 Alumne
-D. Juan Costa Ferrer	1900 Alumne
-D. Juan Vidal	1901-1911
-D. Abelardo Ramírez	1908-1909

- D. Juan Salas Alberti 1909-1918
- D. Manuel Mayans Mayans 1909 Alumne i 1911-☩1919
- D. Blas Perelló 1918-1922
- D. Pedro Benvingut 11-XII-1918-☩15-II-1919
- D. Pedro Bonet 1919-1921
- D. Francisco Grimalt 1922-1923
- D. Onofre Ferrando 1923-1941
- D. Jaime Sastre des de 1926 Suplències
- D. José Gasull Such 1928-1941
- D. Jaime Coras des de 1932 Suplències
- D. Diego Ponce de León des de 1936 Suplències
- D. Francisco Gil des de 1938 Suplències
- D. Rafael Salvá des de 1941 Suplències
- D. Guillermo Adrover des de 1941 Suplències
- D. Antonio Aguirre 1942; feb-des
- D. José A. Gradaille Trobo 1942-1949
- D. Antonio Ferrández Matamoros 1943-1985
- D. Antonio García Limiñana des de 1944 Suplències
- D. Francisco Massanet Garau des de 1948 Suplències
- D. José Escandell 1948 Alumne
- D. Juan Monserrat Fullana des de 1949 Suplències
- D. Vicente Mayans i Mayans 1948 Alumne i 1949-1961
- D. Bartolomé Llopart Jiménez des de 1949 Suplències
- D. Miguel Porrens Carrió des de 1954 Suplències
- D. Antonio Roselló Prats des de 1956 Suplències
- D. Jaime Ribas 1963-1982
- D. José A. Guzmán Albiol des de 1964 Suplències
- D. David Suárez des de 1979 Suplències
- D. Fernando Arévalo Díaz del Rio 1983 Alumne
- D. Eduardo García de la Banda García 1982-1988
- D. Santiago Ribas 1987-1989
- D. Salvador Sanz des de 1989 Suplències
- D. José Ignacio Menéndez González 1990-1994
- D. Fco Javier Pérez de Arévalo López 1989-en actiu

Nota.— Les dades amb ☩ indiquen que el torrer va morir estant encara destinat al Far de Formentera.

INTRODUCCIÓ

La prova més evident de la gran importància dels senyals marítims, és que aquests varen començar a utilitzar-se des dels temps més antics, en aquells llocs on la navegació era un medi de comunicació comercial i una forma d'expansió territorial.

Els primitius senyals marítims, consistien en grans foguerons dins els quals es cremava fusta, que s'encenien en determinats punts pròxims als ports o metròpolis, essent el més cèlebre i antic d'aquests senyals, el de l'illa de Pharos, propera al port d'Alexandria, a Egipte, que va donar nom als senyals marítims successius.

També a les Balears el far de Portopí, al Port de Palma de Mallorca, va ser un dels primers fars que es varen establir a la Mediterrània i quan es va substituir la foguera de fusta per l'oli vegetal, va existir (1) una mena de tribut entre els agricultors de Mallorca, pel qual cada colliter d'oli estava obligat a donar una determinada quantitat per al manteniment de la llum del far.

El nombre de senyals marítims va ser en un principi molt reduït, però a mesura que es varen obrir noves vies a la navegació, l'establiment dels fars es va estendre a tot al llarg del litoral marí, arribant a implantar-se a les illes i caps més sortints de les costes. Però quan l'ús dels senyals marítims va començar a adquirir vertader desenvolupament va ser quan es va aplicar el vapor d'aigua a la propulsió de les embarcacions, i es va estendre des d'aquest moment el balisament de les costes d'una manera considerable.

El 1861, el denominat Far de Formentera, més conegut en l'actualitat com Far de la Mola, va començar a funcionar oficialment el 30 de novembre, entrant a formar part del grup de senyals marítims de les Pitiüses.

(1) *Faros y Señales Marítimas*. Juan Gutiérrez Gracia. Madrid 1926.

CARACTERÍSTIQUES DEL FAR DE LA MOLA

Segons consta a la *Memoria Relativa* al consum d'oli i duració de l'enllumenat als fars de les costes d'Espanya durant els anys econòmics de 1873 a 1881, redactat pel Depósito Central de Faros i editat a Madrid el 1884, el far de Formentera està catalogat de segon ordre amb els de Cabrera, sa Conillera, cap de Cavalleria, Illa de l'Aire i Formentor, per dir només els senyals marítics de Balears durant aquests anys, ja que tots ells tenen característiques similars quant a consum d'oli i duració de l'enllumenat, objectes principals d'aquesta *Memoria*.

S'ha d'afegir que tots els fars existents en aquest període es divideixen en sis ordres diferents que a més (tenint en compte la diversa duració de la nit segons les distintes latituds geogràfiques en les quals es troben ubicats) es subdivideixen en quatre grups d'estudi.

D'aquesta manera s'arriba a formar el següent quadre:

DURACIÓ ANUAL DE L'ENLLUMENAT						
	1r I 2n ORDRE		3r I 4t ORDRE		5è I 6è ORDRE	
GRUPS	HORES	MINUTS	HORES	MINUTS	HORES	MINUTS
1r	4.334	28	4.243	13	4.182	23
2n	4.305	13	4.213	48	4.152	58
3r	4.302	43	4.211	28	4.150	38
4t	4.300	44	4.209	29	4.148	39

Al grup tercer es troben els fars de Balears que comparteixen una latitud mitjana de 40° amb Alacant, València, Castelló, Tarragona i Barcelona.

La classificació dels fars en els sis ordres diferents que s'han comentat amb anterioritat, s'ha realitzat segons els abasts de llums òptics o geomètrics particulars.

Així doncs, els fars de segon ordre estan col·locats en els caps més sortints de la costa i el seu abast geomètric ha d'ésser el més gran possible amb la finalitat que la seva llum es distingeixi des de llarga distància.

Cada ordre d'aparell òptic es caracteritza per la seva distància focal, és a dir la menor distància horitzontal des del focus òptic fins les cares interiors de les lents diòptriques.

Tenint en compte que les característiques poden sofrir qualsevol variació segons el constructor i l'especial aplicació que es doni als aparells, es poden enumerar les esmentades característiques de la següent manera (2):

ORDRE DE L'APARELL	DISTÀNCIA FOCAL m/m	ALTURA DE TOTA LA PART ÒPTICA m/m	ANGLE VERTICAL DES DEL FOCUS °	NOMBRE ELEMENTS DIÒPTRICS	NOMBRE D'ELEMENTS CATADIÒPTRICS	
					SUPERIORS	INFERIORS
1r	920	2.704	126°	17	13 o 18	6 o 8
2n	700	2.121	126°	15 o 11	12 o 16	5 o 6
3r Gran Model	500	1.560	126°	13 o 11	11	4
3r Petit Model	375	1.144	126°	9	8	5 o 6
4t	250	739	126°	5	5 o 6	3
5è	187.5	554	126°	5	5	3 o 2
6è	150	443	126°	5	5	3 o 2

Quant al Far de la Mola, resulta interessant realitzar un estudi comparatiu de les descripcions de l'aparat que figura dins el primer llibre Inventari del qual hi ha constància datat el 19 de juny de 1864 amb l'últim Inventari datat de l'1 de gener de 1993 (3), ja que es poden contrastar a través d'ells unes dades, que han estat útils a dues èpoques ben diferents.

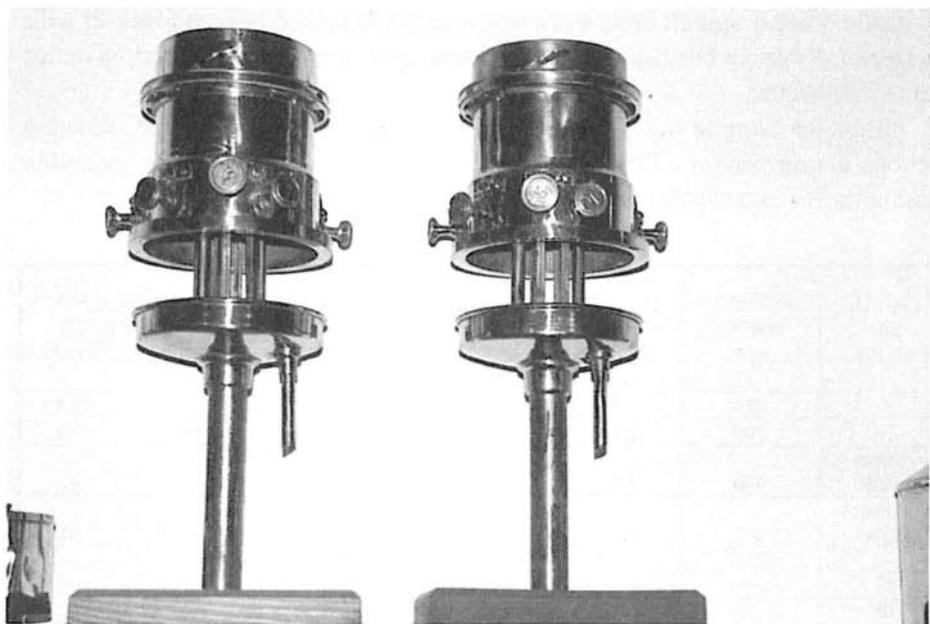
Així, la descripció de l'aparell que figura al "Libro Inventario según las cuentas particulares de alta y baja de los efectos" (4) és la següent:

- *Aparato catadiòptrico de 2º orden de luz fija con seis lentes* 1
- *Lámparas moderadoras, con sus pistones, cadenas y accesorios* 3
- *Mecheros para lámparas* 6
- *Anillo horizontal para las lámparas* 1
- *Columnas en que se apoya el anterior* 3

(2) *Ibid.*

(3) 1993. Els fars d'Espanya passen a formar part de l'Ens Públic "Puertos del Estado". D'aleshores ençà, els inventaris ja no es reflecteixen en aquests llibres.

(4) Foli 4. *Faro de Formentera*. 1866.



Encenedors utilitzats el segle XIX en els fars (Fotografia: V. Pins)

- Columna de hierro de basamento	1
- Linterna con doce montantes: 36 cristales y casquete esférico	1
- Montantes inferiores horizontales	12
- Anillo de hierro en que se apoyan	1
- Para rayos completo con varilla (sic)	1
- Cadena del para rayos	1
- Obturadores	3
- Cristales de repuesto para las linternas	5

Pel que fa a la descripció de l'edifici, el 1864 es va fer així: (sic)

- Puerta principal de dos hojas	1
- Puerta interior de dos hojas	1
- Puertas interiores de una hoja	20
- Ventanas de vidrieras en la Torre	3

- Vidrieras de corredera	32
- Persianas de dos hojas	16
- Rejas de hierro en las ventanas	16
- Cocina con 4 hornillos de hierro, dos alacenas, dos comunes, y dos pilas para fregadero	1
- Canales de plomo para recoger las aguas	8
- Balcón de hierro en el torreón	1
- Algibe con sustentáculo de hierro	1
- Casona con una puerta de una hoja: dos ventanas de madera: una chimenea y diez y ocho (5) vigas en dos departamentos	

Vegem ara les dades de 1993, referides a l'aparell òptic que al mateix temps es remeteixen a 1991 per ser els mateixos.(6).

(Sic)

Consta de dos cuerpos. El superior formado por doce anillos catadióptricos divididos en doce paneles; el cuerpo central está formado por doce lentes dióptricas montadas sobre armadura metálica que parte de un aro que descansa sobre el flotador de mercurio del barómetro.

En la placa de asiento de la columna del barómetro va montada la máquina de relojería con motor de peso que lleva todos sus ejes sobre cojinetes de bolas de acero. Esta máquina sirve de repuesto en la actualidad, para casos de avería en la rotación eléctrica.

Es continua amb la descripció del far

- Número = 579- E.0250.
- Nombre de la señal = Faro de Formentera (agrupación)
- Clasificación = 2ª Orden. Alejado
- Misión = De recalada.
- Situación geográfica = Longitud E - 1º 35'
Latitud N - 38º 39' 44''

(5) Transcripción literal.

(6) Libro inventario, modelo 6, artículo 6º. Dirección General de Puertos, Señales Marítimas, 6ª Jefatura de Costas y Puertos de Baleares. *Faro de Formentera*. 1981.

- Situación local = En la punta más al E de la isla sobre la meseta de la Mola en Nuestra Señora del Pilar.

- Tipo de señal = luminosa.

- Fecha de entrada en servicio = 30-11-1861.

- Identificación nocturna = Luz blanca fija, con destellos cada 5".

- Destellos 0,4.- Ocultación 4,6.

- Cota de la vivienda sobre el nivel del mar = 120 m.

- Cota del plano focal sobre el nivel del mar = 142 m.

- Alcance óptico (7) = Luz fija 21,866 millas.- Destellos 41 millas.

- Parroquia y poblado = Nuestra Señora del Pilar a 3,200 K.

- Capital de la Isla = San Francisco Javier a 16 K.

- Distancia al Puerto de Cala Sabina = 19,300 K.

Linterna

- Constructor y fecha de instalación = Henry Lepaute. Paris año 1861.

- Sistema = Marítima prismática y catadióptrica 3 m. 0 2,5 m. altura a cristales.

- Montantes = 12 verticales con tres cristales planos por cara.

- Cúpula = Semiesférica con doble forro de cobre.

- Cupulino = Esférico de cobre con sistema de ventilación.

- Pararrayos = De cobre con puntas múltiples, una bajada exterior y otra interior; unidas a dos placas pierde fluidos de cobre y 15 piquetas de 2 m. cada una de hierro galvanizado.

Óptica

- Constructor y fecha de instalación = Henry Lepaute Paris. Año 1928.

- Sistema = móvil de 12 paneles, 720 m/m de distancia focal

- Diámetro interior = 1, 500 m.

- Alturas = Parte central dióptrica 835 m/m. Parte superior catadióptrica 850 m/m.

- Procedencia = Del Faro de Formentor, Mallorca (8).

(7) Abast nominal = 23 milles náutiques.

(8) Formentor: Promontori de l'illa de Mallorca situat al NE de l'illa, extrem de la serra de Tramuntana.

Queda de manifest, la riquesa i precisió de detalls en aquestes darreres descripcions, ressaltant la simplicitat de les realitzades el 1864, el que demostra també que el Far de la Mola ha anat adquirint complexitat al llarg dels anys de funcionament, adaptant-se així a les necessitats de la societat que l'utilitza.

L'esbrinar quins han estat els canvis que s'han anat produint en el Far de la Mola, així com les dates en les quals s'han realitzat i com aquests canvis han afectat les persones responsables del seu manteniment serà un dels objectes d'aquest estudi.

PRIMERA PART

CAPÍTOL I

ISABEL II

El govern d'Isabel II el 1844 va invitar la Direcció de Camins a prendre sota la seva responsabilitat l'administració dels Ports i dels Fars (9).

Anteriorment una Reial Ordre del 18 d'agost de 1835 havia disposat a aquest respecte el següent:

S. M. la Reina Gobernadora ha tenido a bien resolver que en lo sucesivo y en todo lo relativo al servicio de Canales y al de los Puertos Mercantes en cuanto a la parte facultativa, los capitanes de Puerto se entiendan directamente por medio de los Gobernadores Civiles, con el Inspector General de Caminos.

Així es va formar una comissió amb la participació de les autoritats de la Marina i Obres Públiques, per elaborar un projecte destinat a subsanar la manca generalitzada de senyalització al país.

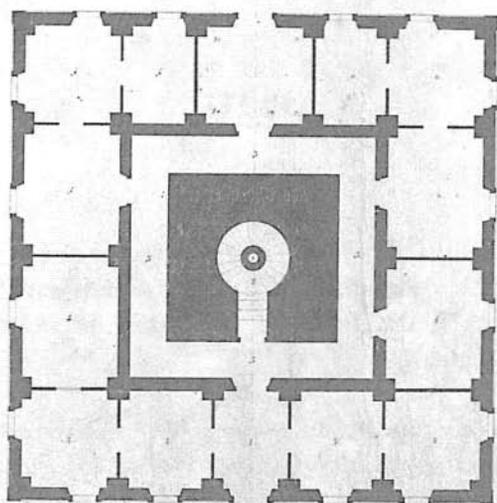
El 13 de setembre de 1847, el Ministre de Comerç, Instrucció i Obres Públiques, va donar a S.M. la Reina l'aprovació del Pla, justificant-lo amb els següents arguments:

Fundado el Ministro que suscribe en todo lo expuesto; y considerando el loable ejemplo que nos han dado las naciones más adelantadas, con el aumento y mejoras de aquellas lumbreras que de noche sirven de guía a los navegantes, para evitar los escollos y peligros que les rodean al acercarse a tierra; el menoscabo que se infiere al honor nacional, mientras disfrutamos en otros países de unas ventajas que por incuria no podemos ofrecer en el nuestro a propios, ni a extraños; las pérdidas, tan frecuentes como funestas por sus irreparables consecuencias, que en semejante estado han presenciado nuestras

(9) *Los Faros Españoles. Historia y Evolución.* Miguel Angel Sánchez Terry. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Madrid 1986.

1868.

A.



Distribucion.

1. Vestibulo.

2. Forro.

3. Galeria de comunicacion.

4. Habitacion del torreero principal.

5. Idm. del ordinaria.

6. Habitacion del torreero auxiliar.

7. Sala del Ingeniero.

8. Almacen.

9. Cocinas.

10. Comina y lavadero.

Plànol original del far de Formentera dissenyat per don Emili Pou (Fotografies: V. Pins)

costas, a pesar del impuesto que satisfacen todos los buques al arribar a los puertos, para asegurar un auxilio que no reciben; y convencido por fin, de que el arreglo mencionado satisface tan cumplidamente como es posible, a una atención que ya figura en el número de las que son a cargo del Estado, tiene la honra de someter a la augusta aprobación de V. M. El siguiente proyecto del Real Decreto. Firmado por Antonio Ros de Olano.

El Pla al qual es refereix l'esmentat Ministre es el Pla General d'Enllumenat que va quedar aprovat per Reial Decret en aquesta mateixa data.

En aquest Reial Decret es pot llegir:

Atendiendo a lo que me ha propuesto mi ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, para el aumento y perfección del alumbrado marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas adyacentes he tenido a bien ordenar lo que sigue:

ARTICULO 1º: Queda aprobado, para que se lleve a efecto en todas sus partes, el Plan General del Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas adyacentes, con sujeción a las bases y advertencias contenidas en la Memoria y planos presentados por la Comisión especial de faros, cuyo resumen general adjunto.

ARTICULO 2º: El gobierno propondrá con este fin a las Cortes, mediante la autorización que al efecto les concedo, que se consigne un crédito de 20 millones para que, incluido en los presupuestos generales del Estado, pueda hacerse efectivo en su totalidad, en el tiempo de cuatro o cinco años.

ARTICULO 3º: En iguales términos se pedirá la autorización necesaria para establecer un impuesto general de faros, sobre cada tonelada de los buques que arriben a los puertos de Península e Islas adyacentes, en sustitución de los que en la actualidad se cobran con los nombres de "Fanal y Linternas", los cuales quedaran desde entonces suprimidos.

ARTICULO 4º: Mis ministros de Marina y de Comercio, Instrucción y Obras Públicas, se pondrán de acuerdo para que, por el primero de los expresados ramos, se facilite la concurrencia de sus dependientes en lo que fuera

necesario, así como algunos buques guarda - costas u otros de la Armada, al mando de sus respectivos oficiales, o de los que al efecto se comisionen, a fin de que los ingenieros de los correspondiente distritos de Obras Públicas puedan hacer el estudio de los parajes notable de la costa, para determinar el punto de emplazamiento de los respectivos faros.

ARTICULO 5º: Bajo la dependencia del Ministerio de Obras Públicas, y por la Dirección General de este ramo, se procederá desde luego a organizar el servicio de los faros existentes, con arreglo a las bases que la Comisión mencionada ha consignado en su citada Memoria, disponiendo de igual modo la reforma de los mismos, y la formación de proyectos para la construcción de los nuevos, a medida que por el Tesoro se faciliten los recursos necesarios.

Dado en Palacio a 13 de septiembre de 1847 =Está rubricado de la Real Mano= El Ministro de Comercio, Instrucción y Obras Públicas= Antonio Ros de Olano.(10)

Aquesta aprovació va sentar les bases materials i organitzatives del que després varen ser els Senyals Marítims i la qual cosa va donar lloc a la construcció de la majoria dels grans fars que existeixen a l'actualitat, entre els quals, el de Formentera.

El dia 11 d'abril de 1849, es va signar una llei establint l'impost de fars:

Ministerio de Comercio, Instrucción y Obras Públicas = Obras Públicas. Doña Isabel II, por la gracia de Dios y la Constitución de la Monarquía Española,

Reina de España: a todos los que presentes vieren y entendieren, sabed que las Cortes han decretado y nos sancionadò lo siguiente:

ARTICULO 1º: En lugar de los arbitrios establecidos en los puertos de la Península e Islas adyacentes con los nombres de Fanal y Linterna, se exigirá en lo sucesivo en los puertos donde hubiese Aduana, y al mismo tiempo que los demás derechos de navegación, un solo impuesto de Faros, bajo las reglas contenidas en los artículos siguientes.

(10) *Ibid.*

ARTICULO 2º: Los buques mercantes españoles que procedan de nuestras posesiones ultramarinas o puertos extranjeros, pagaran un real por tonelada.

ARTICULO 3º: Los buques mercantes extranjeros de igual procedencia pagaran dos reales por tonelada, quedando facultado el Gobierno de S. M. para alterar esta cuota, según la que se exija a los buques nacionales en puertos extranjeros.

ARTICULO 4º: Estarán exentos de este impuesto:

1º Los buques que regresen de otros países en lastre.

2º Los de todos los pabellones que entren y salgan en lastre de nuestros puertos.

3º Los que entren en ellos por arribada forzosa, siempre que no hagan operaciones de carga o descarga. Si las hicieren, pagaran el derecho íntegro, quedando exentos de pagarlo de nuevo en los demás puertos donde continuasen con parte de su cargamento.

Esta disposición sera igualmente aplicada a los buques que entren sin arribada forzosa en dos o más puertos, a descargar los efectos contenidos en registro.

ARTICULO 5º: Los buques nacionales del comercio de cabotaje, pagaran por cada viaje de ida o vuelta medio real por tonelada. Estarán exentos:

1º Los buques que no midan más de 20 toneladas.

2º Los de mayor porte que no hagan una travesía mayor de la de 20 leguas marinas.

3º Los mismos en lo puertos donde hicieren escala, antes de llegar a su destino, cualquiera que sea la distancia que entre éste y el de expedición de su registro.

4º Los que regresen en lastre de los puertos de su destino.

ARTICULO 6º: El impuesto de Faros tendrá carácter de arbitrio temporal y deberá reducirse a los gastos de conservación y servicio, cuando esten cubiertos los de su establecimiento.

Por tanto, mandamos a todos los Tribunales, Justicias, Jefes, Gobernadores y demás autoridades, así civiles como militares y eclesiásticas, de cualquier clase y dignidad, que guarden y hagan guardar, cumplir y ejecutar la presente Ley en todas sus partes.

El Ministre que signa aquest document és el Sr. Juan Bravo Murillo junt amb la rúbrica de S.M. la Reina.

El 21 de maig de 1851 es publica el Reglament i Instrucció per al Serveis dels Fars en el qual es conté el nou Cos de Torrers de Fars. I el 8 de juliol de 1856 es creen i organitzen les Escoles Pràctiques de Fars que permetran als seus aspirants accedir al Cos de Torrers. El 10 de novembre d'aquest mateix any es dicta una Instrucció del Ministeri de Foment al voltant de l'anunci de nous fars. El balisament de les costes i ports d'Espanya i illes adjacents es va realitzar segons un pla específic per a aquest tipus de senyals aprovat per Reial Ordre de 30 de juny de 1858.

El projecte del Far de la Mola, va ser redactat per l'Enginyer en Cap de Balears D. Emili Pou i Bonet (Palma 1830-1888), que a més del de la Mola va redactar altres projectes de fars com el de sa Conillera, es Botafoc, l'illot des Porcs (far d'en Pou), punta Grossa i dic d'abric del port d'Eivissa.

Emili Pou va entregar el seu Projecte el 15 de gener de 1859 comptant amb un pressupost per a les obres de 276.659 reials (11).

L'esmentat Projecte va ser aprovat per Reial Ordre el 15 d'abril de 1860.

Però cinc dies abans, Emili Pou va realitzar la primera referència escrita de la qual hi ha constància, dirigida al Torrer Principal del Far de Formentera, D. Rafael Urrutia i als seus subordinats comunicant-li una sèrie d'errors comesos a l'apartat dels Pressuposts generals de l'Estat, ja que s'hi incloïen els havers d'un any normal de 365 dies sense tenir en compte que 1860, era bixest per la qual cosa es creà la pèrdua d'un dia d'havers.

El 25 d'agost de 1860 varen començar les obres de construcció del Far de la Mola (12), que es varen veure retardades per causa de certs problemes amb el material i es va aprovar un pressupost addicional de 31.643 reials (13).

Queda de manifest doncs que anteriorment a la seva construcció, el Far de la Mola ja tenia una plantilla de personal nomenada al seu càrrec com es reflecteix en la circular abans esmentada.

El dia 20 de març de 1861, s'emet una altra circular des de Palma signada per D. Emili Pou on s'informa els torrers de la Reial Ordre del 28 de setembre darrer per la qual S. M. la Reina (q.D.g.)

(11) *Senyals Lluminosos de les Pitiüses. Història i Evolució*. Pere Vilàs Gil. Consell Insular d'Eivissa i Formentera. 1992

(12) *Ibid.*

(13) *Ibid.*

Ha tenido a bien disponer que las banderas que han de usar las embarcaciones destinadas al servicio de Obras Públicas han de ser las mismas y con iguales condiciones que las de guerra, con la diferencia de ser repetidos cruzados los escudos de Castilla y León de las armas Reales, en medio de los caracteres de O.P. de color azul...

És important de fer constar que fins al març de 1861 signava Emili Pou com a Enginyer 1r de Balears i que el 22 de juny d'aquest mateix any va ser nomenat per Reial Ordre, Enginyer en Cap d'aquesta província com ell mateix manifesta i comunica a tots els torrers en actiu d'aquesta circumscripció amb data 9 de juliol, però va ser a partir de setembre quan es comencen a rebre en el Far de Formentera els primers escrits signats per ell desenvolupant el seu nou càrrec.

Finalment (14) el dia 10 de juny de 1861, les obres del Far de la Mola varen quedar acabades i acceptades provisionalment el 7 de setembre.

El 13 d'aquest mateix mes es rebé la notificació d'encesa:

Su M. la Reina (q.D.g.) se ha servido disponer que el día 30 del mes de Noviembre próximo se ilumine ese faro.

En su virtud y sin esperar nuevas ordenes el expresado día y a la hora marcada por Reglamento encenderá V el mismo continuando así en lo sucesivo. = D que a V.M.A. = Palma 13 de septiembre de 1861 = El Ingeniero Jefe. Emilio Pou = Al Torrero Pral. del Faro de Formentera.

Convé afegir que el Reglament (15), quant a l'hora d'encesa, deia el següent:

Se empezará a encender la luz un cuarto de hora antes de ponerse el sol, para que haya podido adquirir un completo desarrollo en cuanto anochezca ...

(14) *Ibid.*

(15) *Reglamento e Instrucción para el servicio de los torreros de faros*, col·lecció oficial disposada i publicada per la Direcció General de Obras Públicas. Madrid 1859, capítol II, article 23.

I així, el 30 de novembre de 1861, el Far de Formentera va començar a funcionar oficialment. Les dades registrades d'aquest dia en els diferents llibres d'arxiu són les següents:

* *Turno que realizaron los torreros* (16):

Principal de 4,22 a 10

Ordinario de 10 a 2

Auxiliar de 2 a 6,29

* (17) *Hora de encendido: 4 y 22'*

Hora de apagado: 6 y 47'

Duración del alumbrado: 14 horas 29'

* (18) *Peso del aceite consumido: 6 kg. 99 gr.*

* (19) *Observaciones meteorológicas: (20)*

	VIENTOS	CIELO	MAR
<i>12 de la noche</i>	<i>E</i>	<i>Cargado</i>	<i>Llana</i>
<i>6 de la mañana</i>	<i>N</i>	<i>Nublado</i>	<i>Variable</i>
<i>12 del día</i>	<i>NO</i>	<i>Ídem</i>	<i>Ídem</i>
<i>6 de la tarde</i>			

S'ha d'assenyalar que totes aquestes dades varen ser registrades en els seus respectius llibres amb posterioritat al primer dia de funcionament del far, ja que hi ha constància que el 22 d'octubre D. Emili Pou va enviar dos llibres de

(16) *Libro de observaciones durante el alumbrado. 1861.*

(17) *Registro diario de entrada y salida de aceite.*

(18) *Ibid.*

(19) *Libro de observaciones meteorológicas.*

(20) No hi ha constància escrita de les observacions meteorològiques a les sis de la tarda d'aquest dia.

Registre de Correspondència (entrades i sortides), però lamentablement aquesta circular i el seu enviament corresponent, no es realitza fins el 13 de desembre amb destí al Far de Formentera, amb la qual cosa hi cap o bé dubtar de la veracitat de les esmentades dades o presuposar que varen ser anotades per iniciativa del torrer i després, una vegada rebuts tots els llibres, anotades en ells amb el rigor i credibilitat que mereix la seva labor.

El període comprès entre el 30 de novembre de 1861 fins l'1 de gener de 1868 varen ser anys de gran activitat professional i organitzativa a nivell provincial, que seran analitzats en posteriors capítols d'aquest estudi.

OBRAS PÚBLICAS.
CUERPO NACIONAL
DE
INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES, Y PUERTOS.

PROVINCIA DE LAS BALEARES.

Húmero 215

NEGOCIADO

DE

Ampliación de faros.

Señor Al. la Presidencia de
la Real Academia de Ingenieros que el
D. Juan de la Cruz de Arce
presidencia de Ingenieros sea fero.

Consejo de Ingenieros y con el propósito
de ordenar el expediente de
la Real Academia de Ingenieros por los
cuentos de la Real Academia de Ingenieros
continuando así en la misma.

D. Juan de la Cruz de Arce
Presidencia de Ingenieros de 1861

El Ing.º Jefe.

Emilio Fern

Ordre d'encesa del far de Formentera, del 30 de novembre de 1861

CAPÍTOL II

LA REVOLUCIÓ DE 1868

La revolució de setembre de 1868, va fer caure Isabel II del seu tron que ja ocupava des de la mort del seu pare Ferran VII el 1833.

Dins el llibre de Registre General d'Entrada del Far de Formentera es pot llegir el que segueix:

13 de abril: Pongo en conocimiento de V. y demás empleados de ese faro, que el día 2 del actual, se encargó de la Jefatura de esta provincia el Sr. Ingeniero Jefe de 1ª clase D. José Bellón.

No s'especifiquen les causes que varen justificar la substitució del fins ara Enginyer en Cap de Balears Sr. Pou.

El 20 de juliol, el Coronel d'Enginyers, Cap de la Comissió Geodèsica d'aquesta província amb data 21 de juny de l'any que ens ocupa, diu el següent:

En el Faro de Formentera y después de hacer la estación geodésica, se ha marcado el vértice por medio de un taladro hecho en la azotea relleno de carbón molido en el fondo y de plomo en parte superior haciendo uso de la autorización que oportunamente concedió V.

Tres dies més tard, són nomenats alumnes de fars amb destinació al far de Formentera D. Jaume Viñas i Planells, així com D. Miguel Guerra i el 30 de novembre D. Joan Costa i Torres.

Així mateix, a dins altres escrits, el 22 de desembre es va comunicar que el dia 14 d'aquest mes, es va encarregar del comandament d'aquesta província el Sr. Enginyer en Cap D. Emili Pou.

Queden també les causes d'aquesta reincorporació sense explicar en els oficis; ens podem demanar si una malaltia o una responsabilitat política o fins i tot un canvi de destí, el varen allunyar momentàniament del seu càrrec.

Es deu tenir en ment que aquesta mena d'oficis tenen com única finalitat, la d'informar tot el personal actiu en fars, i no la d'explicar els motius de les decisions preses als efectes.

CAPÍTOL III

LA CONSTITUCIÓN DE 1869

El dia 6 de juny de 1869, i promulgada la Constitució per boca del President de les Corts, i exactament un mes després, és a dir, el 6 de juliol, es va rebre al Far de Formentera, la següent ordre:

Tan luego como reciba V. orden del Sr. Alcalde del distrito a que pertenece, se presentaran en el punto que dicho señor les designe a prestar juramento a la Constitución promulgada en 6 de junio último debiendo hacer presente a V. que podrán verificarla simultáneamente todos los torreros y alumnos a fin de que el servicio no quede abandonado.

CAPÍTOL IV

AMADEU I (1870-1873)

El 30 d'octubre es remet des de Palma amb destinació al Far de la Mola, el següent comunicat:

En atención que me es imposible el poder pasar a esa de Ibiza, el Ingeniero Jefe de la provincia ha dispuesto que el sobrestante D. Antonio Noguera se encargue de girar las visitas a los faros de esa Isla ínterin duren las circunstancias que atravesamos. El Ayudante = Fdo. Juan Bautista Arrón.

És de suposar que les circumstàncies a les quals es refereix l'escrit anterior són polítiques, ja que en aquest moment Prim, com a President de les Corts, cercava un candidat a rei, intentant així establir una monarquia constitucional.

El 20 d'agost es proposa al Duc d'Aosta per ocupar la corona d'Espanya, però no serà fins el 3 de novembre quan es comunica a les Corts la seva resposta afirmativa passant a ésser elegit rei el 16 de novembre de 1870 amb el nom d'Amadeu I (21).

Si es rellegeix la data de la circular arribada al Far, es comprendrà la incertesa d'aquests mesos, esperant una resposta tant afirmativa com negativa del candidat a rei proposat. El 24 d'octubre de 1871, l'ajudant d'Enginyer Nicasi Pou, escriu des de Palma:

S. M. El Rey (q.D.g.) por decreto de 12 de mayo último se ha dignado conceder al Ilmo. Sr. Ingeniero Jefe de esta provincia D. Emilio Pou los honores y consideraciones de Jefe Superior de Administración Civil.

Ha quedat així de manifest el reconeixement que es realitza a la labor professional de D. Emili Pou. I el 19 de febrer de 1872 va quedar encarregat de les obres públiques d'Eivissa l'Enginyer D. Joan Malbertí, que serà l'intermediari entre Formentera i Palma de Mallorca.

(21) *Historia política de la España contemporánea*. Melchor Fernández Almagro. Alianza Ed. Madrid 1968.

CAPÍTOL V

PRIMERA REPÚBLICA 1873

Proclamada l'11 de febrer de 1873, després de l'abdicació d'Amadeu I, la primera república representa una forma de govern en el qual el poder resideix en el poble, personificat aquest per un president triat per la nació o els seus representants.

Així, el 7 d'agost de l'any que ens ocupa es va rebre al Far de Formentera, emès des de Palma i firmat per l'Enginyer encarregat D. Honorato Manesa el següent comunicat:

El artículo 51 del nuevo Reglamento de faros aprobado por el Gobierno de la República en 30 de abril de los corrientes faculta a los Ingenieros Jefes de las provincias para poder conceder a los torreros de faros cinco días de licencia para ausentarse del establecimiento con motivo justificado y siempre que quede en dicho edificio más de un torrero. Para poder tener efecto estas peticiones deberán los interesados dirigirse de oficio a los encargados del local el que después de informadas las pasará al Sr. Ingeniero encargado del servicio para la resolución que crea de justicia. Además proviene dicho Artículo que ningún torrero podrá disfrutar más de dos licencias en un año.

El 3 d'octubre d'aquest mateix any, es dirigeixen des d'Eivissa al senyor Torrер Principal del Far de la Mola (és aquesta la primera vegada que el Far de Formentera apareix en els arxius com a Far de la Mola pròpiament dit). L'ofici ve amb el segell de l'Alcaldia d'Eivissa i signat pel seu batle D. Pere Calbet i diu així:

El gobierno de la provincia en Telegrama de la mañana de hoy me dice lo siguiente:

“Disponga V. se vigile si pasan a vista de esa isla algunos buques de guerra y dé aviso inmediatamente a este Gobierno. Dé orden también a los faros para que si pasan por el sur de esa isla avisen igualmente”.

El 12 de desembre s'envia des de Palma el nou Reglament per a l'Organització i Rebut dels Torrers aprovat per Ordre del 30 d'abril darrer. (22).

(22) No figuren en els arxius del far, ni la circular ni el Reglament, tan sols l'entrada en el llibre corresponent.

CAPÍTOL VI

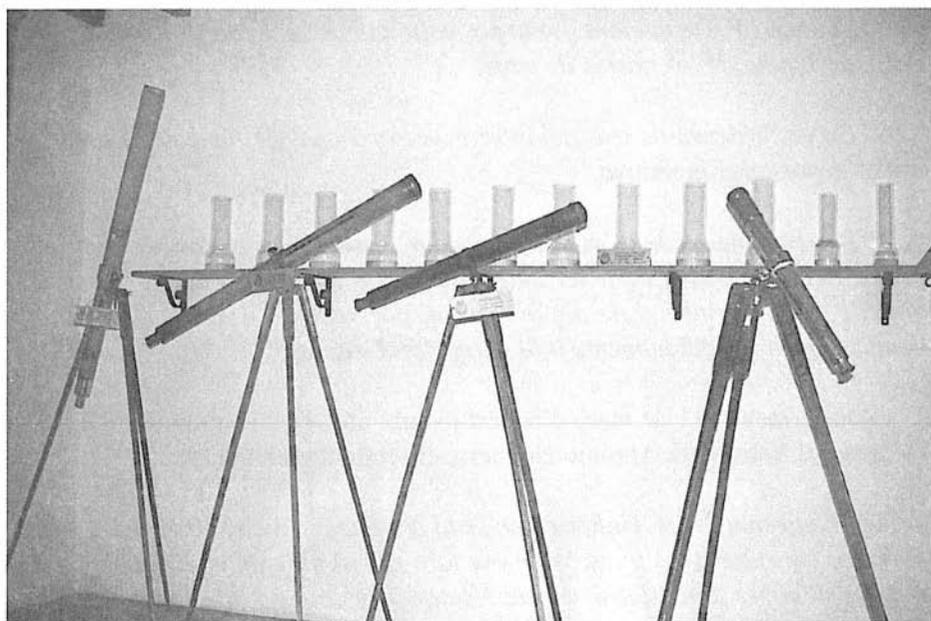
ALFONS XII

Va ser proclamat rei el 29 de desembre de 1874, per això algunes circulars que es reben al far de Formentera durant aquest any encara fan menció a la república.

Així, es pot llegir amb data del 7 de juliol:

Madrid - Ilmo. Sr. Director:

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento con esta fecha da orden siguiente = Ilmo Sr. Teniendo en cuenta las circunstancias especiales del servicio de los faros y la conveniencia de Dictar reglas para las traslaciones de los torreros



Antigues ulleres de llarga vista usades als fars per veure els vaixells. Al fons, diverses xemeneies per a làmpades de fars (Fotografia: V. Pins).

que las desempeñan el Presidente del Poder Ejecutivo de la República ha dispuesto los siguiente:

1º Los torreros de Faros no serán trasladados sino por algunas de las causas que se señalan a continuación:

Primera por hallarse desempeñando el servicio de un faro sin las condiciones que exige el Reglamento. Segunda por ascenso a la clase inmediata que impida al interesado continuar en el faro que sirve en virtud del propio reglamento. Tercera por propuesta fundada del Ingeniero Jefe de la provincia en cuyo caso se hace la Traslación cuando hubiese vacante de la clase a que pertenezca el torrero. Cuarta por propuesta del Gobernador con iguales condiciones. Quinta por petición del interesado elevado por conducto de sus Jefes siendo en tal caso preciso para estimarla que exista vacante en el faro que se solicite. Sesta por permuta entablada por los interesados e informado por sus Jefes.

2ª Cuando las Traslaciones sean por voluntad de los interesados no tendrán derecho alguno de los gastos de viaje.

3ª En las ordenes de traslación se expresara cual de las causas anteriormente expresadas la motiva.

4ª Los Ingenieros Jefes podrán disponer traslaciones dentro de la provincia de su cargo con el carácter de temporales o interinos, cuando el servicio lo exija por enfermedad de algún torrero, por vacante u otro caso análogo, dando cuenta inmediatamente a la Dirección General.

Anteriorment l'11 de març d'aquest mateix any, es va enviar des d'Eivissa i signat pel Sobrestant Antonio Noguera, el següent comunicat:

En Telegrama del Sr. Gobernador de la provincia a fecha 10 del actual mes, dice que consulte a los torreros de ese faro por si quieren contribuir con dos días de su haber para el armamento Nacional; y deseoso de cumplimentar las ordenes de mis superiores me apresuro a participarselo a V. esperando lo haga presente a los demás empleados de ese establecimiento y me diga con toda pre-

mura si se avienen en ceder a favor del Gobierno de la Nación los citados días de haber que les indican.

Així mateix el 30 de novembre es remet des de Palma signat per l'Ajudant Antonio Riquert la següent circular:

El Sr. Ingeniero encargado de los Faros de Ibiza con fecha 30 de noviembre último me dice lo siguiente:

“El Ilmo. Sr. Ingeniero Jefe de esta provincia en comunicación de fecha 19 del actual me dice lo que copio: “La Dirección General de Obras Públicas en 9 de los corrientes me dice lo que sigue: “Ilmo. Sr. = El Ministro de Gracia y Justicia en 5 del actual me comunica la orden siguiente: Excmo. Sr. En vista de la comunicación de V. de 11 de julio último significando la conveniencia de que se hiciera extensiva a los torreros de Faros la Real Orden de 20 de abril de 1863 en la forma que se ha verificado por la del Gobierno de la República de 18 de abril último, el presidente del poder ejecutivo se ha servido acceder a lo significado por V. disponiendo que las citadas ordenes sean extensivas a los torreros de faros y que en su virtud cuando estos tengan que prestar declaraciones judiciales sean citados por conducto de los Ingenieros Jefes de las provincias. De orden del presidente del poder ejecutivo de la República lo trasladado a V. para los efectos correspondientes. Lo que transcribo a V. para su conocimiento y demás efectos.”

Lo que tengo la honra de trasladar a V. para su cumplimiento.

D. g. a V. Muchos años”

I l'1 de desembre de 1874, es va rebre enviat des de Palma, i signat el document per l'ajudant D. Antonio Riquert el següent:

El Ilmo. Sr. Ingeniero Jefe en comunicación de fecha 24 de noviembre próximo pasado me dice lo que copio:

“El Excmo. Sr. Director General del Ramo con fecha 16 de los corrientes me dice lo que sigue: “El Ingeniero Jefe de la provincia de Huelva digo hoy lo siguiente: Vista la comunicación de V.S. fecha 27 de octubre pasado partici-

pando que la Administración económica de esa provincia pretende exigir además del descuento gradual el impuesto de Guerra sobre las indemnizaciones concedidas a algunos torreros de faro por hallarse aislados ó en otras circunstancias especiales los edificios en que prestan sus servicios. Visto lo informado por el negociado de puertos y faros en que manifiesta, que la indemnización que se da a los funcionarios de que se trata es para compensarles de los gastos extraordinarios que por consecuencia del aislamiento en que se hallan les ocasiona la compra y conducción de víveres = Vista la orden del Excmo. Sr. Ministro de Hacienda fecha 31 de agosto de 1873 eximiendo del descuento y por consiguiente del impuesto de Guerra al personal facultativo de Obras Públicas por las cantidades que reciben de indemnización de gastos; esta Dirección General ha acordado decir a V. S. por contestación a su citado oficio, que siendo la indemnización concedida a algunos torreros de esa provincia una compensación por el mayor gasto que les ocasiona la compra y conducción de agua y demás víveres a los puntos aislados en que residen, están exentos así del descuento Gradual como de la novena parte de este que por impuesto de Guerra se exige a los empleados en Decreto de 26 de junio último al aprobar los presupuestos para el año económico 1874 a 1875.

Lo transcribo a V.S. para su conocimiento y a fin de qué en lo sucesivo no haga descuento alguno a los torreros de faros de esa provincia por las indemnizaciones que les están asignadas por enumeración de gastos=

Lo traslado a V. para su conocimiento y a fin de que tenga cumplimiento en la cuenta del presente mes aprovechando para ella los mismos impresos que se han usado en meses anteriores estampando comillas en las columnas de descuento.

Lo que transcribo a V. para su conocimiento y el de los torreros.

Dios guarde a V. muchos años."

Entremig de 1875, concretament el 16 d'agost, es va rebre des d' Eivissa el següent:

El Excmo. Sr. Director de Obras Públicas con fecha 4 del corriente me dice lo siguiente: " Para cubrir una vacante de Torrero de la clase de 3ª en el Faro

de la Isleta en las Islas Canarias, esta Dirección General, antes de acordar lo que proceda con arreglo a la orden de S. A. el Regente del Reyno (23) de 10 marzo de 1870 ha resuelto manifestar a V.S. consulte a los torreros de aquella clase que sirven en esa provincia si alguno se prestaría a ir voluntariamente a las citadas islas, en cuyo caso puede solicitarlo en debida forma.”

El 22 de setembre s'adjudica la contrata del subministrament d'oli als fars d'aquesta província durant l'any econòmic en curs a favor de D. Pedro Juan Oliver, segons Reial Ordre del 4 dels corrents.

El 1876, s'envia des de Palma una circular que va ser rebuda al far de Formentera el dia 9 de novembre i diu el següent:

Por Real Orden de 21 de los corrientes se dispone que los torreros cuyo sueldo excede de mil quinientas pesetas, no tienen la incompatibilidad a que se refiere el artículo 29 de la Ley de Presupuestos de 21 de julio último.

El 8 de gener de 1877 es va rebre al far de la Mola el següent escrit:

La Dirección General de Obras Públicas en 13 de los corrientes se ha servido comunicarme que por Real Orden de 23 de Noviembre próximo pasado se dispone que no es posible dejar de cumplir respecto a los torreros 1º de faros el artículo 29 de la Ley de 21 de julio anterior a menos que rebajandose el sueldo de los mismos a mil quinientas pesetas no resuelva por el Ministro la forma de comprenderlo en el presupuesto legal.

Aquest mateix mes i any, concretament el dia 27, es rebé a Formentera enviat des de Palma i signat per Riquer el següent, dirigit al Torrер Principal de l'illa:

El Muy Ilmo. Sr. Ingeniero Jefe autoriza a V. y a los torreros puestos a sus ordenes para que en las próximas elecciones que tendrán lugar el día 3 del próximo febrero puedan salir del Faro con el objeto de emitir el sufragio en el colegio correspondiente.

(23) Regència de Francisco Serrano Domínguez, Duc de la Torre. Cap del partit liberal (1865), derrotà les tropes d'Isabel II després de la revolució de 1868, i va ser nomenat regent del regne fins a l'adveniment d'Amadeu, sota el regnat del qual va ocupar la presidència del govern.

I el 3 de setembre es rebé el següent:

S.M. el Rey (q.D.g.) de conformidad con lo informado por la sección de Gobernación del Consejo del Estado, se ha dignado conceder al torrero segundo encargado del faro de Cala Figuera D. Miguel Alemany (24) la Cruz de Beneficencia de primera clase premiada por haber salvado de una muerte segura a dos tripulantes del falucho San Antonio que naufragó a las inmediaciones del referido faro.

Lo que traslado a V. para su conocimiento y el de los demás torreros a sus ordenes a fin que sirva de estímulo el interés y cuidado que tiene el Gobierno de S.M en premiar servicios y hechos heroicos.

El 12 de desembre es remet des de Palma un nou Reglament aprovat per Ordre de 30 d'abril anterior.

I entrat ja 1878 es rebé el 22 de març el següent:

Próximas a verificarse elecciones para un Diputado a Cortes en la Isla de Ibiza, he resuelto que participe a V. a los torreros que les concedo licencia para ausentarse del faro o poder acudir a las urnas sin perjuicio del alumbrado (25). Firmado por el Ingeniero Encargado Antonio Sastre.

I continua l'any 1878 trobant-se el 28 de setembre la següent circular:

Vista la comunicación elevada a este Ministerio por ese Gobierno de provincia en 2 de Agosto último, a instancia del Ingeniero Jefe de Caminos Canales y Puertos de esa provincia, consultando si los torreros de Cala Figuera estan o no obligados a pagar las cuotas que se le señalaron en el repartimiento vecinal de Calvia para el año económico 1877-1878 y teniendo en cuenta que el artículo 138 de la Ley municipal vigente solo exceptúa del repartimiento general a los pobres de solemnidad a los acogidos en los establecimientos de Beneficencia y las clases de tropa de tierra y mar y que no cabe conceder otras exenciones que las que taxativamente expresa la Ley S.M.

(24) D. Miguel Alemany fou torrер 2n en el far de Formentera des de novembre de 1873 fins gener de 1875.

(25) Eleccions generals celebrades el 20 d'abril i les de senadors el 3 de maig.



Numero 64
 1777
 Escritos
 Reg. de 1777

Yo el Mando del Rey
 nros Jofes de esta provincia
 con su ll. del finado de que
 se un día de que quis
 Yo el Mando del Rey
 nros Jofes de esta provincia
 con su ll. del finado de que
 se un día de que quis
 Yo el Mando del Rey
 nros Jofes de esta provincia
 con su ll. del finado de que
 se un día de que quis

para de Caridad y
 Miguel Alemany en
 Cruz de Beneficencia de
 primera clase por su
 por haber calzado de una
 muerte de que a dos tres
 entretanto del finado de
 de que se un día de que quis
 Yo el Mando del Rey
 nros Jofes de esta provincia
 con su ll. del finado de que
 se un día de que quis

que a el m. de
 Valencia el día 1777
 Yo el Mando
 Antonio Alemany

Concessió
 de la Creu
 de Beneficencia
 de primera classe
 al torrer
 don Miquel Alemany.

Yo el Mando del Rey

el Rey (q.D.g.) ha tenido a bien resolver que los torreros de faros no se hallan exceptuados de contribuir al repartimiento general; de Real orden lo digo a V.S. para su conocimiento y efectos oportunos.

El Ayudante Antonio Riquer

En aquest mateix any, hi cap comentar una altra circular arribada des de Palma el 21 d'octubre, i signada per l'ajudant Riquer:

El Sr. Ingeniero encargado de este faro con esta fecha me dice lo que sigue:

El Sr. Ingeniero Jefe con fecha 21 del actual me dice lo que sigue = El Excmo. Sr. Director General de Obras Públicas con fecha 9 del actual me dice lo que sigue = El Excmo. Sr. Ministro de Fomento con fecha 1º del actual trasladada a esta Dirección General la Real Orden siguiente: = Excmo. Sr. = La Presidencia del Consejo de Ministros en 26 de septiembre último me comunica la Real orden siguiente = Excmo. Sr. = La Ley de reclutamiento y reemplazo del ejército de 28 de Agosto último, declara en su artículo 21 que todos los españoles al cumplir la edad de 18 años están obligados a pedir su inscripción en las listas del Ayuntamiento en cuya curisdicción (26) residan ellos o sus padres; y en el artículo 25 ordena que ninguno de los individuos comprendidos en dicha disposición podrá obtener cédula personal aunque deberá satisfacer su importe ni desempeñar cargo público honorífico o retribuido con fondos generales, provinciales o municipales bajo la responsabilidad de los que expidan dichas cédulas o den la posesión y autoricen el pago del sueldo correspondiente si no justifican haber cumplido la obligación que le impone el referido artículo 21 en el caso de que no hayan sido llamados los mozos a su edad. Dispone también dicho artículo 25 que para acreditar el cumplimiento de estos deberes no se admita otro documento que un certificado donde el interesado haga constar haber pedido su inscripción, dado por el Alcalde si no hubiesen sido aun llamados los de su edad y en los demás casos un documento igual expedido por la respectiva comisión provincial y visado por el Gobernador con referencia al acta del sorteo en que haya sido comprendido el interesado, cuyas copias deben obrar en poder de aquella autoridad con arre-

(26) Curisdicción = jurisdicción.

glo al artículo 83 de la Ley ya citada, suplicandose la falta de alguna de estas copias por medio de la que debe obrar en el Ministerio de la Gobernación y si esto no fuere posible, disponiendo su reposición por expediente en que se oirá el dictamen del Consejo de Estado: en vista de lo expuesto y considerando que la responsabilidad en que pueden incurrir los funcionarios de la Administración llamados a dar posesión de los cargos públicos y a disponer o intervenir el pago de los haberes si no se atienen estrictamente a lo mandado en el artículo 25 exige que se precisen los requisitos que cada cual debe llevar para que los preceptos de la Ley sean fielmente cumplidos: S.M. el Rey (q.D.g.) conformandose con el parecer del Consejo de ministros se ha servido resolver lo siguiente: 1º. Que por el departamento del digno cargo de V.E. se disponga lo necesario para que los funcionarios de cualquier categoría y clase que desempeñen cargos honoríficos o cobren sueldo o retribución del presupuesto General del Estado, de las provinciales o municipales comprendidos en la edad de 18 a 25 años exceptuando los que hayan cumplido esta última y los que pertenezcan al ejército y armada, exhiban a sus Jefes las certificaciones que determina el artículo 25 de la Ley 28 de Agosto último, en el plazo de dos meses para los de la península y de seis para los de Ultramar y Extranjero, contados desde la fecha marcada en el artículo 46 de la misma Ley.- 2º Que al exhibir dichas certificaciones presenten copia literal de las mismas para que autorizadas, las remitan los Jefes a ese Ministerio o a las Direcciones respectivas con relación nominal de los que cumplan dichos requisito y de los que no lo verifiquen y 3º.- Que hace constar desde la fecha marcada en el referido artículo 46 no se dé posesión a los que habiendo llegado a la edad de 18 años sin exceder de la de 35 obtengan empleos públicos, si previamente no exhiben las certificaciones de que antes se ha hecho merito y no se acrediten haberes a los que dentro de la misma edad estuviesen en activo servicio si dejan pasar los plazos antes fijados sin cumplir dicho requisito; debiendo unos y otros acompañar las copias de los expresados documentos para que compulsados y autorizados por el Jefe llamado a dar la posesión o a intervenir los pagos se consigne en ambos casos haber cumplido con lo mandado en la Ley. = De Real orden lo traslado a V.E. para su conocimiento y demás efectos.=

El 25 de maig de 1880 torna a aparèixer Emili Pou com a Enginyer en Cap de Balears enviant a Formentera la Memòria i Intervenció per a l'aplicació de l'oli mineral i, recomenant al Torrè Principal del Far la "seva atenta lectura".

I el 14 de juny de 1882, des de Palma va escriure Riquer:

El Sr. Ingeniero encargado de los faros de Ibiza con fecha 13 de los corrientes me dice lo siguiente:

Habiendose producido quejas por el Ministerio de Estado a cerca de la irregularidades, que se han notado en algunas luces de nuestra costa y con el fin de evitar en lo posible los perjuicios que por efectos de ellas pudieran ocasionarse a la navegación, S. M. el Rey (q.D.g.) ha tenido a bien disponer por la Dirección General de su digno cargo se dicten las ordenes oportunas recomendando al personal encargado del alumbrado marítimo el exacto cumplimiento de lo preceptuado en la disposición 10ª del artículo 21 del Reglamento aprobado para la organización y servicio de los torreros de faros para que tan pronto adviertan alguna irregularidad en la luz, puesta a su cuidado den inmediatamente cuenta a quien corresponda para corregirlo a la posible brevedad, siendo responsable de la falta de celo en el desempeño del importante servicio que esta encomendado= Lo que traslado a V. para su conocimiento a fin de que ponga en el de los torreros encargados de los faros de su provincia la presente Real orden para su cumplimiento en la parte que les compite dando a V.S. cuenta oportuna a esta Dirección General de las faltas que se adviertan en el servicio para los efectos que correspondan. = ...

I en desembre, torna a escriure Riquer des de Palma:

Por conducto del sobrestante D. Antonio Noguera remito a V. los libros que al margen se expresan para el servicio del faro de su cargo según lo preceptuado en la Real orden de 3 de octubre de 1878 aprobatoria de la Instrucción, los cuales deberán abrirse el día 1º de enero próximo. = Palma 8 de diciembre de 1882.

La relación de libros es la siguiente:

- Diario de operaciones del torrero	3
- Tomos 1º y 2º del cuaderno de servicio	2
- Libro de Servicio	1
- Resumen mensual del movimiento de aceite	1

L'any 1883 és un any molt significatiu per al Far de la Mola, ja que es produeix el primer canvi a l'enllumenat (27) i s'afegeixen alguns llibres més de serveis. A partir d'aquest moment, els torrers destinats als fars deixen constància dels seus escrits al llibre diari de serveis començant una llarga tradició que durarà oficialment fins l'1 de gener de 1993.

Així, escriu José Gamba, Torrer Principal del Far de Formentera, el 10 d'octubre de 1883 (28).

Efectuandose hoy la transformación del alumbrado con aceite mineral en vez de olivas se han hecho los cambios de lampara y mecheros al efecto, quedando todo preparado para la hora de encender.

Tres mesos abans, el 16 de juliol d'aquest mateix any, escriu l'ajudant Antonio Riquer des de Palma al Torrer Principal del far de la Mola:

Para el más exacto cumplimiento de lo prevenido en los artículos 10, 11, 12 y 13 del Real Decreto de febrero último sobre enseñanza obligatoria acompaño a V. adjunto una copia de lo que se dispone en Real Orden por la Presidencia del Consejo de Ministros en 1º del actual con objeto de que cuide V. de cumplimentar en la parte que le corresponde las mencionadas disposiciones remitiendome los certificados que se indican antes del plazo fijado.

Y con inclusión de los artículos de la Ley de Instrucción pública que se citan, lo traslado a V. para su conocimiento el de los torreros que estén a sus órdenes, cuidando V. de remitirme con antelación al plazo fijado los certificados y relaciones necesarias al efecto en modo y forma que a continuación se detallan.

Dios guarde a V. m. a.

Certificados que han de ser expedidos por la Alcaldía.

1º De los hijos de empleados que llegan a la edad escolar.

(27) Es deixa d'il·luminar amb oli vegetal (oliva) i es comença a fer servir l'oli mineral (parafina).

(28) *Libro de Servicio*. El 25 de gener de 1883 hi ha constància que "se abrieron las cajas recibidas que contenían los efectos para la transformación del alumbrado", així com l'escrit oficial on s'hi diu que s'envia el material.

2º De los empleados casados sin hijos.

3º De los empleados solteros.

Certificados de Profesores

Único: De los que están dentro de la edad escolar y practican los estudios que determina la ley en sus artículos 2º, 3º y 5º y de los que pasen de la misma y lo hayan practicado.

A más relación de los que por razones de su residencia se haga difícil o peligrosa la asistencia de sus hijos a las escuelas proponiendo sean exceptuados de esta obligación con sujeción a lo prescrito en el artículo 1º del Decreto de 23 de Febrero último.

Si alguno de los que se encuentran en el caso previsto en el párrafo anterior ha dado o da no obstante enseñanza a sus hijos, conviene que presente el certificado del profesor, como circunstancia favorable a su carrera.

Vegem el que expressa el Reial Decret del 23 de febrer de 1883:

Artículo 10.- Todo funcionario público tanto del estado como de la provincia o del municipio cuyo sueldo o haber no exceda de 1500 pesetas anuales está obligado a acreditar ante sus Jefes inmediatos que ha dado o da a sus hijos mayores de seis años en Escuela pública o privada o en enseñanza domestica la instrucción que determina la ley en sus artículos 2º, 3º y 5º según los casos . Sin que en adelante fueren nombrados para aquellos destinos sin cumplir lo prevenido en el párrafo anterior.

Los peones camineros y cualquier otro empleado, cuya residencia se halle situada en condiciones que hagan difícil o peligrosa la asistencia de sus hijos a las Escuelas podrán quedar exceptuados del cumplimiento de este decreto a propuesta de sus Jefes respectivos.

I en còpia realitzada per Riquer de la Reial Ordre emesa a Madrid el primer de juny de 1883, i signat per P. Sagasta es pot llegir:

Presidencia del Consejo de Ministros

Real Orden

Excmo. Sr. = Para el más exacto cumplimiento de lo prevenido en los artículos 10, 11, 12 y 13 del Real decreto de 23 de Febrero último S. M. el Rey (q.D.g.) fue tenido a bien resolver lo siguiente:

1° Los Jefes de las oficinas dependencias y establecimientos de todas clases costeados con fondos del Estado, de la provincia o del Municipio, exigirán en el plazo de tres meses desde la fecha a todos los funcionarios que actualmente se hallen a sus ordenes cuyos sueldos no excedan de 1.900 pesetas anuales y que tengan hijos comprendidos en la edad escolar señalada en la ley de Instrucción pública un certificado en que acredite que estos reciben escuela pública o privada o enseñanza doméstica la instrucción que determina a Ley en los artículos 2°, 3° y 5°.

2° No se abonaran haberes a los funcionarios que en adelante fuesen nombrados hasta que justifiquen lo dispuesto en la prevención primera.

3° Quedan exceptuados del incumplimiento de las prevenciones anteriores los empleados o de dependencias a que se refiere la última parte del artículo 1° del mencionado decreto.

4° El certificado sera expedido a petición de los interesados por los Maestros o por las Maestras de la Escuela públicas o por los de las Escuelas privadas siempre que esos tengan el título profesional propio de su respectiva clase o grado, gratuitamente por los primeros en el papel que corresponda y con el V° B° del Alcalde y el sello de la Alcaldía respectiva.

5° Si los niños o niñas reciben o han recibido la enseñanza doméstica los interesados los presentaran a examen ante el Maestro o Maestra de la correspondiente Escuela pública quienes están obligados a verificar el acta y a expedir el certificado gratuitamente como en el caso anterior.

6° Trascurrido el plazo señalado en la prevención primera los referidos Jefes remitiran dentro de los ocho días siguientes al Gobernador de la provincia, una relación detallada de los funcionarios públicos que hubiesen presentado el certificado antedicho; otra de los que no hubiesen cumplido lo mandado y otro de los que se hallasen exceptuados o no tuviesen hijos de la edad señalada.

7º Los Gobernadores de las provincias remitiran inmediatamente las expresadas relaciones a los Ministerios respectivos, proponiendo lo que corresponda con arreglo al artículo 13 del mencionado decreto...

I nova còpia de Riquer dels articles 2n, 3r, 5è i 7è de la Llei d'Instrucció de 9 de setembre de 1857.

Artículo 2º

La primera enseñanza elemental comprende:

Primero: Doctrina cristiana, nociones de historia sagrada acomodadas a los niños.

Segundo: Lectura.

Tercero: Escritura.

Cuarto: Principios de Gramática castellana con ejercicios de Ortografía.

Quinto: Principios de Aritmética con el sistema legal de medidas pesas y monedas.

Sexto: Breves nociones de Agricultura, Industria y Comercio según las localidades

Artículo 3º

La enseñanza que no abrace todas las materias expresadas se considerará como incompleta a los efectos de los artículos 100, 102, 103, 181 y 189.

Artículo 5º

En las enseñanzas elemental y superior de las niñas se omitieran los estudios de que trata el párrafo sexto del artículo 2º y los párrafos primero y tercero del artículo 4º reemplazandose con:

Primero: Labores propias del sexo

Segundo: Elementos de Dibujo aplicado a las mismas labores.

Tercero: Ligeras nociones de Higiene doméstica.

Artículo 7º

La primera enseñanza elemental es obligatoria para todos los españoles. Los padres y tutores o encargados enviarán a las escuelas públicas a sus hijos y pupilos desde la edad de seis años hasta la de nueve a no ser que les proporcionen suficientemente esta clase de Instrucción en sus casas o establecimientos particular.

El 13 d'agost el Torrer 1r, va contestar a l'ajudant que:

...aún cuando los empleados de este faro tuvieren hijos comprendidos en la edad escolar, les seria imposible darles la enseñanza prevenida por hallarse la escuela más cercana a este faro a la distancia de unos 20 Km...

I el 9 de setembre d'aquest mateix any Riquer des d'Eivissa escriu:

La Dirección General de Obras públicas en 17 de agosto último se sirve ordenarme que consulte a los torreros 1º de los faros de esta provincia si alguno de ellos quiere ir voluntariamente a prestar servicio al faro de Punta Cumplida en la de Canarias, evitando de esta manera el que tenga que proceder al sorteo que determine la Orden del Regente del Reino de 10 de Marzo de 1870. Lo que comunico a V. ...

Així doncs és evident, que per a cobrir places de fars a Canàries, primer es feia als Torrers un oferiment voluntari i després, en cas que no s'haguessin cobert les esmentades places voluntàriament, es procedia al sorteig, de manera que els Torrers obligatòriament ja s'havien de traslladar.

El 13 de maig de 1884 es va rebre al Far de Formentera un exemplar de la Memòria redactada pel Dipòsit Central de Fars relativa al consum d'oli i duració de l'enllumenat en els fars de les costes d'Espanya.

Un mes més tard es transmeten queixes del Dipòsit Central pel poc temps que duren els llibres de Serveis (29). Emili Pou diu als seus ajudants en les seves visites als fars que il·lustren pràcticament qualsevol funcionari en les dubtes que puguin tenir.

(29) Circular, 2 de maig de 1884, on s'especifica com han d'emplenar els torrers els seus Llibres de Servei.

I el 26 de novembre el torrer Principal del far de la Mola, José Gamba, demana nous llibres de serveis perquè ja ha omplit tots els que tenia.

Al que respon l'Enginyer Encarregat dels fars per mitjà de l'Ajudant Riquer el 3 de desembre:

En vista de la rapidez con que en algunos faros de esta provincia se llenan los libros...en términos de haber llamado la atención del Depósito Central he dispuesto que en cada hoja se duplique el número de líneas, que las observaciones sean sumamente lacónicas salvo los rarísimos casos en que algún acontecimiento importante no lo permita que se escriba en pluma fina y letra muy metida si bien hechas con esmero y perfectamente inteligible...

1885, va ser l'any en què va morir Alfons XII –8,45 hores del matí del 25 de novembre– víctima d'una tuberculosi aguda.

El 28 d'abril d'aquest mateix any, es van emetre circulars als fars anunciant noves eleccions:

Teniendo que verificarse elecciones ordinarias y para la renovación de Ayuntamientos en los días 3, 4, 5, y 6 de mayo próximo queda V. autorizado con los torreros a sus ordenes para ir a emitir sus sufragios al distrito que corresponda. = Ingeniero Jefe Emilio Pou

Va ser després de la mort d'Alfons XII quan va començar la Regència de la seva vídua M^a Cristina d'Àustria que a la saó esperava descendència.

CAPÍTOL VII

DEMOCRATITZACIÓ

El primer govern d'aquesta Regència va quedar baix el comandament del lliberal D. Práxedes Mateo Sagasta, després de la dimissió del conservador Cánovas, després de la mort del Rei.

Així, el Reial Decret de 26 de novembre, el primer firmat per D^a M^a Cristina, deia així:

Con arreglo al artículo 72 de la Constitución de la Monarquía, todos los actos de Gobierno se publicaran en adelante en mi nombre, como regente del Reino, durante la menor edad del príncipe o princesa que deba legítimamente suceder al trono de mi difunto esposo (q.d.D.g.) Don Alfonso XII, según lo dispuesto en el artículo 60 de la misma Constitución. dado en El Pardo...

El 17 de maig de 1886 va nàixer el fill pòstum d'Alfons XII i de l'actual regenta D^a. M^a. Cristina, que duria els noms de Alfons, Lleó, Ferran, Maure, Santiago, Isidre, Pasqual, Anton, Payá y Rico. Però tornant al Far de la Mola, el 28 d'abril de 1887 (30), comença una altra tradició als fars (les observacions meteorològiques), enviant cada mes les anotacions fetes, labor que durarà fins 1993 perquè serà a partir d'aquest any quan s'enviaran les dades només a l'Institut Meteorològic.

La circular de l'Ajudant diu així:

Siendo de utilidad enviar las observaciones meteorológicas en particular las relativas a la lluvia he dispuesto que desde el 1º de Julio se lleve en cada faro un registro ajustado al adjunto modelo.

Debe hacerse comprender a los torreros la importancia de que sus observaciones sean lo mas esmerado posible y el rigor con que castigaré la falta de celo en este asunto. = El Sr. Ingeniero encargado.

(30) Segons Sánchez Terry, pàg. 141, el 28 de juny de 1886 s'aprova la implantació de les observacions meteorològiques en els fars, i s'estableixen com a hores d'observació les recomanades pels Estats Units. La notificació va arribar al far de Formentera el 28 d'abril de 1887.

INSTRUCCIÓN

PARA EL

SERVICIO METEOROLÓGICO EN LOS FAROS

DE LAS

COSTAS DE ESPAÑA.

APROBADA POR REAL ORDEN DE 28 DE JUNIO DE 1886.

MADRID:

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE FORTANET,

IMPRESOR DE LA REAL ACADEMIA DE LA HISTORIA,

CALLE DE LA LIBERTAD, NÚM. 29.

1889.

El 20 de gener de 1888, moria a Palma i encara com Enginyer en Cap, l'il·lustre Emili Pou. A dins els oficis rebuts al far de Formentera, no es troba cap menció a la seua mort. Només a l'ofici del 13 de febrer es comunica el nomenament com

Jefe interino de esta provincia al Sr. Ingeniero 1º D. Eusebio Estada por disposición de la Dirección General con fecha 21 de enero.

I el 7 de gener de 1890, el torrer primer de Columbretes demana el relleu. Com el tocava el torn a Balears –segons l'ordre de 26 d'octubre de 1876–, la Direcció General va disposar que l'esmentat torrer passàs a prestar els seus serveis al far de Formentera i que el primer d'aquest far se n'anàs a les Columbretes per ser el més nou de les Illes Balears (31).

L'any 1891 hi ha nous trasllats entre les Columbretes i Formentera (31 de gener). I el 20 d'abril es concedeix la permuta sol·licitada per D. José Cifre del far de Cullera (València) i D. Juan Tauler del far de la Mola *en la inteligencia de que con arreglo a lo dispuesto en la Orden del Presidente del Poder Ejecutivo de la República de 1874, no tienen derecho los expresados torreros al abono de gastos de viaje...*

El 22 de juliol es va nomenar D. Eusebi Estada Enginyer en Cap de Balears.

Uns dies abans –6 de juliol– es va centralitzar el servei de subministrament d'oli mineral: *Subastado el suministro de parafina para todos los faros de España se llevara a cabo este servicio con arreglo al pliego de condiciones facultativas publicado en la Gaceta de Madrid = Dicho pliego dispone que la parafina sera recibida en los depósitos de hierro que existen en todos los faros. Para evitar dificultades de última hora se servirá V. disponer sean reconocidos escrupulosamente dichos depósitos en los faros que no se haya hecho uso de ellos hasta aquí para guardar la parafina con el fin de ver si presentan filtraciones depositando en ellos como encargo la existencia de aceite y procediendo a su reparación en caso necesario sin perdida de momento.*

En el faro de Puerto de Mahón cuyo deposito esta inservible y en los de Palma, Puerto Colom, Isla del Aire, Caballería, Formentera y Conejera cuyos depósitos son de insuficiente cabida se tendrán dispuestos el número suficiente de tambores para recibir la cantidad total de aceite que ha de suministrar-

(31) "El más moderno de Balears", como diu l'escrit oficial.

se a cada faro, reconociendolos en caso contrario. La parafina que quedaría depositada en estos tambores se consumirán antes que la que quede guardada en estos depósitos.

Hi cap la suposició que a la mort de D. Emili Pou, i tenint en compte els canvis polítics de l'època així com les constants permutes dels torrers de fars, el servei es va veure relaxat en el seu zel, per això el 14 d'agost de 1892, es va rebre al far de la Mola la següent circular:

Habiendo llegado a noticia de esta Jefatura que algunos torreros de faros se ausentan de los mismos sin obtener previamente la licencia que previene el artículo del Reglamento vigente, se servirá V. hacer entender a dichos funcionarios y muy especialmente a los torreros encargados de los faros la responsabilidad en que puedan incurrir, castigando severamente en lo sucesivo cualquier falta que se cometa en este sentido con tanto mayor motivo por cuanto hasta que no se ha dejado de considerar por esta Jefatura ningún permiso que haya sido solicitado con sujeción a los tramites reglamentarios...

I es va insistir en aquest sentit el 29 del mateix mes:

De hoy en adelante no permitirá V. que los torreros o Peones abandonen sus destinos con la excusa de sin que previamente obre en poder de V, mi permiso. En casos de urgencia las autorizaré por telégrafo...

A finals de l'any corrent –10 d'octubre– apareix a Formentera la notificació següent referent al primer far elèctric d'Espanya:

Debiendose inaugurar dentro del próximo año de 1893 el faro de luz eléctrica de Cabo Villano provincia de La Coruña cuya dotación consiste además del personal de torreros, en un fogonero para el de la máquina magnetoeléctrica; esta Dirección General ha dispuesto manifestar a V. consulte a los torreros que sirven en su provincia, si hay algunos cualquiera que sea su clase que por conocimientos especiales creen reunir las condiciones de aptitud necesaria para el desempeño de aquellos cargos.

CAPÍTOL VIII

GUERRES D'ULTRAMAR

La revolució per la independència i creació de Cuba en República democràtica, en el seu nou període de guerra iniciat el 24 de febrer de 1895, solemnement declarada la separació de Cuba de la monarquia espanyola i la seva institució com estat lliure i independent, amb govern propi com autoritat suprema, amb el nom de República de Cuba, confirmen la seva existència entre les divisions polítiques de la terra..(32)

La guerra de Cuba –sense perdre de vista Filipines– desviava cap a Ultramar tota sort de preocupacions i afers públics i privats, tenint en compte dels rendiments i interessos haguts pel conflicte. La societat espanyola no es sentia aliena a aquesta qüestió que afectava directament les llars i famílies dels combatents enviats allà, i per altra banda els que es trobaven vinculats a la Gran Antilla per raons econòmiques. Entretant, a les Pitiüses, s'havia començat a estudiar el traçat de la carretera de la Savina a la Mol, com testimoniatge un escrit realitzat al llibre d'ordres del far, signat per l'Enginyer encarregat els dies 7, 8, 9 i 10 de maig de 1896:

He visitado el faro acompañado del Ayudante Sr. Larrañeta - El servicio se lleva con el mayor orden y el aseo muy recomendable. Trabajos relacionados con estudios de la carretera de la Sabina a este faro me han retenido más días que los necesarios para visita ordinaria..

El 7 de juny de 1897 es va concedir per primera vegada una llicència d'un mes a un torrer: (33)

La Dirección General de Obras públicas en 19 de mayo último me dice lo siguiente = Vista la instancia suscrita por el torrero del faro de la clase de terceros D. Andrés Oliver y Mut afecto al faro de Formentera en esa provincia, solicitando un mes de licencia para poder atender el restablecimiento de su salud y habiéndose cumplido con lo preceptuado en la Real orden de 24 de julio de 1878, esta

(32) Preàmbul de la constitució cubana aprovada el 16 de setembre de 1895 a Cuba.

(33) Aquestes llicències només es concedien, aleshores, per malaltia.

C I R C U L A R

Habiéndose notado algunas omisiones, recuerde a V. que de orden de la Superioridad, en lo sucesivo se servirá V. añadir en todos los oficios, cartas y demás documentos oficiales, después de puesta la fecha y a continuación de la misma:

2º.- Año Triunfal

Para mayor claridad un ejemplo:

Faro de tal... tantos de... 1937.-2º.-Año Triunfal.

Lo que participo a V. para su exacto cumplimiento.

Palma 6 de Septiembre de 1937.-2º.-Año Triunfal.

EL INGENIERO JEFE acetal.



Sr. Ferrero encargado del Faro de FORMENTERA.

Registrado al folio 216 vuelta

Dirección General ha acordado conceder al mencionado torrero el mes de licencia solicitado y con referido objeto durante cuyo tiempo deberá disfrutar de todo el sueldo.

Aquest mateix mes –20 de juny– el torrер principal del far de Formentera va donar compte de la neteja i endreç de l'habitació de l'enginyer abans de la pròxima visita que realitzaria la Comissió Hidrogràfica, ja que havia de pernoctar al far. En novembre, el dia 26 es va comunicar que l'ajudant Larrañeta es trallada a Pontevedra i en el seu lloc es nomena el Sr. Riera.

CAPÍTOL IX

1898

El problema bèlic de Cuba es va veure impulsat pels EUA. L'opinió pública espanyola rebutjava la guerra, entre altres raons, perquè coneixia la inferioritat de mitjans en què Espanya hauria de creuar les seves armes amb les dels EUA.

El 3 de juliol es va destruir l'esquadra Cervera a Cuba i el 12 de juliol varen començar les negociacions per rendir la plaça de Santiago.

Puerto Rico no va ser aliè a les ànsies expansionistes dels EUA amb relació amb el mar Carib i el 25 de juliol es va efectuar el desembarcament del primer cos d'exèrcit mobilitzat per els EUA per iniciar l'ocupació de la zona.

A Filipines, el 7 de juny, la plaça de Manila era ja assetjada i el 18 de juliol es va proclamar la República Filipina.

Les "dues Espanyas", l'Espanya oficial i l'Espanya real varen coincidir en una vehement ànsia de pau.

La literatura que es dirà "del desastre" es va gestar en un article del diari El Tiempo en el qual es realitzava una profunda revisió introspectiva de la societat del moment.

Es varen depurar responsabilitats i es varen llançar acusacions mútues els diferents polítics al Congrés, però el responsabilisme no va prendre més cos que el prestat per l'actuació dels tribunals castrenses.

Cánovas, assassinat un any abans, Sagasta, cada vegada més decaïgut, i l'artifici dels partits que es tornaven varen generar el risc que tot el sistema fos bruscamment desmuntat per l'espenta de les circumstàncies, que importava molt preveure.

La pau amb els EUA es va signar el 10 de desembre de 1898.

A grans trets aquesta va ser la situació d'un any que ha passat a la història com tràgic en virtut del procés emancipatori d'ultramar amb gest propi d'intel·lectuals i polítics, que no va deixar de compartir, encara que només fos per intuïció, el poble.

Però tornant la mirada al far de Formentera, el 12 de maig d'aquest mateix any, es va rebre el següent:

Habiendo interesado el Sr. Capitán General del departamento de Cartagena, por medio del Sr. Comandante de Marina de esta provincia que se ejerza la mayor vigilancia en las costas y deseando esta Jefatura secundar eficazmente las medidas de previsión que reclama la defensa de la patria, se servirá V. dar las ordenes oportunas a los torreros encargados de los faros para que vigilen la costa con la mayor asiduidad, sin desatender el servicio propio de su instituto y den conocimiento por el medio más rápido posible haciendo uso del telégrafo si la situación del faro lo permitiera de cualquier barco o barcos de guerra o sospechosos que avistasen, dando conocimiento de su número y clase, rumbo que sigan y cualquier otro dato que juzgue interesante a esta Jefatura, sin perjuicio de dar parte por el conducto ordinario...

I el 19 de juliol es va rebre el següent:

El Sr. Ingeniero encargado del Servicio de Ibiza en telegrama de hoy me dice lo que sigue =Mande apagar faros: oportunamente dará cuenta fecha haya cumplimentado orden cada faro= En su consecuencia desde el recibo de la presente y hasta nueva orden dejará de encender ese faro dandome inmediata cuenta de la primera noche en que se haya cumplimentado este servicio...

El mateix 19 de juliol, Joan Costa respon des del far de la Mola:

Habiendo recibido su muy atenta comunicación fecha 19 del que sigue, mandando se apague el faro, debo participarle que se ha cumplimentado dicha orden tan pronto se recibió oficio y a la hora de las ocho y media de la noche del mismo. Esperando nuevo aviso para volverlo a encender.

Recordem que al mes d'abril els EUA havien declarat la guerra a Espanya i el primer de maig varen prendre Manila.

S'ha de dir que aquesta és la primera vegada que després de trenta-set anys de funcionament, el far de la Mola va restar apagat durant vàries nits, ja que sis dies més tard –24 de juliol– es va rebre un telegrama que enviava l'enginyer encarregat a l'ajudant d'Eivissa, el text del qual és el següent:



N.º 222

El Señor Ingeniero encargado del servicio de Hija en telegrafos de hoy me dice la que sigue

«Habiendo apagado faros, oportuno es decir a cada una de las fechas haya cumplimiento de cada una de ellas.»

En consecuencia desde el censo de la presente y hasta nueva orden de parte de encender los faros.

Quedo en su deber a la espera de la primera noticia en que se haya cumplimentado este servicio.

Deo. que a H. del S. de H. a 17 Julio de 1898

El Sobrestante

Juan Ruiz

Se. Correo encargado del faro de Mola recuerda

Ordre d'apagar el far de la Mola com a conseqüència de la guerra d'Espanya amb els Estats Units d'Amèrica.

Circule ordenes para que sean encendidos esos faros, mayor brevedad.

I encara dos dies més tard –26 de juliol– es respon des de la Mola:

En el día de hoy y a las diez y media de su mañana recibo un atenta circular fecha 24 de los corrientes para que a la mayor brevedad sean encendidos los faros mandado por el Sr. Ingeniero. Como V. puede ver no se han podido cumplir estas ordenes hasta el día de la fecha por recibir su comunicación con dos días de retraso.

I en setembre pareixen preocupar de nou les qüestions burocràtiques. Així el primer d'aquest mes, es va avisar els torrers que havien d'adquirir unes cèdules personals que els corresponien a la seva classe, segons categoria professional, per remetre-les posteriorment, ja que devien ser anotades en el

Registre d'Hisenda, restant la classificació com segueix:

Torrero 1º - de 8ª clase

Torrero 2º - de 8ª clase

Torrero 3º - de 9ª clase

En desembre –dia 3– se'ls ordena realitzar un inventari de mobles, estris i efectes en finalitzar cada any. L'esmentada norma es prolongarà fins 1993.

CAPÍTOL X

INTENTS RENOVADORS

Quant a política social es refereix, les lleis de Dato varen donar començament a vàries reformes socials. Per una banda es va protegir l'obrer que tingués un accident laboral i per altra es va reglamentar la feina de dones i infants.

Varen tardar en aprovar-se els pressuposts del Govern després del daltabaix econòmic que va suposar la guerra amb els EUA.

Es varen crear nous ministeris i es varen emprendre reformes tributàries així com també es va reformar l'ensenyament, l'administració de justícia, les relacions entre capital i feina, l'exèrcit, la marina i molt particularment el règim de diputacions i ajuntaments.

Interinitat política, vagues i disturbis i insatisfacció sectorial, enquadren la societat d'aquests anys propers al trasllat del poder regent fins un nou regnat.

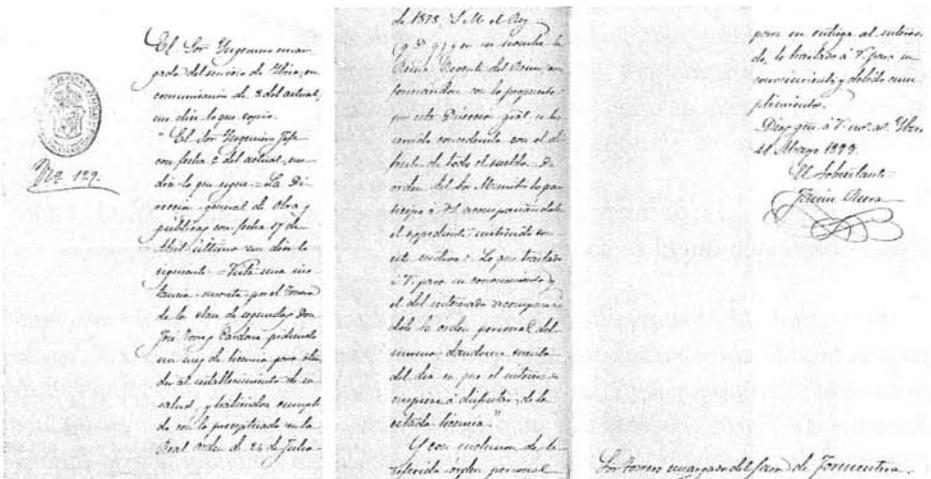
Però fixant la visió al far pitiús, crida l'atenció que la reina Regent signi una altra petició d'un mes de llicència al torrer que en el seu moment el sol·licita.

Així, havent-ho demanat el 16 de març de 1899, es va respondre l'onze de maig el següent:

Vista una instancia suscrita por el torrero de la clase de segundos Don José Torres Cardona pidiendo un mes de licencia para atender al restablecimiento de su salud y habiendose cumplido con lo preceptuado en la Real Orden de 24 de julio de 1878; S. M. el Rey (q.D.g.) y en su nombre la Reina Regente del Reino, conformandose con lo propuesto por esta Dirección General, se ha servido concederselo con el disfrute de todo el sueldo = De Orden del Sr. Ministro.

I uns dies més tard –24 de maig– es va rebre una carta de l'ajudant Riera enviada al torrer primer Joan Costa:

Muy Sr. mío: Con fecha 11 del actual remitida a V. para su entrega al torrero 2º la orden personal de la Dirección concediendole un mes de licencia: y



Concessió d'un mes de llicència a un torrer del far de la Mola, per la Reina Regent, l'any 1877.

como fue para atender al restablecimiento de su salud, el uso de dicha licencia debió se inmediato a no ser que ya estuviera restablecido, y en tal caso ya no tendría aplicación.

El pedir licencias por motivos de salud para hacer uso de ellas cuando al interesado lo tenga por conveniente, en el caso improbable de ser practica corriente, no dejando de ser un abuso intolerable e injustificable ante la Superioridad. En su consecuencia si dentro de ocho días o sea el 1º de junio próximo no ha empezado a usar de dicha licencia, no le permita la ausencia de ese faro sin nuevo permiso. Hagalo saber al interesado y tengalo V. en cuenta para lo sucesivo.

El 25 de setembre el torrer tercer D. Juan Hernández Wallis ha de comparèixer al jutjat municipal de Formentera a causa d'una demanda posada per D. José Castelló Serra i el dos d'octubre l'esmentat torrer escriu:

Habiendo sido citado judicialmente en 15 de septiembre último como a V. le consta por cuentas anteriores a mi ingreso en faros; espero merecer de V. que con la mayor urgencia interesara de quien corresponda que para el caso

de tener que apelar judicialmente del fallo, ante el Juzgado de 1ª Instancia de Ibiza, se me conceda por la Superioridad el oportuno permiso para poder ausentarme de este establecimiento y personarme allí en el acto del Juicio, en el día o días que tenga lugar este...

L'any 1900 (15 de març), es va rebre una carta dirigida al Sr. D. Pedro Costa Torres que diu el següent:

En vista de la instancia de V. fecha ... solicitando llevar a cabo la enseñanza práctica de cinco meses que según la Real Orden de 19 de febrero último es necesario para poder solicitar examen con el fin de ingresar en el Cuerpo de Torreros de Faros, he resuelto autorizarle para completar dicha enseñanza señalándole al efecto el faro de Formentera debiendo entenderse esta autorización sujeta a la resolución que pueda dictar la Dirección General de Obras públicas y a las determinaciones de esta Jefatura respecto de la manera de llevar a cabo la enseñanza de que se trata, las cuales serán comunicadas oportunamente al torrero encargado del faro mencionado.

Debiendo advertir a V. que estas practicas no serán validas si en el plazo de quince días no presenta a esta Jefatura todos los documentos que previene el Reglamento para la formación de su expediente...

I tres dies més tard es va enviar la llista dels aspirants a torrers de fars que poden completar els cinc mesos de pràctiques al far de la Mola. L'esmentada llista és la següent (34):

1º Dn. Manuel Mayans y Mayans.

2º Dn. José Encandell Costa

3º Dn. José Encandell Mari

4º Dn. José Costa Torres

5º Dn. Pedro Costa Torres

6º Dn. Juan Costa Ferrer

(34) S'han transcrit les relacions d'aspirants atès l'interès que desperten els seus llinatges, ben característics de les Pitiüses, cosa que reflecteix que aquesta feina va sent feta, progressivament, per gent de les illes.

Abans de continuar amb la correspondència oficial de l'any en curs, resulta interessant consultar el Reglament esmentat anteriorment, que en la secció anomenada "Escuelas Prácticas de Faros", es refereix a tota l'organització de les mateixes i el règim general de l'ensenyament.

Es pot dir que aquest Reglament va ser aprovat per Reial Ordre el 8 de juliol de 1856 i atès que no existeix notificació específica en aquest apartat, no hi ha per què suposar que no continuava vigent el 1900.

Tenint en compte, doncs, tot l'anterior, l'esmentat Reglament especificava que

las Escuelas prácticas de Faros son establecimientos del Estado, en los cuales se da la enseñanza necesaria para el buen servicio del alumbrado marítimo que se hace por el cuerpo de Torreros dependiente del de Ingenieros de caminos, canales y puertos.

I continua amb l'apartat de l'ensenyament:

Forman la enseñanza de las Escuelas:

1º Las lecciones orales.

2º Los ejercicios de prácticas.

3º La práctica del servicio en los Faros en que se hallan establecidas las Escuelas.

La duración de la enseñanza no excederá de un año; distribuyendose del modo siguiente:

Primer trimestre: Perfeccionamiento de la escritura, principios de aritmética; parte teórica de los Faros.

Segundo trimestre: Continuación de las mismas materias y presenciar las operaciones que ejecuten los Torreros en el servicio de los Faros anejos a las Escuelas.

Tercer Trimestre: Continuación de las mismas materias.

El perfeccionamiento de la escritura, consistirá en adquirir buen carácter de letra y la posible igualdad. Para ello en el primer trimestre se ejercitaran los alumnos, en copiar los capítulos más interesantes del Reglamento e Instrucción. En el segundo, se dedicaran a escribir lo que de las mismas mate-

rias fuese leyendo el alumno más adelantado; y en los últimos trimestres consistirán los ejercicios, en la formación de estudios y documentación de todas clases relativas al servicio.

Los principios de aritmética que se han de dar en el primer trimestre, consistirán en el repaso, para perfeccionarse y uniformar los conocimientos en las cuatro reglas, con números enteros y con quebrados.

En el segundo trimestre, se enseñaran las mismas operaciones por decimales, los principios del sistema métrico y de las medidas, pesos y monedas.

En la parte teórica se darán unas ideas generales sobre el objeto, clasificación y situación de los Faros en nuestras costas y puertos; se estudiaran el Reglamento e Instrucción de 21 de mayo de 1851 (35), explicándose con suma minuciosidad todas y cada una de las diferentes partes y piezas de que constan las linternas, los aparatos de alumbrado y las lámparas, condiciones a que deben satisfacer para el buen servicio, funciones que ejercen, modo de armarlas, desarmarlas, limpiarlas 8c, 8c. Esta parte teórica durara dos trimestres y durante el segundo, deberán los alumnos presenciar además las maniobras y operaciones de los torreros para el servicio de los Faros.

En contabilidad y documentación, deberán aprender los alumnos cuanto concierne a formularios y redacción de partes, oficios, solicitudes, recibos, estados de entrada y salida, libros de inventario, de registro, diario de observaciones, de consumo de aceite, y turnos de guardia.

Constituirán la parte practica de la enseñanza:

1º Las maniobras y repetidos ejercicios prácticos de todas clases que se hagan en las Escuelas, sobre el uso y conservación de las principales de las principales partes que constituyen esencialmente un Faro.

2º Las prácticas de otras operaciones accesorias, tales como refundición de juntas, blanqueos, pintura al óleo, barnizado de maderas finas y ordinarias, purificación de aceites, corte de cristales, embetunado de estos 8c., 8c.

3º La asistencia al servicio de los Faros, tanto de día como por la noche, en compañía del torrero que este de turno (36).

En relació al personal de les escoles el reglament prossegueix:

(35) Título I: De las escuelas prácticas para la enseñanza de los torreros.

(36) Hi ha una circular d'Emili Pou perquè els alumnes no pernoctin en els fars.

Las Escuelas de Faros, se hallan bajo la inspección de los Ingenieros Jefes de los distritos en que se hallen establecidas, quienes deberán hacer por lo menos dos visitas anuales, al establecimiento, procurando que recaigan en épocas de exámenes.

Los Ingenieros que estén encargados del servicio marítimo, en las respectivas provincias, serán directores de las Escuelas y como tales tendrán las siguientes facultades y obligaciones:

1° Arreglar en cada curso el programa detallado de la enseñanza, que deberá ser remitida a la Dirección General de Obras Públicas, por conducto y con informe del Jefe del distrito.

2° Marcar a los profesores el método, orden y extensión de los estudios y prácticas de cada trimestre.

3° Visitar una vez al mes la Escuela respectiva, permaneciendo en ella los días que juzgue necesarios, para vigilar el exacto cumplimiento del Reglamento, el sistema de enseñanza, y para conocer individualmente a los alumnos y el estado de instrucción y aprovechamiento de cada uno.

4° Ocuparse continuamente del estudio de las mejoras de que sea susceptible la enseñanza y el régimen de la Escuela, y de los medios más adecuados para conservar el orden y disciplina que debe haber en el establecimiento.

5° Asistir a los exámenes.

6° Formar los presupuestos de gastos, ordenar la compra de efectos y expedir los libramientos.

7° Llevar el libro de registro, en que se anotara por orden alfabético de apellidos, los nombres de todos los alumnos, fechas de sus nombramientos, edad, estado, naturaleza, ocupación anterior, censuras en los exámenes y su calificación, fecha de salida a Torrero y Faro a que se le haya destinado.

En cada Escuela habrá un Ayudante de termino o de entrada del cuerpo subalterno de Obras públicas que ejercerá a la vez, los cargos de Profesor de la Escuela y Jefe del Faro, estando a su inmediato cargo ambas dependencias.

Sus obligaciones serán:

1° Explicar las lecciones, dirigir las practicas y celebrar los exámenes con arreglo al programa e instrucciones que recibe del Director.

2° Vigilar el servicio del Faro, haciendo que se cumpla cuanto previenen las ordenes vigentes, sin que sufra aquel la menor variación por causa de la enseñanza.

3° Cuidar de que no se altere entre los alumnos el buen régimen y disciplina de la Escuela.

4° Formar las hojas históricas de cada alumno, deducidas de su constante observación, durante las lecciones, de su aptitud, aplicación, conducta y demás circunstancias.

5° Instruir perfectamente al Torrero principal, en lo que juzgue necesario, para el mejor desempeño de las operaciones que se les confien por vía de enseñanza práctica a los alumnos.

El torrero principal, además de las funciones propias de su empleo, tendrá con respecto a la Escuela las siguientes obligaciones:

1° Sustituir al Profesor en caso de enfermedad.

2° Auxiliarle en la enseñanza de las operaciones prácticas.

3° Cuidar del gabinete de modelos, útiles y enseres que formen el material de la enseñanza.

Los Torreros ordinario y auxiliar, turnaran por meses en las obligaciones que siguen:

1° Pasar revista diaria de policía a los alumnos y a los muebles y habitaciones dando parte al Director de las faltas de aseo que encontrasen.

2° Llevar el escalafón y nombrar los alumnos que diariamente han de entrar de guardia, para la limpieza y demás del servicio mecánico general de la Escuela y para su custodia.

3° Llevar igualmente el del servicio nocturno, que han de hacer en el Faro los alumnos, durante el tercero y cuarto trimestre.

4° Desempeñar cualquier otra comisión que les fuere encomendada. Por el Director o Profesor.

Los Torreros durante los turnos del servicio de alumbrado del Faro a que asistan alumnos, cuidaran de que estos no hagan por sí operación alguna, hasta tanto que, completada su instrucción, estén autorizados para ello por el Profesor.

Vegeu, doncs, el capítol IV de l'esmentat reglament en referència als alumnes:

Serán admitidos como alumnos, en proporción de las necesidades del servicio, los aspirantes que lo soliciten y reúnan las siguientes condiciones:

1° Haber cumplido veintiún años y no pasar de cuarenta.

2° Saber leer y escribir y las cuatro reglas de aritmética con números enteros.

3° Ser de buena conducta moral.

4° Carecer de todo defecto físico, que pueda servir de impedimento para el desempeño de las obligaciones asignadas a los Torreros.

La primera condición se acreditara con la fe de bautismo; la segunda con una certificación del Ingeniero de la provincia en que resida el aspirante, previo el correspondiente examen y la tercera por medio de certificados expedidos por el Alcalde, Párroco del pueblo en que residiere al tiempo de su prentensión y de los Jefes a cuyas ordenes hubiere servido.

En igualdad de circunstancias serán preferidos por su orden, los individuos que hubiesen servido en la Marina Militar, en el Ejercito y en las Obras Públicas.

Las solicitudes de los documentos justificativos se remitiran a la Dirección General de Obras Públicas, dentro de los plazos que se fijen al hacer los anuncios de convocatoria.

Los agraciados con nombramiento de alumnos deberán presentarse en la Escuela a que fuesen destinados, para el primer día de los meses de Abril y Octubre en que se da principio a las clases y el que así no lo verificase perderá el derecho a su plaza.

Tanto a los agraciados como a los que no lo hayan sido, se les devolverá mediante recibo, si lo solicitan los documentos que hubiesen acompañado a su instancia.

Todos ellos vivirán colegiados en la casa-escuela, siendo individual y mancomunadamente responsables con sus haberes, de la conservación de los muebles y enseres de que les surta el Estado.

El Director marcara cuanto concierne al buen régimen interior que se ha de conservar en la casa-escuela fijando en la tablilla de órdenes cuantas diese al efecto a fin de que no pueda alegarse ignorancia por parte de los alumnos.

Todos estos deben al Director, Profesor, Torreros sumisión, obediencia y respeto y están obligados por tanto a cumplir exactamente sus órdenes.

En las faltas que cometan los alumnos estarán sujetos según la gravedad a los castigos disciplinarios siguientes:

1º Represión por el Director o Profesor en presencia de sus compañeros.

2º Recargo de guardias para el servicio mecánico de la Escuela.

3º Privación de uno hasta cinco días de haber al mes.

4º Expulsión de la Escuela.

Los tres primeros se impondrán por el Director o por el Profesor; para el cuarto se precisa la aprobación de la Dirección General de Obras públicas. El Ingeniero director podrá sin embargo, según las circunstancias, suspender al alumno y hacerle salir del establecimiento, ínterin la superioridad resuelve sobre la propuesta de expulsión.

De todos los castigos que se impongan a los alumnos, se dará conocimiento al Ingeniero Jefe del distrito, especificando las causas que las hayan motivado.

El alumno a quien se impusiese tres veces cualesquiera de los primeros castigos, sera apercibido por el Director y expulsado de la Escuela si reincidiese nuevamente.

El traje de los alumnos sera uniforme en sus prendas, cuya clase, color y distintivos se fijaran por la Dirección General de Obras públicas. Deberán usarle para la asistencia a las clases y cuando salgan del establecimiento en los días y horas que marque el reglamento interior.

El capítol V fa referència als exàmens. Vegeu-ho:

A fin de cada trimestre, se verificaran los exámenes por el Director y Profesor de la Escuela, formandose la calificación de los alumnos en vista del resultado de aquellos, y de las notas que se hayan ido haciendo por el Profesor durante las lecciones.

Consistirá la calificación en aptos para continuar los estudios, apto para el servicio de Torreros e ineptos.

Los que obtengan la última calificación en cualquiera de los trimestres, serán despedidos de la Escuela.

La segunda calificación sera en general para el cuarto trimestre que es el fin de la enseñanza. Podrá sin embargo, ponerse igualmente en el examen del tercero, pero nunca ante a aquellos alumnos que por sus extraordinarias dotes hubiesen dado pruebas inequívocas de tener ya la suficiente aptitud para el desempeño de cargo de Torrero.

Los alumnos comprendidos en las dos primeras calificaciones, se clasificarán por orden riguroso de méritos, según la preferencia de las censuras que hubiesen obtenido.

Se formaran y remitiran a la Dirección General de Obras públicas estados detallados estas calificaciones, así como de la correspondiente a los alumnos declarados "ineptos".

I finalment el capítol VI parla dels drets del alumnes:

1º Disfrutar de haber de 6 rs. (37) diarios para atender a su manutención y vestuario, desde el día en que tomen posesión de su plaza.

2º Calificados que sean como aptos para el desempeño del cargo del Torrero, tendrán derecho a ser colocados de auxiliares en algún Faro, habiendo plazas vacantes.

3º Para la provisión de esta vacante, se seguirá el orden numérico de preferencia que haya resultado de clasificación de los alumnos, según su merito respectivo en lo exámenes.

Havent reflectit fidelment el que diu el Reglament sobre les escoles de fars, el 25 de març de 1900 es va rebre al far de Formentera una carta dirigida al torrer principal, signada per Riera des d'Eivissa, en la qual es pot llegir:

Estimado Costa: Aun cuando no le mande más relaciones de aspirante a torreros de faros, admita V. a la enseñanza practica a todos los que se presenten con oficio de la Jefatura.

(37) rs = reales.

Obras publicas Servicios de fieros

Faro de -----

Nombre de los aspirantes	Aptitud	Subordinacion	Aplificacion	Observacion
1.	Buena	Buena	Buena	
2.	Mediana	o poca	mediana	
3.	poca		o poca	

Nota Lea memorias practicas de estos aspirantes he
 tenido lugar desde tal. a -----

Faro de ----- del 9^o
 del Correo encargado

Uns mesos més tard –8 de juliol– es va emetre la següent circular:

En vista de la Real orden de 22 del actual publicada en la Gaceta de Madrid correspondiente al día 26 del mismo modificando las prescripciones de la de 19 de Febrero último relativo a los exámenes y enseñanzas prácticas de los aspirantes a torreros se servirá V. manifestar a los torreros encargados de los faros donde haya aspirante dedicados a dicha enseñanza para conocimiento de estos que pueden voluntariamente continuarse o suspenderse para completarse después de terminados los exámenes y que debiendo tener lugar precisamente en Faros de rotación (38) de las tres primeras ordenes puedan manifestar los que están en la Isla d'en Pou, Formentera, Caballeria, y Dartuch, el faro de dichas condiciones o que desean ser destinados respecto de la consulta que les dirige esta Jefatura referente a la validez de las prácticas hechas en los cuatro faros mencionados= Los torreros encargados darán conocimiento a V. para el de esta Jefatura de los aspirantes que hagan uso de la facultad de dar por suspendida la enseñanza practica y de los días en que lo hayan verificado como también de las calificaciones que hayan merecido respecto de su aptitud, subordinación y aplicación...

I el 5 de març de 1901, es va enviar per primera vegada petroli al far de Formentera, encara que no es podia utilitzar:

Por conducto de los Srs. Ramis, Cerdá y C^a, recibirá V. la cantidad de 58 kg. de petróleo refinado, cuyo peso comprobara cuidando de no mezclarlo con parafina existente en ese faro.

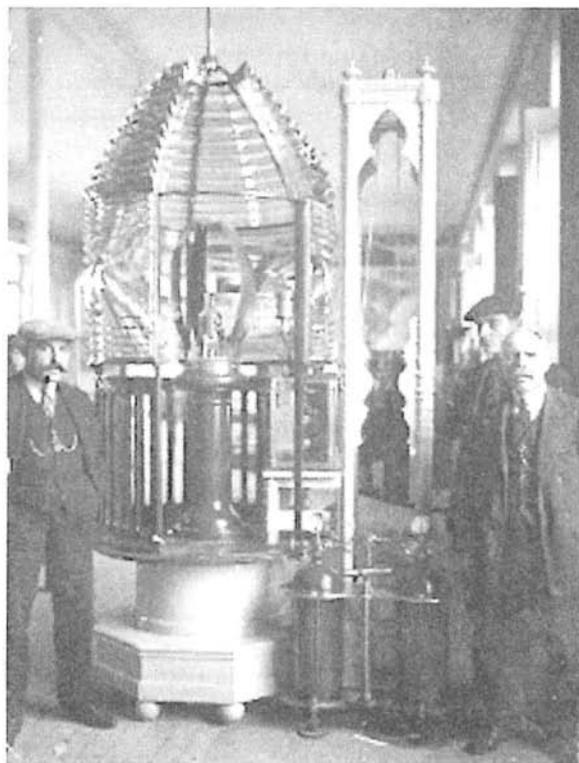
Fuera de caso urgente no proceda al empleo del nuevo combustible sin previo aviso... del Ingeniero encargado.

Al mes següent –1 d'abril– es va rebre una curiosa circular, que explica quina és la situació dels torrers a les illes Canàries. És aquesta:

El Excmo. Sr. Ministro A.I.C. y Obras públicas (39) me comunica con esta

(38) Els fars giratoris es classificaven en antics i moderns, segons la rapidesa amb què efectuaven el moviment de rotació. El far de Formentera encara era d'òptica fixa, sense rotació.

(39) A.I.C. y Obras Públicas es refereix al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas creat els anys 1899 a 1902, fruit dels intents renovadors d'aquell moment.



Servei Central de Senyals Marítims a Madrid, mostrant un sistema d'enllumenat amb làmpada Chance. A la dreta, en primer terme, don Antonio Ferrández Molina.

fecha la R.O. siguiente: Ilmo. Sr. con motivo de las jubilaciones acordadas en 23 febrero último se han producido dos vacantes de torreros de faros en Canarias que habrán de ser provistas en plazo breve para que el servicio tan importante no quede desatendido.

Por orden de la Regencia de 10 de marzo del 870 se dispone que la estancia del personal de Torreros en Canarias fuese de tres años y cumplido el tiempo o si antes hubiese ascendido algún torrero destinado en aquella isla y no pudiera continuar reglamentariamente, se reemplazaría por uno de la Península e islas Baleares, mediante un sorteo entre los de la clase a que corresponde la vacante exceptuándose los que hayan estado mas de dos años en Canarias. La razón de la orden citada se encuentra en la fecha en que fue dictada 1870, cuando los medios de comunicación escaseaban y el viaje se hacia penoso y nada económico; es también la única razón que se alego como

fundamento de aquellas disposiciones y como esa razón hoy no existe y por lo mismo los faros de Canarias se encuentran en iguales o mejores condiciones que los de la Península no se ve el motivo de que continúe en vigor una orden que dificulta el servicio y que ha obligado a reducir todo lo posible el número de Torreros que sirven en Canarias hasta el punto de que allí no hay un solo Suplente cuando lo numeroso de los faros establecidos y las condiciones especiales en que están distribuidos hace de todo punto necesario su existencia para los casos inevitables de licencias o enfermedades.

Hay además para los torreros de faros que prestan servicio en Canarias el aliciente de percibir una gratificación especial. Todo lo expuesto justifica que para la conveniencia del servicio quede sin efecto la citada disposición y en su consecuencia S. M. el Rey (q.D.g.) Y en su nombre la Reina Regente del Reino conformándose con lo propuesto por esa Dirección General se ha venido disponer sea derogada la orden de la Regencia del Reino de 10 de marzo de 1870 y se de clase en su lugar que los traslados de los Torreros de faros a Canarias podrán hacerse como a los demás faros de la Península e islas Baleares cesando la excepción en que respecto a los demás cuerpos de Obras públicas se encontraban los Torreros de faros...

Per R.O. de 25 de maig de 1900 es va aprovar el projecte reformant el Pla d'Enllumenat Marítim de Canàries incloent els mateixos llums que hi ha instal·lats (Sanchez Terry, pàg 141).

El 28 d'abril de 1901 l'enginyer encarregat dels fars d'Eivissa escriu el següent:

Sírvase V. dar las ordenes oportunas a los torreros encargados de los faros de Ahorcados, Pou, Formentera, Conejera, Punta Grossa para que desde el 1º de Mayo empleen el petroleo refinado que como suministro parcial recibieron últimamente dandole cuenta dichos torreros una vez concluido aquel combustible de cuantas observaciones crean conveniente respecto a sus condiciones. Por su parte se servirá también hacer personalmente cuantas pruebas y observaciones le aconseje su buen criterio a fin de conocer si disminuye sensiblemente el alcance de los faros con el empleo del nuevo combustible y si el empleo de este requiesese mayor cuidado por parte de los Torreros...

Existeix una carta particular del sobrestant Riera al torrer D. Francisco Mayans datada el 15 de maig.

Estimado amigo: según carta del Ingeniero, el Gobernador de la provincia vera con gusto sea votada por los dependientes del Ramo de Obras públicas la candidatura ministerial en las próximas elecciones a Diputados a Cortes (40)...

El 13 de juny hi ha una altra carta particular del Sr. Riera:

Estimado Mayans: El Sr. Gobernador de la provincia desea que los dependientes del Ramo de Obras públicas voten la candidatura oficial en las próximas elecciones de diputados provinciales que tendrán lugar el día 16 (41).

L'octubre de 1901 en una R.O. del dia 28, es va aprovar una reforma de l'enllumenat que va tocar totes les costes espanyoles, tenint com a base la reforma iniciada i ja exposada l'any anterior a Canàries. El propòsit d'aquesta nova reforma va ser augmentar la intensitat lluminosa per aconseguir un major abast, eliminant els llums vells i dotant-los d'una apariència que no sofrís alteració amb la distància ni que exigís llarg temps per reconèixer-los i al mateix temps aconseguir que els fars de recalada separats per una distància inferior a 100 milles o els de la costa en 50 milles no tinguessin la mateixa apariència (42).

Però uns mesos abans i tenint en compte aquests intents renovadors, el 20 de maig es varen realitzar ja les primeres proves amb petroli al far de Formentera:

Habiendo concluido los 58 Kg. de petroleo de la penúltima remesa, debo poner en su conocimiento las observaciones hechas en dicho combustible.

(40) Se celebraren les eleccions de diputats a Corts el 19 de maig de 1901 i les de senadors en juny del mateix any, i s'escrutaren els següents vots a diputats: 244 Liberals, 81 conservadors, 10 addictes al Duc de Tetuan, 16 republicans, 14 romeristes, 13 gamecistes i 22 independents. Els senadors quedaren presidits per Montero Ríos i el Congrés pel Marquès de la Vega de Arnijo.

(41) A Barcelona sortiren elegits per primera vegada els regionalistes, entre ells Rusiñol.

(42) Sánchez Terry, pàg. 142.

Para que la luz tenga el mismo desarrollo que con la parafina es preciso tener las mechas un milímetro más altas, las chimeneas también y el registro más cerrado, todas las observaciones hacen ver que no tiene el mismo grado de fuerza que la parafina, sin que por eso no deja hacer la luz blanca y pura, pero siempre un poco más baja.

El consumo de petróleo viene a ser igual al de la parafina, el de mechas resulta un poco más a consecuencia de haberlas de tener más altas.

CAPÍTOL XI

ALFONS XIII

El 17 de maig de 1902, va complir setze anys Alfons XIII i va ser declarat major d'edat. Es varen formar una sèrie de governs fins el més estable d'Antonio Maura (1907). Un any abans va contraure matrimoni amb la princesa anglesa Victòria Eugènia de Battenberg. Durant el govern de Maura es va produir el desastre del Barranco del Lobo (Melilla), i l'anomenada setmana tràgica de Barcelona (1909). Maura va dimitir en favor de Moret, qui al poc temps va entregar el poder a Canalejas (1910). Aquest va morir assassinat i el 1914 el govern d'Eduardo Dato va proclamar la neutralitat d'Espanya en la Guerra Mundial, política mantenguda pels seus continuadors. Però les intrigues polítiques, crisis, coaccions, atemptats, vagues i sabotatges, varen enfosquir la vida pública del país minant l'autoritat i provocant el cop d'Estat del 13 de setembre de 1923, dirigit per Primo de Rivera, capità general de Catalunya. Amb caràcter de dictador es va posar al front d'un Directori Militar, que va ser substituït poc després (1925) per un Directori Civil. El seu govern es va caracteritzar per la supressió de les llibertats democràtiques i encara que va comptar amb notable suport de la burgesia catalana i amb la ràpida aprovació d'Alfons XIII l'oposició va ser important i un fracassat intent d'obtenir el suport de totes les capitànies generals el va obligar a dimitir el 28 de gener de 1930, de manera que s'exilià a París, on va morir poques setmanes després.

Feta la radiografia del regnat d'Alfons XIII resulta imprescindible tornar a l'any 1902 per recórrer, de mans de la documentació oficial del far de la Mola, les vicissituds ocorregudes en aquesta època al voltant d'ell.

Així, el 27 de febrer de 1902 hi ha una circular que diu el següent:

Resuelta esta Dirección General a castigar severamente a los individuos del Cuerpo de Torreros de faros que en distintas épocas han hecho gestiones ilícitas para conseguir traslados, permutas, licencias, etc. y resultando del expediente instruido al efecto que han incurrido en aquella falta ha dis-

puesto como primera providencia trasladar de su actual destino a los mencionados torreros, sin perjuicio de las responsabilidades que tanto si estos como los demás comprendidos en el expediente, les pueda corresponder con arreglo a lo que dispone el apartado 7º del artículo 73 del Reglamento...

El 30 de novembre d'aquest mateix any hi ha una carta particular del Sr. Riera d'Eivissa dirigida al torrer primer de Formentera:

Muy Sr. mío: según carta del Jefe, el Gobernador de la provincia desea que los Torreros voten a la candidatura oficial en las elecciones de Diputados a Cortes que han de tener lugar el día 21 del próximo mes de Diciembre.

En su consecuencia si alguno de los Torreros de ese faro tiene voto, espero atenderá a los deseos de la primera autoridad de la provincia.

Existeix una llarga circular –8 de febrer de 1903– aplicant els càstigs als torrers que varen incomplir en faltes pel motiu que s'exposava al començament de l'any anterior:

Visto el expediente instruido por el Inspector General del Cuerpo de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. José García Morón con el fin de determinar las faltas y exigir las responsabilidades consiguientes a varios individuos del Cuerpo de Torreros de Faros que en distintas épocas y por diversos conductos habían hecho gestiones y ofrecimientos ilícitos para conseguir traslados y otros favores...

I redundant més en aquest tema trobam el 13 d'octubre de 1904 una altra circular que diu el que segueix:

Visto el expediente instruido por la Jefatura de Obras públicas de Baleares, con motivo de faltas cometidas por los torreros afectos al faro de Caballeria.

Visto el Reglamento del Cuerpo de Torreros de Faros de 30 de abril de 1873, S. M. el Rey (q.D.g.) de conformidad con lo propuesto por el Consejo de Obras públicas se ha servido disponer= 1º Que se impongan al torrero Don F. M. S. un mes de suspensión de empleo y sueldo por la falta consistente en haber permitido sacar del faro latas vacías sin estar autorizado para ello,

dando así pretexto para que pudiera cometerse un fraude, e igual castigo por la cometida regresando ya de noche al faro el 7 de octubre de 1903= 2º Que se imponga al torrero Don B. O. el descuento de quince días de haber por la falta cometida regresando al faro el 30 de octubre de 1903 con retraso de más de treinta minutos respecto a la hora reglamentaria e igual castigo por la falta de subordinación para con el torrero encargado cometida el 21 del expresado mes y año.= 3º Que se imponga al Torrero Don J. A. el descuento de quince días de haber por la falta cometida el 20 de octubre de 1903 regresando al faro con retraso de más de treinta minutos respecto a la hora reglamentaria e igual castigo por la falta de respeto y consideración al torrero encargado cometida el 21 de dicho mes y año y por último el castigo de suspensión de empleo y sueldo por un mes por haberse ausentado del faro el día 26 del expresado mes y año sin autorización y haber permanecido ausente varios días sin causa suficientemente justificada y 4º Que sera conveniente para el buen servicio que cada uno de los tres torreros de que se trata sirva en distinto faro...

Exposat tot l'anterior, la Direcció General d'Obres Públiques es va veure amb la necessitat d'exemplificar les seves conductes a base de severs càstigs, recurrent també a les denúncies mútues entre ells per tenir coneixement de les faltes comeses.

Sembla ser que la mesura acordada va sortir l'efecte esperat, així ho demostra una sol·licitud del torrer primer del far de la Mola datada el 15 d'octubre de l'any 1905:

Ruego a V. se sirva comunicar a la Jefatura por conducto oficial lo siguiente: Los torreros de este faro ruegan a V.S. se sirva concederles permiso para poder salir a cobrar los haberes del personal un torrero afecto al mismo, toda vez que tenemos necesidades urgentes como son medidas para las ropas posteriores. Dicho permiso que solicitamos es únicamente la ida y vuelta de Falucho. El personal que se quede al faro durante la ausencia del que salga prestara gustosamente el servicio que a él le corresponda...

I el 26 de maig de 1906 es va rebre a Formentera el Reglament i Instrucció per al bon servei dels torrers de fars amb les modificacions dins de la documentació aprovades per R.O. del 26 de gener i 13 de novembre de 1900.

Abans de continuar convé comentar breument la història del Servei Central per entendre millor el seu funcionament (43).

El 1857 es va aprovar per R.O. la regulació de les disposicions sobre el Dipòsit de fars, amb la creació de quatre magatzems que haurien de donar abast d'efectes i repost a tots els fars de la península. Els esmentats dipòsits eren: Bilbao, La Corunya, Cadis i València. Per aquest temps també estava prevista la creació d'un altre a Palma de Mallorca i Santa Cruz de Tenerife.

El 1872 es va crear el Dipòsit Central de Fars, situat a Madrid. Hi havia un enginyer al front. Els projectes i feines principals es feien a *Jefaturas*.

El va succeir la Inspecció Central de Senyals Marítims (R.O. 28 de gener de 1899), que pretenia reforçar les competències de l'antic centralitzant les prerrogatives de les Prefectures Provincials. Però en poc més d'un any, es varen suprimir per desdoblar-se en el Negociat de Senyals Marítims i en el Servei Central Tècnic (predecessor de l'actual Centre Tècnic de Senyals Marítims).

En aquesta època, les feines relacionades amb fars es feien a les vint-i-una Prefectures existents en les províncies marítimes. Aquestes, encara que lligades entre si per la Direcció General d'Obres Públiques, funcionaven de manera independent.

El 1907, es va independitzar el servei reorganitzant el Servei Central Tècnic, passant a anomenar-se *Servicio de Señales Marítimas*.

Era constituït per una prefectura depenent de la Direcció d'Obres Públiques, dirigit per un inspector o enginyer en cap i dividit en una secció central i set districtes marítimes, però no va arribar a tenir efecte.

Posteriors reformes es varen succeir encara que bàsicament es va mantenir l'estructura inicial. Així el 1925 va haver-hi una d'aquestes reformes.

El 1958 es va crear el *Servicio Central de Faros y Balizas*, que es va integrar seguidament en la *Comisión Administrativa de Grupos de Puertos*.

Part de les seves funcions varen ser absorvides per la *Junta Central de Puertos* (organisme derivat de la llei de 1963).

Els fars i altres senyals es varen distribuir en vint-i-dos *Juntas de Puertos*, divuit *Grupos de Puertos* i sis *Jefaturas Regionales de Costas* amb diverses balises depenents d'una altra Junta, tres *Comisiones Administrativas* i dos *Grupos de Puertos*.

(43) *Ibid*: pàg. 144.



Filtradors de petroli utilitzats en els fars de Balears des de començament del segle XX (Fotografia: V. Pins).

L'anarquia organitzativa creada, es va suprimir en anular-se, el 1967, la *Junta Central*, passant els fars a dependre de nou d'un Servei de Senyals Marítims únic, fins que el 1993 tornen a passar a Ports.

Tot i això, el Centre Tècnic de Senyals Marítims continuà existint, però cada vegada amb menys sentit fins la seva desintegració el 1997.

En virtut de tot l'anteriorment exposat i tornant a 1906, el 14 de juny, el *Servicio Central de Señales Marítimas* comunica el següent:

Con arreglo a lo propuesto en el proyecto de suministros aprobado, se remite a todos los faros que usan lámparas de mechas, petroleo de 50° a 60°, 6 de inflamabilidad a fin de que se observen durante este año los resultados de su empleo, debiendo recordar a V. que con esta clase de petroleo es de mucha importancia que los fumívoros funcionen con toda seguridad y que los torresos se acostumbren a manejarlos debidamente.

Amb data dos de febrer de 1907 apareix al far de Formentera, la següent nota:

La indemnización correspondiente a ese faro son: 0,75 pta. diarias desde el 1º de enero de este año. En la condición que no deben figurar los días que se hayan usado de licencia... a Botafoch, le han quitado toda la Indemnización

S'ha de tenir en compte, que aquestes indemnitzacions es donaven com a compensació a l'aïllament del far i segurament l'illot des Botafoc, a l'època, ja no es devia considerar de caràcter aïllat. A propòsit d'aquesta darrera comunicació, en el Reglament rebut l'any abans es pot llegir:

5º Que el absoluto aislamiento del Faro en medio del mar ... podrán determinar en algún caso muy raro el aumento del salario que por su clase corresponda a los Torreros. (44)

Del 12 d'abril existeix una carta particular de l'ajudant Blanquer que diu el següent:

Mi estimado amigo: Lamentaría el Sr. Gobernador que algunos dependientes de Obras Públicas trabajasen contra la candidatura oficial. Cumplio un deber de consideración para con el superior y de amistad para con el inferior proponiendome hacer comprender a quienes de tal modo contrariasen a la mencionada Autoridad, que su conducta no se cometa y que no le conviene permanecer en ella desde el momento en que la repetida autoridad desea que voten al candidato ministerial.... Al propio tiempo recomiendo a V. haga a su vez participar de las mismas manifestaciones que hago a los marinos del servicio de ese faro, a quien por otra parte procurare directamente hacerles entender lo que me he propuesto.

Al Llibre de Servei hi ha una curiosa anotació signada pels tres torrers del far de la Mola, que està datada el 4 d'agost d'aquest mateix any expressant el següent:

(44) Instrucción para la mayor inteligencia y cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento de Faros. Madrid. Imprenta Moderna. 1906.

Hallandonos prestando el servicio de la puesta del sol nos llamó la atención un vapor que pasaba de N. a S. a unos 400 mts. de este faro que paró y viró en redondo y al mismo tiempo soltó un bote al agua, cuyo bote recorrió toda la costa más próxima por espacio de una hora hasta que fue llamado por señas al indicado vapor; este soltó un salvavidas dando a comprender que ocurrió alguna novedad, pero continuó su marcha. Como el anteojo de este faro se halla en estado de reparación no podemos dar más detalles.

I al dia següent prossegueixen:

Esta mañana hemos visto el salvavidas.

Deixant en silenci l'aclariment del succés. El 15 de març de 1908 es deixa constància al Llibre de Registre de Sortides la següent còpia:

Al Sr. Ayudante manifestandole se sirva ordenar al torrero suplente que pase a prestar servicio a este faro por hallarse enfermo el torrero 1º D. Francisco Mayans.

I quatre dies més tard (20 de març):

Al Sr. Ayudante participandole que el torrero 1º D. Francisco Mayans Tur ha fallecido a las 7 de esta mañana.

A l'arxiu del far, apareix una nota sense signar que diu:

Muy Sr. mío y amigo: Por encargo del Sr. Ingeniero, se servirá V. proponerme lo que a su juicio considere oportuno hacer con la habitación del difunto Mayans y con los muebles y enseres de su uso perteneciente al Estado y en la propuesta de encargarle a V. procure anteponerse al menor gasto posible dentro de una higiene reciocinia y no exagerada.

Ha de dir-se que aquest torrer mort, va començar al far de Formentera com a torrer tercer el 1882. Deu anys després va partir al far de Tazones i va tornar ascendit com a torrer primer al març de 1901. En total va servir doncs en aquest far durant disset anys.

L'acta d'haver-hi cremat i tirat els mobles que varen pertànyer a l'habitació del Sr. Mayans està datada el 6 de juny de 1908.

I el 4 d'octubre, es va rebre una circular, signada per l'enginyer encarregat que diu el següent:

... En la reunión celebrada en el Gobierno Civil de la provincia por diversas entidades de esta capital para prevenir en lo posible la epidemia del Cólera morbo asiático que ha infectado el Norte de Europa y que causa estragos en Rusia, se acordó, entre otros extremos que se avisara a los torreros de faros que vigilen y denuncien a la autoridad civil o marítima más cercana, cualquier comunicación transbordo o contrabando que se haga en la costa o en alta mar siempre que dicha vigilancia sea compatible con el servicio que les esta encomendado. Lo que comunico a V. para su conocimiento y efectos a los faros esperando que excitara el celo de los torreros a los faros de que esta V. encargado para que cumplan estrictamente este servicio en bien de la salud pública.

La cremada de mobles del torrer mort narrada anteriorment, molt possiblement no tinguí res a veure amb l'epidèmia de còlera, sinó que consisteix en una vella tradició de l'illa.

L'agost de 1909 –dia 24– es va rebre una circular enviada des d'Eivissa expressant el següent:

Las variaciones introducidas en las plantillas generales del Cuerpo de Torreros de Faros por haberse creado nuevas plazas en las categorías inferiores del mismo, hace absolutamente imposible la distribución de dichos funcionarios en la forma prevenida en el artículo 2º del Reglamento de 20 de abril de 1873 = Esto no obstante, como son numerosas las instancias que invocando al referido precepto reglamentario solicitan los Torreros su traslado de unos a otros faros S. M. el Rey (q.D.g.) ha tenido a bien disponer que en tanto no se lleve a efecto la modificación en el citado artículo del Reglamento quede en suspenso su aplicación en lo que respecto a las categorías de Torreros que han de prestar sus servicios en un faro de las distintas ordenes=

El 23 de març de 1910 es va rebre al far de Formentera la primera circular mecanografiada. L'esmentada circular diu el següent:

Pongo en conocimiento de V. que el contratista del suministro de petróleo deberá entregar en ese establecimiento la cantidad de 1566 kilogramos de los que se servirá V. acusarme recibo.

Dios guarde a V. muchos años.

Palma 23 de Marzo de 1910.

El Ingeniero,

Señor Torrero encargado del Faro de Formentera.

El 1911, el 29 de novembre l'ajudant Blanquer des d'Eivissa cursa al far de la Mola, la següent circular:

Como medio de reducir en lo sucesivo el gran número de obras fraudulentas de particulares que se llevan a cabo de conseguir que las autorizables lo sean mediante la oportuna concesión legal y de dar cumplimiento a una disposición del Sr. Ingeniero Jefe de obras Públicas de esta provincia, oportunamente a los daños causados por temporales últimos, ruego a V y al personal a sus ordenes que tan luego como adviertan se trata de efectuar obras de reparación en cualquiera que sean las de particulares situadas en la costa, se sirva manifestarmelo para yo denunciarlos a fin de que el Sr. Gobernador Civil de la provincia las suspenda, si no se realizan con el correspondiente permiso.

El 7 de novembre de 1912 es va rebre a la Mola la següent circular:

...Trazadas las medianas en todos los faros en que se hacen observaciones meteorológicas y en poder de las respectivas Jefaturas de Obras Públicas las tablas de corrección para determinar en cada uno de dichos faros lo hará oficial correspondiente al meridiano de Greenwich; para cumplimentar el apartado 1º= Que a partir del 1º de enero de 1913 las observaciones meteorológicas en los faros se hagan a las ocho de la mañana y ocho de la noche, tiempo medio de Greenwich, y que los faros de Igueldo y Machichaco se agregue otra observación a las cuatro de la tarde= 2º Autorizar al Servicio Central de Señales Marítimas para la modificación de los estados correspondiente de observaciones meteorológicas que han de remitirse a las provincias marítimas para el año 1913. Con las modificaciones seguidas por este cambio de hora= Relacionando este servicio con el de provisión del tiempo implantado por el observatorio Central meteorológico, encargo a V. S. recomiende a todo

el personal encargado, la mayor escurpulosidad en la toma y revisión de datos=

L'any 1913, és un any poc significatiu quant a correspondència oficial, sen-
sers a ressaltar. Però l'onze d'agost de 1914:

El Sr. Gobernador Civil de la provincia en oficio de 3 del actual... = Las presentes circunstancias internacionales exigen que las autoridades de este territorio para mejor cumplir los deberes de neutralidad estén perfectamente enterados de toda noticia, detalle o síntoma que pueda interesar al Gobierno de S. M.= Por tanto ruego a V. S. se sirva ordenar a los torreros de Faros de esta provincia comunique por el medio más rápido cuantas observaciones hagan desde sus puestos respectivos sobre paso de buques, procurando siempre que sea posible conocer detalles de nacionalidad de los mismos, si son mercante o de guerra, rumbo aparente etc.= La petición y adquisición de datos solo tiene carácter informativo sin otro alcance y sera conveniente advertirlo así si V.S. lo cree oportuno a los torreros para que no le den otra importancia ni causa de ninguna clase...

Havia esclatat la Primera Guerra Mundial. Però després de rebre la circular al far de Formentera instada pel Governador Civil de la província de Balears el setze d'agost de 1914 el torrer encarregat del far va escriure el següent:

A las 10 horas del día 14 del corriente pasó por delante de este faro, de ocho a diez millas de la costa y rumbo de Este a Es-Nordeste un buque de guerra de grandes dimensiones; el día 15 de ocho a nueve se vio pasar por las mismas aguas un vapor; pero con rumbo opuesto o sea O-Sudoeste y por la tarde del mismo día se vio navegar un buque de vela sin rumbo fijo.

Estos dos últimos eran mercantes. De los tres referidos buques no fue posible averiguar su nacionalidad. No he dado esta noticia antes por carecer de correo diario...

Sis dies mes tard –22 d'agost– el mateix torrer encarregat D. Vicente Ferrer va tornar a escriure:

En los días del 17 al 20 inclusive se han visto reanudar sus interrumpidos viajes de itinerario de ida y vuelta, los vapores correos franceses que hacen el



*Registrado con fecha 5 de Mayo
de 1910. Y acusando recibo con
la misma fecha de haberse recibido
1.566 Kg.*

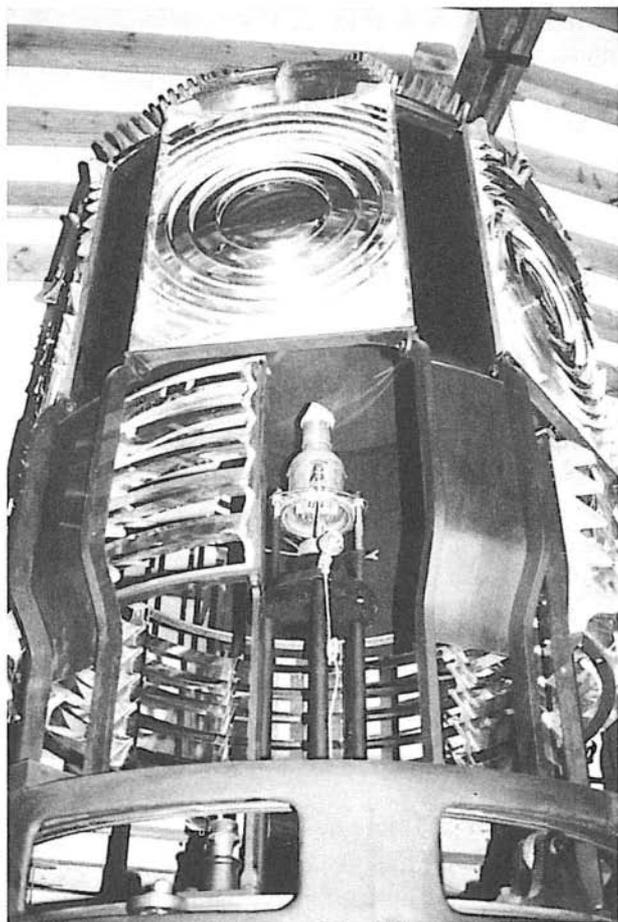
Número 58
Negociado Señales mats.

Pongo en conocimiento de
V. que el contratista del su-
ministro de petróleo deberá
entregar en ese establecimien-
to la cantidad de 1.566 Ki-
logramos de los que se servi-
rá V. acusarme recibo.
Dios guarde á V. muchos años.
Palma 23 de Marzo de 1910.

El Ingeniero.

Señor Torrero encargado del Faro de *Formentera*

Primer escrit a màquina rebut en el far de Formentera el 1910.



*Làmpada Chance
de petroli
dins d'una òptica.
Així es va il·luminar
el far de la Mola
des de 1928
fins 1971.*

servicio entre Marsella y Osan; además se ha observado el paso de otros tres vapores mercantes, dos con rumbo este y otro al oeste, sin poder apreciar a que nación pertenecían...

I el 24 de novembre s'anuncia que a partir del primer del mes següent començarà a lluir el far de Tagomago. Al Llibre de Servei del far de la Mola apareix anotat des de la data com "visible". Però el de la punta Grossa apareix com "invisible" des del 7 de març de 1902.

El 1915, mentre continua la Gran Guerra, al far de Formentera es va rebre el 23 d'abril una nota de l'ajudant que diu:

Tengo el gusto de participar a V. que el Sr. Jefe ha autorizado al Teniente Coronel del Estado Mayor Sr. Marques de Royas para pernoctar en el Faro, los días que juzgue necesarios para realizar los trabajos de levantamiento del plano de la Isla de que está encargado, para su conocimiento y para que le atienda y facilite el mueblaje y efectos de nuestro uso....

I el 24 de febrer de 1916 l'Enginyer encarregat escriu la següent circular:

En cumplimiento de la Real Orden de 14 de mayo de 1915, por la que se modifican las instrucciones siguientes sobre servicio metereológico en los faros de acuerdo con los convenios internacionales que rigen sobre la materia, tengo el honor de remitirle un ejemplar de dichas instrucciones para el servicio del Faro de Formentera...

En juliol d'aquest mateix any el dia 27 va deixar constància oficial de la supressió del far de la punta Grossa.

Dispuesto por superioridad la supresión del faro de Punta Grossa, la noche del 31 del actual sera la última que estará encendido (45)...

De fet, a partir del 4 d'agost de 1916 al Llibre de Servei del far de Formentera ja no apareix la punta Grossa com far a la vista, ni tan sols com "invisible", apareix tan sols el de Tagomago. I al Llibre d'Ordres figura una visita oficial a Formentera de l'Enginyer encarregat amb el seu Ajudant per prendre les dades referents al canvi d'apariència del far de la Mola (24 de març de 1916). Aquest "canvi d'apariència" es refereix al canvi de llum fixa, que passarà posteriorment a llum de làmpades, però l'esmentat canvi no es farà efectiu fins novembre de 1928. En juny d'aquest mateix any hi va haver una altra visita de l'enginyer en cap, enginyer ajudant i ajudant per comprovar que *las nieblas de este año han sido menos frecuentes que durante igual época del último...*

(45) Això no obstant, des del far de la Mola feia dotze anys que no s'annotava com a "visible" en el registre de fars a la vista.

Des de l'any anterior hi ha un creixent interès per averiguar els dies de boira a la zona, interpretant-ho com estudi previ a una possible necessitat d'instal·lar una sirena al far. Sense oblidar que el 1917 Espanya continuava baix el pes de la Guerra, el 19 de març el torrer encarregat d'aquest far va enviar una carta a l'Ilmo Sr Comandante de Marina d'Eivissa en aquests termes:

Mi muy respetado señor: Cumpliendo ordenes superiores tengo el honor de manifestar a V.S. que a las dos de la tarde del día de ayer, pasó por delante de este Faro, y a unas tres millas de la costa una goleta de tres palos con rumbo al S.O. cuyo velero seria de 800 a 100 toneladas y al parecer iba cargado, llevando arbolada a la popa y pintada al costado la bandera de Dinamarca. Y a las cinco de la tarde del mismo día pasó un vapor de dos palos, pintado de blanco en los altos y de minio los fondos; y por su bandera se pudo distinguir que era español y el rumbo que llevaba era de N.a S. y cuyo casco sería del tamaño del Correo Julio poco más o menos aunque de diferente forma...

S'ha de fer constar, que aquesta carta du impresa la data amb un segell tampó, quedant així com a una curiositat la seva utilització per primera vegada, ja que mai fins aquest moment havia figurat a la sortida de correspondència del far.

Un mes més tard –el 10 d'abril– va continuar el torrer encarregat donant part a Eivissa de la circulació marítima, observada des del far:

En el día de la fecha pasaron a la vista de este faro, dos Goletas de tres palos, cargados con rumbo al O. y a una distancia como de unas 8 a 10 millas de la costa, su tamaño seria de unas 500 a 800 toneladas, según mi calculo...

Anteriormente se había visto también un paquebote de 4 palos de 1000 a 1500 toneladas, ignorandose la nacionalidad y viajando rumbo al O.

A la fi de l'any varen començar les negociacions de pau entre els russos i els imperis centrals, arribant així a 1918, any en què el president nordamericà Wilson va definir les condicions d'una "pau duradora".

Mentre, a Balears, al començament de 1918, el 22 de febrer, es va rebre al far de Formentera una circular en la qual:

Se prohíbe en absoluto y de un modo terminante la entrada en los faros de esta provincia a toda persona que no pertenezca al personal encargado de la inspección y vigilancia o a las familias de los torreros...

Sens dubte, com a conseqüència d'aquesta guerra en la que tants de països es varen veure involucrats, l'economia de l'època es va veure profundament afectada, arribant inclús a ressentir-se'n els països que, com Espanya, es varen mantenir neutrals.

Així, un dia abans de rebre's la circular, el torrer primer de Formentera va escriure una nota dient que el petroli que quedava al far escassament podria bastar per a tot el mes de març. I rebé com a resposta, el 26 d'abril, el següent:

Desde la fecha de recibo de la presente comunicación y hasta nueva orden se servirá V. retrasar el encendido y adelantar el apagado de ese faro 45 minutos sobre las horas actualmente en vigor...

Amb aquesta mesura adoptada s'aconsegueix un considerable estalvi de petroli a la fi de l'any.

I el 10 de maig es reberen finalment al far 203 kg. de petroli. A finals d'aquest mateix mes es concedeixen unes permutes entre Formentera i Formentor, essent aquesta la primera vegada que a la documentació oficial ja no es diferencia entre torrers 2n i 3r, sinó que tan sols es distingeix entre "torrer encarregat" o simplement, "torrers".

En juliol –dia 18– es va rebre una altra circular escrita a màquina informant de nous canvis organitzatius quant a provisió de llocs de feina. En ella es pot llegir:

Con el proposito de hermanar en cuanto sea posible la suprema conveniencia del mejor servicio público con el interés particular de los funcionarios, para que su feliz coincidencia redunde en beneficio de la gestión que les está encomendada, esta Dirección General estimando que dentro de aquel interés y digno de ser atendido el de fijar a cada uno la residencia que le convenga, siempre que razón justificada no se oponga a ello, ha creído conveniente para tenerlo en cuenta en las futuras combinaciones de personal, que por todos los funcionarios facultativos de obras Públicas se manifieste por escrito a la misma, los puntos donde les convendría prestar sus servicios en lo sucesivo...

Un mes més tard –23 d'agost– deixa constància de la seva existència el que avui en dia podria entendre's com un subsidi d'invalidesa. Així es pot llegir:

Habiendo sido concedido a V. el socorro de una peseta diaria que tenia solicitado por hallarse imposibilitado para prestar servicio en faros, adjunto le remito la orden personal, comunicandole además que deberá cesar el día 31 de este mes previa entrega del servicio y efectos que tenga en su poder, según provienen las disposiciones vigentes...

L'any següent –20 de febrer– es va transcriure un telegrama de la Direcció General d'Obres Públiques en aquests termes:

Contestando instancias recibidas manifiesto a V.S. que créditos para gratificaciones Torreros se agotó en 1917 y 1918 en el mes de Julio se ha pedido al Ministerio de Hacienda la concesión de créditos extraordinarios para pago de estas atenciones...

El 23 de juliol de 1919 es va enviar a Formentera el següent escrit des d'Eivissa:

Habiendo desaparecido las causas que motivaron la orden de la superioridad prohibiendo de un modo absoluto y terminante la entrada a los faros a toda persona ajena al servicio, la Dirección General ha resuelto dejar sin efecto la expresada orden, autorizandose de nuevo las visitas a los faros en la forma y horas que se expresan en el artículo 15 del capítulo segundo del Reglamento vigente para la organización y servicio de los torreros de faros...

Varen continuar aquest any les restriccions econòmiques, ja que el 24 de setembre es va rebre una circular expressant el següent:

El Excmo. Sr. Ministro de Fomento en fecha 8 del actual se ha servido disponer que a partir del día 1º de octubre próximo se enciendan todos los faros de las costas de la Península, islas adyacentes, Canarias y posesiones del Norte de África, cualquiera que sea su orden, un cuarto de hora después de ponerse el sol y apaguen un cuarto de hora antes de salida...

Continuant el 21 de gener de 1920 amb una altra circular de la *Jefatura del Servicio Central de Señales Marítimas* insistint en el tema:

Vista la diferencia de consumo de petroleo por hora observada en lámparas del mismo tipo y en las de un mismo faro en relación con otro, ruego a V.S. se sirva ordenar a los torreros encargados de los faros de la provincia que en lo sucesivo llenen en los estados correspondientes la casilla del consumo medio por hora durante el mes, que hasta la fecha dejaban en blanco a fin de que anoten estas diferencias de bastante consideración en algunos casos y ver las causas y el medio de corregirlas= Del mismo modo dispondrá que las luces del servicio interior de los faros, sean de igual mechero a fin de que tengan la misma intensidad y el consumo de petróleo quede más regularizado.

Cuando se emplee más de un iluminante deberá consignarse la duración total de cada uno al final de la casilla correspondiente del estado mensual, en cuyo resumen y en la casilla de limpieza lo gastado por tal concepto y las borras y desperdicios debiendo figurar como accidente los derrame de latas...

Quedant així, d'aquesta manera, ben controlat el consum de combustible que es va utilitzar a cada far i evitant per consegüent, qualsevol altre ús de petroli que el destinat per a l'enllumenat.

Ja el 1921 – 8 de juliol – va caure un llamp al far de la Mola causant seriosos desperfectes en diferents parts de l'edifici. Així, al Llibre d'Ordres, tres dies més tard figura la visita realitzada per l'Ajudant per veure la quantia dels mals, escrivint:

Visito el faro, recorriendo todas sus habitaciones para ver los desperfectos causados por la chispa eléctrica que cayó el viernes último, consistente en rotura del pretil de la azotea, en el punto donde se apoya el cable, desconchados en varias habitaciones, baldosas levantadas etc. Doy orden al torrero encargado de buscar albañiles que reparen a la brevedad posible todo el daño causado.

El servicio se desempeña bien...

L'esmentada part de cornisa va tornar a caure en successives caigudes de llamps durant el anys posteriors.

I per deixar l'assumpte acabat, el dia 21 d'aquest mateix mes l'Enginyer Encarregat escriu al far de la Mola:

... En cuanto de los desperfectos causados por la chispa eléctrica de que se hace mención en la visita del Ayudante encargado, dispongo además de lo indicado en dicha visita sea reconocido el pozo de toma de tierra del pararrayos y su reparación si como es de temer, no reúne las debidas condiciones de conductibilidad eléctrica. Dispongo se haga un encalado parcial de la torre, principalmente en su interior y pintado en blanco del interior del torreón y cúpula...

I en novembre –dia 16– traslladen un torrer del far des Penjats al de Tabarca i hi envien com a substitut el de la Mola, que el mes següent serà també destinat al far de Sisargas (Galícia). Des d'aquest dia –15 de desembre– el far de Formentera sera atès únicament per dos torrers fins 1994, que en quedarà només un. Per una altra part al Llibre de Serveis, el darrer mes de 1921 varen concedir llicències de cinc dies a un dels torrers, quedant tot sol al servei el seu company, essent aquesta la primera vegada que oficialment deixen un sol torrer fent la seva feina.

El 5 de gener de 1922, surt de Palma una circular emesa pels torrers d'aquesta illa, que al mateix temps n'han rebut una altra dels companys de Barcelona, està escrita a màquina i dirigida als torrers del far de Formentera amb un marcat caràcter sindical:

Muy apreciable compañero: El que lo es nuestro..... tiene planteados trabajos para tratar de conseguir una importante reforma de plantilla muy conveniente; empleando todo lo que importe lo amortizado entre los que quedemos. Nosotros que hemos visto los trabajos hechos y las cartas que tiene recibidas, opinamos que es de absoluta necesidad el que al discutirse los presupuestos vaya a Madrid pero el citado compañero dolido por campañas antiguas se niega a proponerlo a pesar de nuestros ruegos, pues dice tiene repetidas veces dicho, que él no ha de proponer aunque esta dispuesto a ir si así se acuerda= En este estado el asunto nosotros nos dirigimos a V. y a todos los demás delegados en suplica de que con el mayor interés y con la menor discusión y publicidad consulte V. sus representados si están conformes con que se haga dicho viaje y contribuir a él con 5 pesetas por cada compañero en la

inteligencia que el acuerdo debe ser tomado el mes de Enero y las cantidades remitidas o aseguradas en todo el mes de Febrero, a uno de los dos primeros firmantes... Firmado por 10 torreros.

I a finals de l'any 1922 –el 19 de novembre– es pot llegir al Llibre d'Ordres del far de Formentera:

... son las 11 h ½ de la mañana y abandono el faro para visitar las obras de la carretera en construcción...

Es pot pensar que aquesta carretera a la qual fa referència la visita és la que vertebrà l'illa longitudinalment des de la Savina fins el far pròpiament esmentat.

Un any més tard –12 de març de 1923– l'Excel·lentíssim Senyor Ministre de Foment, comunica la Reial Ordre següent:

En virtud en la ley de presupuesto de 1835 y en las Bases de 22 de Julio de 1918; S.M. el Rey (q.D.g.) se ha servido declarar jubilado por imposibilidad física a propuesta de la Dirección General de la Deuda y Clases Pasivas al Torrero 1º de Faros, con categoría de Oficial de Administración de 1ª clase D.

...

Resulta interessant veure com a principis de segle, es va configurant una societat no molt diferent a l'actual, si s'exceptuen els procediments burocràtics que la dominen. Insistent més en aquest sentit, és curiós observar com els avenços tecnològics van estenent el seu camp d'aplicació, ja que el 26 d'abril de l'any que ens ocupa es constata que la màquina d'escriure ha arribat ja a les oficines d'Eivissa, com ho demostra una carta dirigida als torrers de les Pitiüses, signada pel nou Ajudant, que diu el següent:

Como jefe, como amigo y como compañero al servicio del Estado, les dirijo la presente, interesando de todos la eficaz colaboración y ayuda en el servicio que se nos está encomendando.

A ninguno creo necesario tener que recordar la importancia del servicio de Faros, creyendo están persuadidos de ello todos los Torreros y tampoco creo necesario excitarles el celo en dicho servicio. Así la misión queda reducida a animarles a que continúen el desempeño de sus funciones con toda pulcritud,

procurando emplear de un modo conveniente el material del Estado y la mayor economía en todo a fin de que se reduzcan en lo posible los gastos por los conceptos de servicio y limpieza de las diferentes partes del edificio, en buen estado los enlucidos y pinturas y procurando al mismo tiempo no se escasee de lo indispensable para este fin.

Al hacerles esta recomendación me anima el deseo de poner los faros en condiciones de que la vida en ellos tenga cierto atractivo y ya que por estar situados la mayor parte lejos de las poblaciones y en islotes deshabitados se despierte la nostalgia de la antigua residencia quisiera poner en ellos una nota risueña. Nadie dudara que en un faro en buen estado de conservación, limpio, bien amueblado, donde no falten utensilios de cocina y buenas cocinas se hace más llevadera la vida que en otro que no reúna las condiciones citadas por falta de aseo y comodidad.

La mayor parte de los faros a mi cargo adolecen de la falta de muchas cosas y se hallan en mal estado de conservación, no siendo posible con los créditos ordinarios reparar de una vez todas las faltas, pero con la ayuda de Vds. espero dentro de poco tiempo relativamente conseguir mi deseo.

Ya saben pues a que atenerse, procuren economizar en el gasto del material que se les envía y emplearlo convenientemente porque redundará en su beneficio y los faros serán amueblados, surtidos de vajilla y efectos de cocina de buena calidad y se instalaran cocinas económicas.

Excuso decir que merecerán la preferencia aquellos faros donde el personal demuestre más interés y preste más eficaz ayuda...

L'1 de juliol de 1924 la Prefectura del Servei Central de Senyals Marítims, en comunicació amb data 20 del mateix, remet 68 exemplars del Reglament aprovat per Reial Decret el 16 d'agost de l'any anterior, amb la finalitat que se n'entregui un a cada torrero en servei així com també als enginyers, ajudant i Prefectura, devent retornar l'exemplar si es dóna el cas de cessament d'algun funcionari en actiu.

A l'esmentada Reial Ordre es pot llegir:

Ilmo Sr.: S. M. el Rey (q.D.g.) a propuesta del Servicio Central de Señales Marítimas y de conformidad con lo informado por el Consejo de Obras públi-

cas, ha tenido a bien aprobar el adjunto Reglamento para la organización y servicio del Cuerpo de Torreros de Faros y demás efectos. Dios guarde a V.I. muchos años. Madrid 16 de agosto de 1923.- Gasset- Sr. Director General de Obras públicas.

I el 26 de juliol de 1924 es va rebre al far de la Mola una còpia del telegrama enviat per l'Excm. Sr. Subsecretari de Foment al Governador Civil de la província de Balears:

... Ruego a V. S. participe a Ingenieros Jefes distintos servicios dependientes de este ministerio pueden conceder personal sus ordenes licencia forma prevenida R. O. fecha 1º del actual, Gaceta del 2, dando cuenta superioridad...

Dos dies més tard s'insisteix amb un altre telegrama de la Direcció General d'Obres Públiques:

Teniendo presente lo dispuesto ... referente a permisos al personal que puede conceder V. S. sirvase respecto a licencias oficiales informar solamente las que considere urgente y necesarias...

Del 1925 -28 de març- existeix una altra còpia de telegrama enviat per la Direcció General, en el qual s'especifiquen els requisits professionals que es necessiten per poder optar a diferents llocs de feina:

... Gaceta de hoy, publica anuncio para provisión por concurso de una plaza de torrero en señal Sisargas y otra en suplencia Gerona, dando plazo veinte días para presentación instancias considerandose como mérito preferente demostrar conocimiento en manejo de motores de petróleo y aceites pesados y para suplencia Gerona conocimiento centrales eléctricas...

El 24 de juny d'aquest mateix any, es convoquen places vacants a Sàlvora i Silleiro (Pontevedra). Es consideren mèrits preferents tenir títol de radiotelegrafista o coneixements d'electricitat. Finalitzat l'any 1926, el 6 de novembre es va rebre al far de Formentera el següent:

La R.O. de fecha 1º del actual en su artículo primero dice lo siguiente: Que se invite a tomar parte en la suscripción nacional abierta a favor de los dam-

nificados en la Isla de Cuba con ocasión de la reciente catástrofe y a la que concurrirá el Gobierno con la suma de 250.000 pesetas según el acuerdo adoptado el día 30 del pasado por el Consejo de Ministros a todos los funcionarios públicos que perciban sus haberes por el Estado, Provincia o Municipio con el 1 por ciento de su haber líquido mensual correspondiente a una de las pagas de Noviembre o Diciembre a cuyo fin, por las Habilitaciones de cada centro se hará el descuento oportuno, que dado el carácter voluntario de la suscripción, podrán rehusar aquellos que no estén conformes...

I el 22 de novembre es va rebre un exemplar de l'obra titulada "Faros y Señales Marítimas", enviada per l'Enginyer en Cap i publicada aquest mateix any pel torrer Juan Gutiérrez García, que va escriure la següent dedicatòria:

A mis respetables Jefes del Servicio Central de Señales Marítimas, Srs. Ingeniero Jefe e Ingenieros de Caminos don

Las constantes e inmerecidas pruebas de consideración recibidas de todos ustedes, el haber podido perfeccionar los conocimientos profesionales que poseo gracias a las enseñanzas recibidas en los trece años que tengo el honor de estar a sus inmediatas ordenes, y en una palabra el deberle única y exclusivamente lo poco que soy y valgo, me obliga a dedicarles este trabajo, que si tiene algún merito sera solo porque en él se refleja todo cuanto del saber y dominio de ustedes, en las materias objeto de este modesto libro, haya podido asimilar su agradecimiento y respetuoso subordinado.

Ressalta la modèstia i humilitat de l'autor amb el contingut seriós i exhaustiu del llibre, ja que es tracta d'una obra divulgativa de tots els aparells i màquines que en aquest moment s'estaven utilitzant en els fars i senyals marítics, així com la seva procedència, muntatge, utilització i correcte ús. També conté un compendi dels reglaments que s'han anat succeint al llarg del temps, fins a la data de publicació, així com fotografies i esquemes de tots els aparells als quals fa referència. És en definitiva una gran labor que sens dubte ha degut d'ésser d'inestimable ajuda a tots els torrers que l'han llegit.

A més s'ha d'afegir el mèrit que és la primera obra d'aquestes característiques que es distribueix en els fars d'Espanya.

El 13 de maig de 1927 es va rebre a Formentera un blener Dotty sol·licitat amb anterioritat pels torrers *de los que existen en el faro hay uno casi inútil, y los otros dos algo defectuosos por el uso de tantos años de servicio.*

L'esmentat blener té alguns blens i s'usa en la llàntia de rellotgeria moderadora i aire comprimit, en què afluïx al blener més quantitat de combustible del que consumeixen els blens. A l'objecte, doncs, de tenir els blens constantment empapats de petroli en quantitat suficient perquè el llum no pateixi alteracions ni oscil·lacions i pugui aconseguir la major intensitat possible (46).

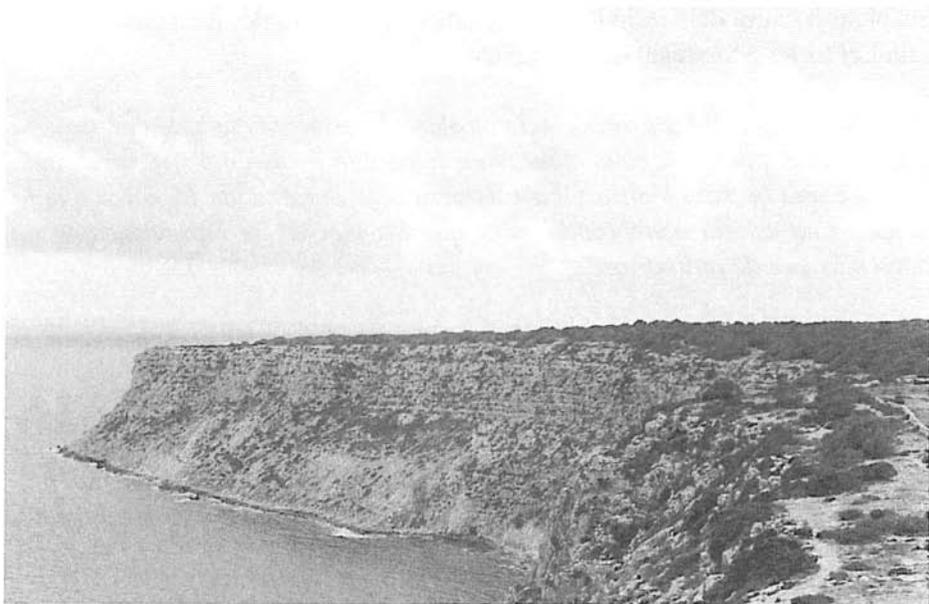
Un mes després –15 de juny– s'envia des de Palma una circular impresa en impremta, notificant el següent:

La Dirección General de Obras Públicas, en circular de 10 del actual nos dice lo que sigue:

Iniciada por circular de la Presidencia del Consejo de Ministros fecha 13 de mayo último, la idea de una suscripción nacional a base de un real por ciudadano para formar el capital de 5.000.000 de pesetas necesario para la creación y sostenimiento de cien camas en el Hospital clínico, anexo de la Ciudad Universitaria, iniciativa augusta con la que S. M. el Rey (q.D.g.) ha querido celebrar sus bodas de plata en el Trono, el Sr. Ministro se ha servido disponer que se invite a los funcionarios dependientes de este Ministerio para que contribuyan a esa obra, con el donativo mínimo señalado en la circular; sin perjuicio, claro es, de que se aumente lo que voluntariamente consigne cada funcionario, debiendo los que no quieran contribuir, como los que deseen aumentar su cuota, manifestando a los respectivos Habilitados para que estos hagan la consiguiente retención al abonar la próxima mensualidad; y de conformidad con lo que antecede: esta Dirección General ha resuelto trasladarlo a V. S. a fin de que por el Pagador o Habilitado de esa dependencia se remita al de este Ministerio Don las cantidades recaudadas, así como los pliegos o tarjetas en donde conste las manifestaciones y firmas de los donantes.= El Ingeniero Jefe.

A la vista d'aquesta circular i de les anteriorment exposades amb la intenció de recaptar fons públics, hi cap pensar que en la societat d'aquests anys, el

(46) Juan Gutiérrez Gracia.



Cala Codolar. Al seu dia el Ministeri d'Obres Públiques va fer un camí per pujar per aquesta zona del tallerrat, al sud del far, els bidons de petroli, quan l'estat de la mar aconsellava fer-ho per aquest costat de l'illa (Fotografia: V. Pins).

pagament d'alguns impostos fos voluntari, donant a més el Govern explicació als funcionaris del destí que es feia amb la seva aportació econòmica.

Uns dies més tard –28 de juny– es reberen a Formentera 53 caps de petroli amb un pes net de 1507 kg.

Amb el petroli rebut possiblement es varen fer uns experiments referits al plec de condicions facultatives que, a més de les particulars i econòmiques corresponents i de les generals aprovades per R. D. de 13 de març de 1903, hagueren de regir en la contrata de subministraments per a tots els fars durant l'any econòmic de 1927.

Els esmentats experiments consistien, segons l'article 4t f), a mantenir encesa una llàntia amb petroli durant setze hores seguides, produint una flama normal i brillant sense oferir oscil·lacions ni tampoc espurnadisses i sense necessitat d'espabilar (47) en tot el temps, sense carbonitzar-se ni embrutar-se

(47) *Despabilar*: llevar la part carbonitzada del ble o dels blens de la làmpada.

els blens a causa dels residus enquitranats de la combustió. Responia el 13 de juliol el torrer encarregat de Formentera:

... Se han hecho las pruebas del petróleo últimamente recibido con arreglo a la nota del pliego de condiciones que se recibió (artículo 4º f)), resultando que la llama ha sido blanca y bien desarrollada durante las 16 horas que la lampara ha estado alumbrando, pero que las mechas se han ensuciado un poco más que de ordinario...

El 26 de novembre, Palma remet una ordre burocràtica especificant el següent:

Según severas ordenes de la Superioridad, todos los funcionarios de esta Jefatura y especialmente los facultativos cuando decretan un documento, instancia o expediente que llegue a su poder, sera decretado personalmente, debiendo ser escrito en tinta y fechado.

Si por alguna circunstancia el decreto no fuera escrito por el funcionario que lo recibe, este deberá al menos poner su media firma y rubrica.

Por otra parte, cuantas minutas, memorias o trabajo cualquiera se extienda por escribiente o mecanógrafo, dictandola los mencionados funcionarios se fechara y suscribirá con tinta y con firma y rubrica entera por estos, pues se considera insuficiente el rubricalos tan solo.

Lo que tengo el gusto de comunica a V. rogandole su exacto cumplimiento y acuse de recibo de esta comunicación...

El 5 de desembre es notifica la mort del torrer D. Manuel Mayans, ocorreguda el dia anterior, amb aquest escaït comentari:

Con esta fecha me hago cargo del servicio de este faro en sustitución del torrero fallecido D. Manuel Mayans.

L'any 1928 va suposar per al far de Formentera un nou canvi quant al seu enllumenat, com es testimonia l'1 de novembre en un escrit del Llibre de Servei, en el qual es pot llegir:

Con motivo de haberse terminado el montaje del nuevo aparato óptico e instalado el alumbrado de incandescencia por vapor de petróleo sistema "Chance" un caspillo autoforma de 85 m/m en el día de hoy se encendió e inauguró en este faro con carácter oficial la nueva apariencia de destellos blancos equidistantes invirtiendo 5 segundos en cada fase repitiéndose doce veces esta misma fase a cada revolución completa del aparato óptico, invirtiendo por lo tanto un minuto en cada vuelta. El servicio funcionó durante el turno sin novedad...

En aquesta classe de llànties, el vapor de petroli es mesclava amb l'oxigen de l'aire posant, en inflamar-se, el capellet que envoltava la flama incandescent, i rebien el nom de *Chance* pel constructor que les fabricava. Aquestes llànties funcionaven amb dos dipòsits, un d'aire comprimit i l'altre amb petroli a una determinada pressió.

L'any 1929 es deixa constància que els enviaments de petroli que es realitzen al far de la Mola es feien en capsas de 28 kg. cadascuna, així com que a partir del 13 de juny, el personal del far que tingués necessitats de llicències per assumptes propis, havia de sol·licitar-les en instància dirigida a l'Enginyer en Cap, reintegrant-la en la pòlissa corresponent, que per aquell temps era d'1,20 pessetes.

CAPÍTOL XII

SEGONA REPÚBLICA

Poc s'ha de dir que no es conegui ja, de la segona república. Això no obstant, i a manera de recordatori s'ha de dir que el 2 d'abril de 1931 unes eleccions municipals varen donar la victòria als candidats republicans i el dia 14 va ser proclamada la Segona República amb Niceto Alcalá Zamora com a president.

Una sublevació dretana va ser sufocada el 1932 i el 1933 les dretes obtinueren majoria en les eleccions.

Catalunya i Astúries es varen sublevar el 1934. Una coalició d'esquerra, el Front Popular, va pujar al poder el 1936 i Manuel Azaña va ocupar la presidència de la República.

Però mirem què va ocórrer al far de Formentera durant aquests anys:

El 18 de setembre de 1931 s'emet una circular de l'Enginyer Encarregat fent referència que des que es va donar l'ordre el 1919 de retardar l'encesa del far quinze minuts i avançar l'apagament el mateix temps, es varen venir fent errades a l'hora de posar en la fulla corresponent les hores i minuts.

L'1 de desembre el torrer encarregat del far de a Mola va escriure el següent:

Tengo el honor de poner en su superior conocimiento haber recibido los nuevos títulos y ordenes personales expedidas por la Dirección General de Obras Públicas, a favor del personal afecto al servicio de este faro, con motivo de la reciente reforma de plantillas del Cuerpo de Torreros de Faros, debiendo manifestar a V.S. que de dichos documentos se han hecho cargo los interesados.

En agost –dia 26– de 1933 es va rebre al far el següent comunicat de l'Enginyer Encarregat:

De orden del Sr. Ingeniero Jefe quedan suspendidas las visitas de personas extrañas al servicio de ese faro, en el edificio del mismo y su recinto mientras

los visitantes no presenten autorización especial del Sr. Ingeniero Jefe o del Ingeniero encargado.

El torrero encargado sera el responsable de las infracciones de la indicada orden.

I aquest tema va continuar essent el centre d'atenció el 21 de setembre, quan el mateix Enginyer Encarregat exposa:

En virtud de las distintas consultas que se han hecho con motivo de mi comunicación de 26 de agosto próximo pasado sobre prohibición de visitar los faros de esta provincia sin permiso del Sr. Ingeniero Jefe o del Ingeniero encargado, le amplio hoy con esta nueva comunicación aclaratoria.

Quedan desde luego autorizados para visitar el faro las familias de los torreros afectos al mismo sin necesidad de extender permiso alguno.

Seguirá en vigor la anterior orden pudiendo por mi parte extender permisos a aquellas familias que propongan los Señores Torreros.

Para extender estos permisos se precisa que indiquen el nombre, apellidos, cargo y residencia del cabeza de familia.

El torrero encargado llevara el libro que se le remite adjunto el registro de visitantes.

A ninguno de ellos, se le permitirá hacer fotografías y levantar croquis de situación y de la costa desde el recinto del faro.

Se permitirá la entrada a toda persona que pueda acreditar su cualidad de funcionario del Estado, dandome cuenta de oficio al día siguiente de la visita así como del resultado de ella puesto que se le deberá acompañar durante ella por uno de los torreros afectos al faro o señal. A estos visitantes se les permitirá realizar allí trabajos después de haberse asegurado de que se trata efectivamente de un funcionario del Estado y haber registrado en el libro de visitantes el nombre, apellidos, cargo, y centro donde presta sus servicios.

Si imprevistamente se presentare en el faro persona de toda la confianza de los Sres. Torreros también se le permitirá el paso con idénticas formalidades al caso anterior, debiendome especificar en la comunicación que me pongan al día siguiente si desean les extienda el permiso.

Tanto a unos como a otros se le advertirá la necesidad absoluta de presentar en visitas sucesivas el citado permiso, sin el cual no podrá visitarlo.

Me permito advertiles que el incumplimiento de cuanto antecede podría traerles consecuencias desagradables y en algún caso podrían incurrir en falta contra la Seguridad Nacional.

És important destacar el rigorós control que es feia en aquests establiments, possiblement amb la finalitat d'evitar situacions abusives.

El 19 de juliol de 1934 es va col·locar un nou parallamps de puntes múltiples amb dos cables de presa de terra. Aquest mateix dia també es varen instal·lar dos timbres elèctrics que posaven en comunicació la cambra de servei amb les habitacions particulars destinades al personal afecte al far.

I el 30 de novembre d'aquest mateix any escriu el torrer encarregat del far de la Mola al senyor Ajudant Encarregat: *al Sr. Ayudante encargado: Dandole cuenta de haberse instalado en este faro, en la parte inferior de la barra del pararrayos, la veleta con los brazos indicadores de los cuatro puntos cardinales.*

L'11 d'abril de l'any següent es va rebre un telegrama al far amb data del dia anterior en el qual es pot llegir:

Sirvase V.S. poner en conocimiento de los torreros de esa provincia que en la Gaceta de ayer se ha publicado un anuncio por la Inspección General de Colonias para la provisión de una plaza de Torrero en los territorios del Golfo de Guinea por si alguno le interesa (48).

(48) El balisament d'aquest territori comprenia l'illa de Fernando Poo, la zona de Río Muni, la zona de Bata i l'illa d'Anobón. La majoria dels llumseren simples boias o balises, i només se'n destacaven dos fars: el de Punta Europa i el de Cabo San Juan. A Punta Mosquitos també es va construir l'únic far habitat, que el 1949 ja era deshabitat.

CAPÍTOL XIII

LA GUERRA CIVIL (1936-1939)

La guerra civil espanyola és el succés més transcendent del segle XX i el que major impacte ha tingut en l'opinió i la política internacional. Per això es tracta de la part de la història contemporània que ha donat lloc a la major producció bibliogràfica que s'hagi suscitat mai sobre un succés històric espanyol, amb una importància i fins i tot fonamental aportació estrangera a partir del moment mateix del seu desencadenament. El tema no ha deixat de produir investigacions i escrits fins la data actual.

Aquest conflicte armat amb el qual va culminar el decenni dels anys trenta, en el qual una burgesia mitjana i petita que reclamava el seu protagonisme polític i la posada en marxa de reformes socials àmplies en coincidències i aliances amb un vell obsessivisme organitzat, varen ser els protagonistes de l'experiència republicana i democràtica amb la qual es va obrir aquesta dècada. L'aixecament militar va ser la resposta de les antigues classes governants davant el programa reformista.

Pot mantenir-se que la guerra civil va ser el resultat no desitjat d'una acció militar contra el poder polític que intentava la imposició ràpida d'una solució "manu militari". La idea va ser imposar una dictadura per recuperar l'ordre que havia desaparegut amb la república, segons l'entenien els militars espanyols, sense empreses estrangeres a les quals dedicar-se.

Tal ordre no va ser altre que el que fonamentava la relació de classes i de preeminències heretades del règim anterior i l'instrument indubtable per a la seva conservació va ser la dictadura imposada uns dies abans per Primo de Rivera. Un règim transitori per acabar amb la "revolució", el "bolxevisme" i el "comunisme". No hi havia una definició política prèvia i matisada entre els militars alçats, almenys de manera explícita.

Però les seves previsions varen quedar desbordades en tots els aspectes. Quant a la resistència al cop, quant a la profunditat i quant a la necessitat de definició política. Aquest desbordament va provocar una profunda repressió de l'adversari, perquè la repressió desencadenada no s'entén sinó perquè la guer-

ra provenia d'un cop militar fracassat, per la qual cosa els alçats varen haver de vèncer resistències mitjançant el terror i els defensors de la república varen prendre venjança de les persones que havien volgut destruir-la.

Prest es va veure que l'alçament militar per substituir provisionalment la república havia emprès en realitat un viatge sense tornada (49).

Passem ara a veure la repercussió d'aquest tràgic conflicte, al far de la Mola: El 13 de novembre de 1936, va escriure a Formentera el Delegat en Cap des d'Eivissa:

Cumpliendo ordenes del Sr. Comandante Militar de Ibiza y Formentera, tengo el honor de comunicar a V. que a partir de hoy y hasta nueva orden, debe permanecer apagado el faro de Ntra. Sra. del Pilar...

I va contestar el torrer encarregat:

Pongo en conocimiento que a partir de la noche del día de hoy, por orden del Sr. Comandante militar de Ibiza deja de alumbrar este faro hasta nueva orden.

Aquest dia va transcórrer el torn, sense més novetat que el far no es va encendre. Tagomago no es va veure i s'Espardell tampoc, ja que d'aquesta manera figura al Llibre de Servei. Això fa suposar que aquests fars es varen apagar també com el de la Mola, perquè fins el dia abans varen figurar durant sis dies seguits com "visibles" i a partir del dia 13 de novembre no es tornen a veure.

L'1 de gener de 1937 deixa constància d'una nota en la qual després d'estampar la data s'afegeix: *2º año triunfal* finalitzant l'escrit amb un *¡¡Arriba España!!*

Uns mesos més tard –12 d'abril– es llegeix:

El Excmo. Sr. Presidente de la Comisión de Obras Públicas y Comunicaciones de la Junta Técnica del Estado... va demanar material per a alguns dels fars de La Corunya, concretament llànties Chance, i des del far de Formentera –18 d'abril– es va apartar el següent:

(49) *Historia de España. La Guerra Civil. Historia temas de hoy* nº 27. Julio Aróstegui.

DIA	TURNO	ANOTACIONES			ESTADO DE LA ATMÓSFERA
		Mes de <u>Diciembre</u> de 1937			
6	2 ^o	Continúa el faro sin alumbrar. <u>Duarte Ferrando</u>			Bromoso
	1 ^o	Id.	id.	id.	Cubierto
7	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Despejado
8	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Cubierto
9	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Despejado
10	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Id.
11	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Cubierto
12	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Id.
13	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Id.
14	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Id.
15	2 ^o	Id.	id.	id.	Bromoso
	1 ^o	Id.	id.	id.	Id.
16	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Llovizna
17	2 ^o	Por orden del Sr. Comandante de Marina Sr. Ibañeta a las 4 h. 10 minutos se encendió el faro, apagándose a la hora reglamentaria. El servicio funciona con total normalidad. - <u>Joaquín Ferrando</u>			Cubierto y llovizna
18	1 ^o	Por haberse dispuesto en autoridad militar de Marina de Ibiza, envolver a suplantarse el servicio de alumbrado de este faro. - <u>Joaquín Ferrando</u>			Cubierto
	2 ^o	Continúa el faro sin alumbrar. <u>Duarte Ferrando</u>			Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Despejado
19	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Id.
20	2 ^o	Id.	id.	id.	Id.
	1 ^o	Id.	id.	id.	Id.

- 2 capillos de 85 m/m
- 2 rejillas metálicas
- 1 aro porta-capillos con su percha

Es pot suposar que aquesta curiosa petició ve motivada per una manca generalitzada a causa de la guerra o bé un desig de la *Junta Técnica del Estado* de distribuir més equitativament les existències.

Fos com fos, el 6 de setembre d'aquell mateix any es va rebre a la Mola la següent circular:

Habiendose notado algunas omisiones, recuerdo a V. que de orden de la Superioridad en lo sucesivo se servirá V. añadir en todos los oficios, estados y demás documentos oficiales, después de puesta la fecha y a continuación la misma:

2º Año Triunfal

El Ingeniero Jefe actual.

La insurrecció concebuda com cop d'estat militar va actuar segons el model d'aquests actes aplicant d'immediat les lleis de guerra. Vet ací el text del ban emès pel general Manuel Goded a Balears abans de partir cap a Barcelona:

Artículo 1º: Se declara el Estado de Guerra en todo el Archipiélago Balear:

Artículo 3º: Resuelto a mantener inflexiblemente mi autoridad y el orden, sera pasado por las armas todo aquel que intente, en cualquier forma de obra o de palabra, hacer la más mínima resistencia al movimiento Salvador de España.

Con la misma ejemplaridad se castigara el más ligero intento de producir huelgas o sabotajes de cualquier clase y la tenencia de armas que deben ser entregadas inmediatamente en los Cuarteles...

I el 23 de novembre de 1937, es va rebre una circular en la qual hi ha algunes modificacions al Reglament vigent:

... dadas las circunstancias actuales y la necesidad de cubrir con urgencia en muchos casos las vacantes de Torreros de Faros que no permite el procedimiento de concursos que se venia empleando... 6º Se podrá solicitar hasta seis destinos tanto de la zona liberada como de la no liberada ...

Al Llibre de Servei, el 1r de novembre es va encendre el far “*por orden del Sr. Comandante de Marina a las 1 horas 10 minutos*” i es va apagar a l’hora reglamentària.

Al dia següent, per haver-ho disposat l’autoritat militar de Marina d’Eivissa, va tornar a suspendre’s el servei d’enllumenat d’aquest far.

El 27 de gener de 1938, va escriure l’Enginyer Encarregat al far de la Mola:

En vista de una consulta elevada a esta Jefatura por el torrero encargado del faro de Pollensa, el Excmo. Sr. Almirante de la Base Naval de Baleares con fecha 3 del actual comunicó lo siguiente:

1º En caso de alarma aérea los faros que estén encendidos y que no sean aéreos (50) deben continuar encendidos= Los faros aéreos deben apagarse.

2º En caso de ataque a la costa por buques, deben apagarse inmediatamente.

En juny, dia 28, del mateix any, es va rebre una circular de la Subsecretaria del Ministeri d’Obres Públiques amb data 13 del mateix:

Requerido este Ministerio por la Vicepresidencia del Gobierno, Servicio Nacional de Marruecos y Colonias, para indicar el nombre de algún torrero a quien pudiera convenir ocupar con carácter provisional, en las actuales circunstancias, la plaza vacante en el servicio de Faros de la Guinea Continental Española que tiene asignados en presupuesto 3.000 ptas. de sueldo anual y 6.000 de sobresueldo, con pasajes gratuitos, el interesado y las personas de su familia y demás derechos y emolumentos que señala el Estatuto de Personal al servicio de la Colonia aprobado por Decreto de 8-XII-1931 (Gaceta del 11), se convoca a los torreros de faros que deseen solicitarlas...

... Teniendo en cuenta que en la elección serán preferidos: jóvenes a viejos, casados a solteros, casados sin hijos a con hijos pequeños o casados con hijos mayores en edad de primera enseñanza...

(50) Els fars aeris són els que tenen cúpula de vidre i petits panells òptics adossats a l’òptica del far, per tal de facilitar el pas de rajos lluminosos en sentit vertical i servir així d’orientació a la navegació aèria.

... La licencia reglamentaria a que tienen derecho los funcionarios al servicio de la Colonia, conforme al Artículo 12 del Estatuto de la misma, es de 6 meses, cada 18, percibiendo durante ellos, íntegros el sueldo y sobresueldo indicados...

La circular del 10 de desembre d'aquest mateix any ve a recolzar la hipòtesi abans llançada de l'escassetesa de mitjans pel que fa a efectes materials d'aquest període:

Tengo el honor de poner en conocimiento de V.S. que dada la escasez de los recursos que actualmente se dispone para el servicio de los faros y la necesidad de reducir al mínimo la importación de efectos del extranjero por la casi imposibilidad de obtener divisas, precisa a este Servicio conocer con toda urgencia la existencia de los efectos que actualmente hay en los faros de esa provincia cualquiera sea su estado...

*Dios guarde a España y a V. muchos años.
Palma 10 de Diciembre de 1938. III Año Triunfal.*

Al Diari de Servei es troba cada dia la mateixa frase: *continua el faro sin alumbrar.*

I el 9 de març de 1939 va escriure el torrer encarregat del far de la Mola:

A las 21 h 20' del día de ayer, y por el personal afecto al observatorio militar de la Mola en esta isla, verbalmente me fue comunicada la orden que telefónicamente había dado el Sr. Comandante militar de marina de Ibiza de que a la mayor brevedad posible se reanudara el servicio de alumbrado de este faro en la forma reglamentaria hasta nueva orden.

En virtud de lo ordenado a las 21 h 40' fue encendido quedando desde este instante restablecido el servicio normal de esta señal a mi cargo...

El 10 de març, va escriure l'Almirall de la Flota i Bloqueig del Mediterrani el següent:

Por considerar han desaparecido las causas que motivaron el apagado de todos los faros y farolas de todo el archipiélago Balear y con el fin de facilitar

la navegación, intereso de V.S. tenga a bien dar las ordenes o tomar las medidas oportunas para que en el más breve plazo posible se enciendan todos los faros y farolas de las islas Baleares con sus luces y características dando cuenta del día en que se enciendan = Caso de no ser posible que todos los Faros y farolas sean encendidas en la misma fecha se irán poniendo en servicio a medida que los medios permitan, dando cuenta.

A la primera ordre d'encesa que va llançar el Comandant militar de Marina d'Eivissa i la de l'Almirall de la Flota i Bloqueig de Balears s'afegeix ara, el dia 11 de març, la de l'Enginyer en Cap, en aquests termes:

El Ingeniero Jefe da orden del encendido urgente de todos los faros dando cuenta inmediata del día y hora en que empiezan a encenderse cada uno.

El 1r d'abril de 1939, es considera oficialment acabada la guerra. I vint dies més tard, es va rebre al far de La Mola la següent circular:

Todos los funcionarios y obreros de los diferentes Departamentos y servicios del Estado, a quienes alcancen los beneficios del Subsidio Familiar, presentarán con la mayor urgencia a los Oficiales Mayores o Jefes Provinciales de los servicios, según se trate de la Administración Central o Provincial, la declaración de familia determinada por el Reglamento del Subsidio y especificada en el número cuarto de la Orden del 14 del actual, inserta en el Boletín Oficial del Estado correspondiente al día 16 siguiente, declaración que habrá de extenderse por triplicado y precisamente en los impresos de que se proveerán en la Secretaria del Ayuntamiento o en la Delegación Sindical Local de su relación...

Palma 20 de abril de 1936

(Año de la Victoria)

El Ayudante.

El 19 de juliol va escriure l'Enginyer en Cap al torrer encarregat de Formentera:

Se servirá hacer entrega mediante recibo al torrero encargado del Balizamiento de Ibiza D. las dos carabinas Máuser y las municiones que se hallan en ese Faro, que fueron entregados al personal del mismo en diciembre de 1936...

Afegint sempre els mateixos finals: *Dios guarde a España y a Vd. Muchos años*; la data d'emissió i l'anotació: *Año de la Victoria*, per finalitzar amb la signatura de l'emissor i el destinatari del document.

Un dia més tard –22 de juliol– es va enviar al far la següent circular:

Con objeto de simplificar los servicios a propuesta de la Inspección Regional de Baleares y de acuerdo con los servicios Nacionales de Caminos y de Puertos y Señales Marítimas, este Ministerio ha aprobado:

1º Designar un Ingeniero para la Isla de Menorca y otro para la de Ibiza, con residencia en las mismas, afectos como subalternos a la Jefatura de Obras Públicas pa-ra que se encarguen de todas las obras públicas de la Isla.

2º Dichos Ingenieros como Directores de los Puertos de dichas Islas, dependerán directamente del Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas.

3º Ayudaran en su trabajo a dichos Ingenieros, el personal facultativo auxiliar residente en las Islas y que designara el Ministerio...

El 25 de setembre es va emetre una circular des d'Eivissa sol·licitant el més exacte i fidel compliment de les disposicions relatives al Reglament del 4 de juliol passat, referent a la prestació personal a favor de l'Estat, devent els torrers de la Mola remetre a l'Alcaldia els impressos corresponents que facilitaven les esmentades alcaldies, assignant-hi tantes dades com fos possible.

El dia 4 d'octubre aporta més informació damunt la prestació a favor de l'Estat, la circular reflecteix el següent:

En la prensa local se ha publicado de una orden que dice así:

- El Comisario Interventor de la Prestación Personal en favor del Estado, de la provincia de Baleares, comunica a esta Delegación lo siguiente(sic): Se

recuerda a todos los patronos que en relación con lo que dispone el artículo 2 del Reglamento de la Prestación Personal a favor del Estado el 4 de julio último, están obligados a retener a partir del 1º de octubre de todos los pagos de haberes y gratificaciones fijas, la parte correspondiente a los tres días de haber de este trimestre que integran dicha Prestación Personal.- Al objeto de facilitar el calculo del importe de dicha retención en los casos de jornales pagaderos por días, semanas y quincenas, se hace observar que, habida cuenta de los días festivos, dicha retención equivale al 4 por ciento de los pagos por tal concepto.- Debe extenderse que la retención es obligatoria para todos los casos ya se trate de personal permanente o eventual. En los Centros oficiales y dependencias del Estado las referidas retenciones vendrán obligadas a efectuarlas los Habilitados.- Ibiza...

... Y para el más exacto cumplimiento en el plazo de 7 días, me remitirá Vd. una relación de Vd. y de todo el personal a sus ordenes (los que tengan menos de 50 años, pues los que pasen de esta edad están exceptuados de la prestación personal en faros del Estado), indicandome que personal es el que se ha ofrecido para pagarla en metálico (lo que se le ira descontando cada mes de acuerdo con lo antes indicado) y cuales son los que han optado por hacer aquella prestación mediante su trabajo...= El Ingeniero Encargado.

I el 8 de novembre de 1939 l'Enginyer en Cap va enviar des de Palma una circular a tots els torrers de Balears informant del següent:

Visto el expediente instruido a instancia de la Asociación del Cuerpo de Torreros de Faros en solicitud de que cambie la denominación de dicho Cuerpo por la de "Cuerpo Técnico mecánico de Señales Marítimas".= Este Ministerio de Acuerdo con lo informado por la Sección de Personal y Asuntos Generales del Consejo de Obras Públicas, he tenido a bien acceder a lo solicitado...

A partir d'aquest moment oficialment es varen deixar d'anomenar *torrers* al personal encarregat dels fars passant a ser fins els nostres dies *Tècnics Mecànics de Senyals Marítims*. A pesar de tot familiarment se'ls va continuar dient *fareros, farers, faristes, farolers*, etc., segons les diferents zones de feina.

CAPÍTOL XIV

LA DICTADURA (1939-1975)

Acabada la Guerra Civil, Espanya va observar una política de no beligerància durant la 2a Guerra Mundial que de 1939 a 1945 va oposar les potències democràtiques aliades com Polònia, Gran Bretanya, França, URSS, Estats Units i Xina a les potències totalitàries de l'eix: Alemanya, Itàlia, Japó i els seus satèl·lits. El nombre total de pèrdues humanes ocasionades per aquesta guerra va ser de trenta-sis milions; xifra escartejada oficialment, però el dolor i la desgràcia dels familiars de les víctimes va fer que aquest dramàtic nombre s'anàs incrementant considerablement.

El principal problema per al règim de Franco va ser, fins 1943, la possible entrada en la Segona Guerra Mundial, al costat de l'Eix; finalment Franco la va obviar i va iniciar gestos d'apropament al govern conservador britànic (1943-1944). El final de la guerra va alentir les esperances de l'oposició democràtica d'una intervenció dels aliats en contra de Franco, però aquesta es va reduir a la condemna de l'ONU i a la retirada d'ambaixadors (1946).

Franco va maniobrar impulsant la llei de successió (1947), que va establir que Espanya fos un regne però sense rei efectiu i amb un Cap d'Estat, Franco, que ho va ser com a regent vitalici i pactant amb Juan de Borbón (1948) la successió de Franco, a la seva mort, per l'infant Juan Carlos.

Després d'això, Franco va reobrir les fronteres al mateix temps que la guerra va afavorir la reafirmació de la seva persona en el poder com a ferm enemic del bloc soviètic.

Després del tractat amb els EUA i el concordat amb la Santa Seu (1953), el règim va rompre definitivament el seu aïllament i fins i tot va ser acceptat en l'ONU (1955).

Entretant l'economia del país va passar de la forçada autarquia dels anys quaranta a una lenta reconstrucció econòmica, un nivell de vida inferiors als de la pre-guerra, el que va donar lloc a importants vagues massives, com a Bilbao (1947) i Barcelona (1951).

A finals dels anys cinquanta l'aliança entre el sector financer i l'alta burocràcia de l'Estat, varen impulsar una nova orientació econòmica per situar el país en l'estela de l'expansió europea, damunt la base de l'acumulació productora durant l'etapa de reconstrucció econòmica amb la industrialització i el foment del mercat intern.

L'entrada al govern l'any 1957 dels ministres López Rodó, Ullastres i Navarro Rubio, va marcar el començament d'una nova etapa que va tenir com el major símbol els plans de desenvolupament iniciats el 1964.

El creixement industrial i urbà va produir decisives transformacions socials, així com l'emergència d'una nova oposició democràtica, cada vegada més desvinculada de l'exili republicà, que va tenir a les CCOO i els moviments estudiantils dels anys seixanta la seva principal manifestació de masses.

El règim va intentar garantir la seva continuïtat amb el nomenament de Carrero Blanco (1973), però la seva mort aquell mateix any a causa d'un atemptat d'ETA va desestabilitzar greument l'operació continuïsta.

A la mort de Franco (1975), Juan Carlos de Borbón va ser proclamat rei d'Espanya. I després d'aquestes pinzellades històriques vegem com va repercutir la dictadura al far de Formentera.

Així, el 6 de juliol de 1940, l'Enginyer Encarregat del far, va escriure al tècnic responsable:

Elevada a consulta por Sr. Ingeniero Jefe al Excmo. Sr. Subsecretario de obras públicas sobre si eran de aplicación al personal de obras públicas de Ibiza las ordenes de la Presidencia del Gobierno del 8 y 12 de junio próximo pasado sobre depuración de funcionarios públicos, el Sr. Ingeniero Jefe de obras públicas en escrito n°..... me dice lo siguiente:

... En contestación a la comunicación de V.S. n° esta Subsecretaria le manifiesta que los funcionarios de Ibiza y a que se refiere su comunicación se hallan incluidos en las ordenes de la Presidencia del Gobierno de 8 y 12 del actual.- En vista de lo anteriormente expuesto sirvase V. y todo el personal del servicio de obras públicas de Ibiza que hubiera estado bajo el dominio rojo en esa Isla, remitir inmediatamente a esta Jefatura por el medio de comunicación más rápido las declaraciones juradas prescritas en las citadas ordenes...

Aqueix mateix dia, l'Enginyer encarregat va escriure al tècnic responsable del far en els següents termes:

Mi distinguido amigo: Por el Excmo. Sr. Subsecretario de O.P. ha sido dispuesto que los funcionarios de Ibiza están sujetos a depuración de la que le hablaba en mi carta del 1º del corriente.

Como Vd. estaba en Mallorca en la época de la invasión roja en Ibiza, creo que Vd. no le corresponde. Pero al Sr. Gasull sí. La relación jurada debe acompañarla el Sr. Gasull por duplicado a cuyo objeto le mando otro ejemplar y debe remitir ambos a la mayor brevedad posible.

S'ha de dir que aquest tècnic va estar absent del far des del 7 de juliol de 1936, que va començar a gaudir d'una llicència de trenta dies concedida per la prefectura fins setanta dies després, que consta la seva reincorporació.

L'11 de juliol de 1940, es varen enviar dos mil cent setenta-cinc kg de petroli envasat en setenta-cinc capses i es menciona per primera vegada el port de la Savina:

Los bidones que tiene vacíos puede mandarlos con el primer carro que le suba petroleo y que le entregue al Sr. Serra (en la Sabina) para que queden almacenados con el fin de evitar pérdidas...

Està clar, doncs, per aquestes dades, que duien el petroli des de la Savina (almenys es pot afirmar que això ocorria a vegades).

Per a càrregues més lleugeres s'utilitzava el "peató", que en aquests anys va ser el Sr. Marí Mayans, com ho demostra un escrit datat el 14 de juliol de l'any que ens ocupa.

I el 21 d'agost es va precisar més el tema de les "depuracions":

Dispuesto por ordenes de la Presidencia del Gobierno de 9 y 12 de junio últimos que los funcionarios de los servicios de la Administración que desempeñaban destino en poblaciones liberadas con anterioridad a la publicación de la Ley de 10 de febrero de 1939, soliciten su depuración para lo cual habrán de presentar la declaración jurada con los datos que en la citada Ley se determina; este Ministerio ha dispuesto que la instrucción de las diligencias para depurar la política-social de los funcionarios dependiente de la Sección de Cuerpos Especiales se lleva a efecto por los Inspectores Regionales la

correspondiente a los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que se encuentran afectos a los servicios de su Demarcación, así como a los que hallandose separados o supernumerarios lo estuvieran al tener lugar su baja, y por los Ingenieros Jefes de Obras Públicas para el resto del personal que haya presentado declaración jurada...

Existeix una còpia del tècnic suplent que va enviar a l'encarregat de la Mola dient el següent:

Apreciados amigos y compañeros: Adjunto le remito los carnets de identidad de V. y personal a sus ordenes para que en la brevedad posible los devuelva firmados a esta Jefatura....

Els DNI es varen fer obligatoris per decret el 2 de març de 1944.

I el 2 de desembre va escriure l'Enginyer encarregat al far:

Por haberme sido entregada en mano por el Sr. Ingeniero Jefe de O.P. adjunto tengo el gusto de acompañar a Vd. para su entrega al interesado, una Resolución del Ilmo. Sr. Subsecretario de Obras Públicas de fecha 21 del pasado mes, por la que en relación con la depuración del T.M. de S.M. subalterno de ese faro D. José Gasull Such, se le considera incluido en el apartado a) del artículo 5 de la Ley de 10 de febrero de 1939 y por lo tanto admitido sin sanción...

A l'any següent, amb data 11 de febrer de 1941, l'Enginyer encarregat va enviar la següent notificació per part de l'Enginyer en Cap:

El director General de Puertos y Señales Marítimas con fecha 18 del actual me dice lo siguiente= Con fecha 14 del actual, esta Dirección General remitió a V.S. la siguiente orden telegráfica=

“Interesado por el Almirante Jefe de Estado Mayor de la Armada, que los Técnicos-mecánicos de Señales marítimas presten servicio de vigías conforme disponga el almirante Jefe de esa Comandancia Naval; esta Dirección General ha resuelto autorizar a esa Jefatura para que sea prestado el mencionado servicio de acuerdo con dicha autoridad. Y para el mejor cumplimiento de dicha Orden a continuación se transcribe el texto de la comunicación que

el Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada, ha dirigido a este Centro con fecha 8 del corriente= ASUNTO: Servicio de Vigía en el Archipiélago de Canarias= TEXTO: 1º El Excmo. Sr. Comandante Naval de Canarias interesa con urgencia la provisión de vigías en aquellas, por los cuales puede conocer aquella Autoridad el número y naturaleza de los buques que navegan en las proximidades.= 2º Por la imposibilidad material de poder dotar aquellas Islas de edificios y personal adecuado para este servicio, con la necesaria urgencia este Estado Mayor tiene el honor de interesar a V.I. autorice al personal de Faros de aquel Archipiélago para efectuar este servicio de vigía en la forma que disponga el Excmo. Sr. Almirante Jefe de aquella Comandancia Naval, debiendo significar a V.I. que en los faros vayan a prestar ese servicio se les proveerá de teléfono y que su personal sera gratificado por aquella comandancia Naval...

El tema va continuar uns dies més –20 de febrer– sense oblidar que la situació per aquelles dates era extremadament delicada degut a la guerra que sofrien els països vesins, l'Enginyer en Cap, va escriure a Eivissa el següent:

Correspondiendo a su atenta comunicación nº 85 de fecha 5 del corriente mes, interesando aclaración sobre el modo de prestar el servicio de vigías en los faros que la autoridad de Marina juzgue conveniente, he de manifestar a V. que el asunto esta en tramitación y en espera de ordenes de la Superioridad...

I el 24 de setembre en una nova circular s'informa:

Debido a las circunstancias anormales que se atraviesan, hay escasez de envases de todas clases, por cuyo motivo, cada vez se hace más difícil disponer de cajas y bidones de cabida manejable, para distribuir el petróleo a los faros, por tanto al abrir las cajas de petróleo, se hará de forma que tanto las latas como las cajas sufran el menor desperfecto posible. El agujero para la salida del liquido se hará en el tapón de la lata sin que afecte a esta y el agujero para la entrada de aire sera lo más pequeño posible, con el fin de que si las circunstancias no cambian puedan ser utilizadas de nuevo con el mínimo de reparaciones...

El 10 de març de 1942, l'Encarregat d'Eivissa va escriure al far de la Mola el següent:

... En cumplimiento de lo prevenido en el artículo 53 del Reglamento de las Clases Pasivas del Estado, aprobado por Decreto de 21 de Noviembre de 1927, esta Subsecretaria interesa de V.I. se sirva reclamar al Técnico-Mecánico de Señales marítimas afectos al Faro de Formentera, de la Jefatura D. la partida de nacimiento y los títulos justificativos de los servicios prestados al Estado, excepto el de su actual empleo, o en su defecto las correspondientes certificaciones cuyos documentos debidamente diligenciados remitirá este Departamento a la brevedad posible y a los efectos del artículo 52 del mencionado Reglamento...

I aqueix mateix dia un altre ofici afegia:

Vista la instancia que por conducto de V.S. promueve el funcionario del Cuerpo Técnico-mecánico de Señales Marítimas afecto al faro de Formentera Dn. en solicitud de que por la enfermedad que padece y el escaso tiempo que le falta para ser Jubilado por cumplir la edad reglamentaria, se lo traslada a la Suplencia de Jefatura de Tarragona. Esta Subsecretaria teniendo en cuenta que por la Orden de 30 de agosto de 1940, resolutive de su expediente de depuración, se impuso al referido funcionario entre otras la sanción de traslado forzoso con prohibición de solicitar cargos vacantes durante 3 años, ha tenido a bien desestimar dicha solicitud en tanto en cuanto no ha sido cumplida aquella sanción...

I un altre ofici datat aqueix mateix dia afegeix més informació al tema:

Se repite con frecuencia el hecho de que los Ingenieros Jefes de los servicios de este Ministerio al cursar las peticiones de licencia por enfermo que formulan los funcionarios facultativos a sus ordenes, omiten alguno de los requisitos indispensables para obtenerlas, como lo son el que los certificados médicos han de ser expedidos por los facultativos que reúnan las condiciones que se determinan en la Real Orden de 12 de Diciembre de 1924 y el que el informe de la Jefatura se consigne en la instancia del interesado con los términos indicados en la referida disposición y con el fin de evitar como hoy sucede, que haya que devolver los certificados para cumplimentar lo dispuesto. Esta Subsecretaria (del Ministerio de Obras Públicas) se recuerda a V.I. el precepto legal anteriormente citado y le interesa que lo sucesivo no se de curso a

peticiones de licencia ni prorroga alguna que no se ajuste a lo consignado en la Real Orden de referencia...

Redundant en el tema, per fi el Tècnic de la Mola va aconseguir jubilar-se el 25 de maig, que donades les referències legals transcrivim a continuació:

... El Excmo. Sr. Ministro de este Departamento en orden de esta fecha me comunica lo siguiente (del ingeniero Jefe de Palma al encargado de Ibiza)= En virtud de lo prevenido en la Ley de 24 de junio de 1941 a propuesta de la Junta de Aptitud y previa deliberación del Consejo de Ministros, este Ministerio declara jubilado forzoso con el haber que por clasificación le corresponda a D. Mayor de tercera, Jefe de Negociado de segunda del Cuerpo Técnico-Mecánico de Señales Marítimas con el sueldo anual de 8.400 pesetas afecto al Faro de Formentera (Balears)...

Per Ordre del 6 d'agost es va modificar el capítol II del Reglament per a l'organització i servei del Cos Tècnic Mecànic de Senyals Marítims aprovat per Reial Ordre de 14 de juny de 1930.

I el 17 d'agost de 1942, tenint en compte la modificació abans esmentada, el far de Formentera va quedar de la següent manera:

1º Designación de la Señal - Faro de Formentera.

2º Clasificación actual - Aislada

3º Clasificación que se propone - Aislada

4º Plantilla actual - 2 T. M. de SS. MM.

5º Plantilla que propone - 2 T. M. de SS. MM.

6º Gratificaciones que perciben los torreros afectos a la misma - 25 %

7º Gratificaciones que se proponen - 25 %

Al Butlletí Oficial de l'Estat núm 16, corresponent al dia 16 de gener, es va publicar el següent Decret de la Presidència del Govern:

Decreto de 11 de enero de 1943 por el que se rehabilita el plazo para que los funcionarios civiles y militares puedan acogerse al régimen de derechos pasivos máximos...

A l'any següent –20 d'abril– es va enviar des d'Eivissa el següent ofici:

Siendo conveniente proceder a la renovación de los carnets de identidad del personal facultativo y especial dependientes de esta Subsecretaría en situación de activo, a quienes le ha sido reconocido el derecho al uso de aquellos por diferentes Ordenes Ministeriales, a consecuencia de algunos errores observados en la expedición de los que se encuentren en poder de los interesados y de que otros se hallan pendientes de otorgamiento y además para darles la uniformidad debida dentro de la característica de cada uno de los cuerpos a que pertenecen, para el mejor cumplimiento de la orden Ministerial de 24 de enero del año en curso, sobre aplicación del beneficio del 60 % en los billetes de ferrocarril, he tenido a bien disponer (Subsecretario de Obras Públicas): = Que por los Jefes de los Servicios se remitan a la Subsecretaría con la urgencia posible, relaciones por separado del personal de cada Cuerpo o Grupo que se halle en posesión de Carnets de identidad o tengan reconocido el derecho, con expresión del número del mismo y dos fotografías, con fondo blanco, tamaño 35 x 25 milímetros, consignando al dorso de ellas con tinta, el nombre y apellidos del interesado y Cuerpo o Grupo a que pertenece...

I el 12 de maig de 1944, va caure un avió alemany a la mar, essent rescatat l'únic supervivent. Anem a veure en quins termes ho explica el Tècnic Mecànic Encarregat del far de la Mola:

Tengo el honor de comunicar a Vd. que a las 20 horas 40 minutos del día de ayer un avión de nacionalidad alemana ha caído al mar a una milla aproximadamente del faro. Procediendo rápidamente a examinar a sus ocupantes por señales de linterna contestaron en demanda de auxilio. Rápidamente, encargando al Técnico-Mecánico subalterno del servicio de la señal procedí a prestales socorro, teniendo por lo tanto que abandonar el faro y con la ayuda de dos marineros salimos en un bote pudiendo al fin localizar uno de dichos pilotos que era el único superviviente de la catástrofe según sus declaraciones. Una vez en tierra fue conducido al faro donde se le practicaron las curas de emergencia haciendo uso de los medicamenteos existentes en este botiquín, de cuyas bajas le enviare relación a su debido tiempo.

El piloto después de asistido y alimentado fue conducido a la Base de hidros de la Sabina por el teniente de la misma.

Lo que comunico a Vd. para su conocimiento y efectos oportunos...

El 1946–11 de març– es va enviar des de Palma una circular a tots els far signada per l'Enginyer en Cap amb el següent text:

... El Comandante del Minador Neptuno con motivo de un viaje realizado últimamente por el litoral de la Península e Islas Canarias comprobó que la mayoría de los faros se encienden y apagan no a la puesta y salida del sol, sino al finalizar y empezar los crepúsculos, resultando que durante el tiempo de los mismos su luz difusa al no permitir detallar los contornos es difícil recalar, lo que constituye un inconveniente para la navegación= Resultando que las horas de encender y apagar los faros de las costas españolas fueron reguladas por unos estados detectados en abril de 1874 en los que figuran las horas de encendido y apagado en todos los días del año = Resultando que en estos últimos años a causa de la escasez de combustible e iluminantes y dificultades en el suministro de energía eléctrica hubo necesidad de restringir el consumo = Considerando que las causas que motivaron esta restricciones aunque han mejorado no han desaparecido en algunas zonas por lo que si bien no procede el dictar una orden de carácter general por la que se disponga que se vuelva al régimen normal en el encendido y apagado de todas las señales marítimas si es conveniente dictarlas para que los Jefes de las provincias marítimas de acuerdo con las condiciones del alumbrado de cada una de las señales a su cargo y el régimen de restricciones que exista en la provincia la cumplan en lo que sea posible = Esta Dirección General ha resuelto que por los Jefes de Obras Públicas de las provincias marítimas se ordene a los Técnicos-Mecánicos encargados de las señales, que el encendido y apagado de los mismos se realice conforme a lo ordenado a la puesta y salida del sol = En el caso de que por la escasez de combustible u otras causas se perjudicase el servicio, deberá consultarse a esta Dirección General acerca de la procedencia de modificar el horario...

Uns dies més tard –23 de març– es va acordar damunt aquest tema el següent, notificat a Formentera per un Tc. Mecànic de Palma:

Estimado compañero: Respecto a la comunicación en la que se daban ordenes para el encendido y apagado de los faros, consultado el caso con el Sr. Ingeniero encargado, dicho Sr. opina que se debe seguir el horario actual o sea 15 minutos después de la puesta de sol para el encendido y 15 minutos antes de

salir el sol para apagar; únicamente como cosa mía, convendrá que se practiquen operaciones sobre todo al encender; puntualmente, aunque se haga unos minutos antes de lo que corresponde...

L'any següent, el 19 de novembre de 1948, es va crear una plaça de Tc. Mecànic a Villa Cisneros (Àfrica Occidental) i es va convocar a concurs.

I el 8 de novembre de 1949 el Comandant del Minador Neptuno va demanar explicacions de per què el far de Formentera no era encès la matinada del dia sis del mes d'octubre així com el far de Porto Colom la nit del 11 al 12 d'aqueix mateix mes.

Al Llibre de Servei apareix el 6 d'octubre escrit al segon torn i serveix com explicació del succés que...

A las tres de la madrugada se cambian las rejillas por haberse fundido, estando el alumbrado apagado 25 minutos.

El dia 9 de novembre va venir al far de la Mola l'Enginyer en Cap de la Brigada de Reglament i Construcció de Senyals Geodèsics, D. Agustín de Torrontegui y Suárez de la Vega, per senyalar el punt geodèsic on es va construir un senyal que deu ser el que actualment existeix al terrat del far, ja que el vell es va llevar en anteriors reparacions.

I a finals d'aqueix mateix mes –30 de novembre– es va crear una plaça per al far de Sidi-Ifni (Àfrica Occidental), amb residència al mateix, que per optar-hi no es podia tenir més de quaranta anys d'edat, percebent el sou que al Tècnic Mecànic el correspongués per la seva categoria més el cent cinquanta per cent de gratificació per residència en aquests territoris, abonant-se a més les despeses de transport i dietes reglamentàries, que varen ser fixades l'any 1946 en vint pessetes diàries per l'Administració General de l'Estat.

En tanto no esté en condiciones la vivienda que ha de tener (el faro de Sidi-Ifni) percibirá una gratificación anual de 1.500 ptas.

Al Llibre Diari de Servei, apareix anotat el dia 9 d'abril de 1949: *Visita este faro S.M. la Reina de Italia*, sense més explicacions en cap altre llibre, possiblement es refereix a l'esposa d'Humbert II, fill de Víctor Manuel III, que va regnar a Itàlia durant el mes de maig de 1946, i va abdicar en proclamar-se la

república. El març de 1950, es va modificar el senyal geodèsic que s'havia previst col·locar, ja que pesava al voltant de tres tones i tenia un disseny no gaire adequat per al terrat de l'edifici. Per aquesta causa se'n va dissenyar un altre que no superava els set cents kg, repartits en una base quadrada d'1,20x1,20, i es varen replantejar els seus centres damunt el seu parament d'un pilar de l'edifici.

El 12 d'agost de 1952 l'Enginyer en Cap, des de Palma, va traslladar a través de circular a tots els fars de la província una Ordre Ministerial per la qual es recordava a tots els funcionaris l'obligatorietat de residir on la seva funció radiqués sense poder-se absentar de la residència oficial sense llicència donada per l'autoritat competent.

El 1954, el 9 de novembre, es va convocar una plaça de Tc. Mc. de Senyals Marítims a la Junta d'Obres del Port de Bilbao i entre els requisits que es demanaven figurava mancar d'antecedents penals i haver observat bona conducta tant moral com política.

I el 19 de febrer de 1955 es va notificar la creació de dues noves places al far de Cabo Bojador de D. Enrique el Navegante (Àfrica Occidental espanyola). Entre les condicions obligatòries que havien de complir els funcionaris que varen sol·licitar les esmentades places figuraven les següents:

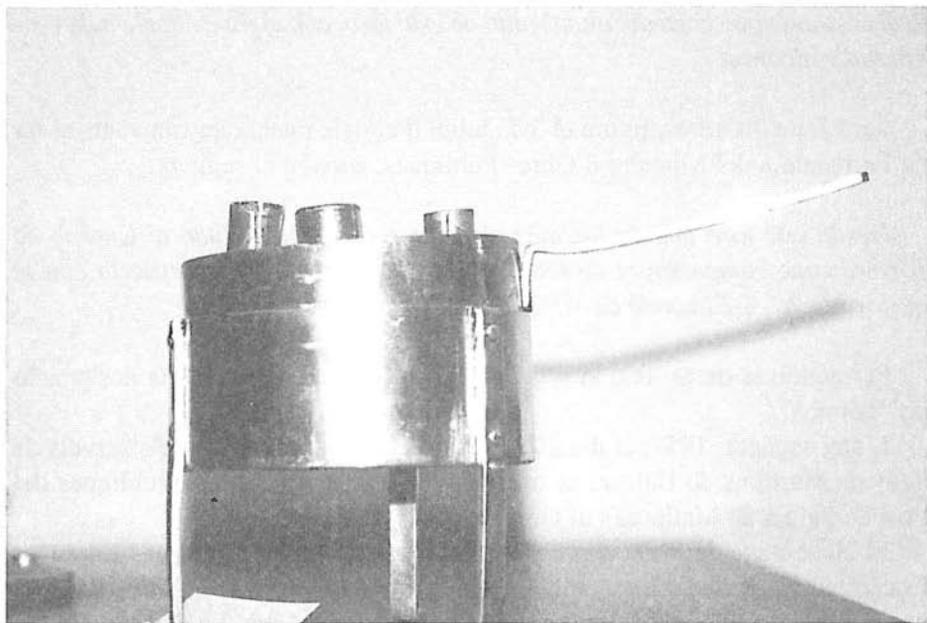
.... La residencia sera en el faro de Bojador de Don Enrique el Navegante.

Los que sean nombrados percibiran una gratificación por residencia del 150 por 100 del sueldo, gratificación por aislamiento del 40 por 100, toda vez que el faro está situado a 240 kilometros del poblado más proximo.

La remuneración por exceso de trabajo debido a las características de las instalaciones del faro y radio-faro de Bojador sera de 12 pesetas diarias para el Técnico-Mecánico encargado y de 9 pesetas para el subalterno.

SERVICIO: Faro y radio-faro de Cabo Bojador de Don Enrique el Navegante y luz y balizamiento situado en baliza a 1.500 metros del faro que sera atendido por el Técnico-Mecánico encargado.

La edad máxima de los concursantes sera de 40 años y acompañaran a la petición, certificado medico en el que se haga constar que no padece enfer-



Llum d'alcohol per escalfar les làmpades Chance (Fotografia: V. Pins).

medad que pueda ser obstaculo para el desempeño de su cometido en los territorios del Sahara...

Aquest far es va fer famós per l'assalt que va sofrir en novembre de 1957 per part de tropes marroquines que varen apresar els Tècnics i les seves famílies. Durant algun temps es va pensar que estaven morts, però finalment varen ser alliberats després de divuit mesos de captiveri (51). Aquest far, va ser el més modern de la costa i disposava d'un radiofar que va entrar en servei el 2 de maig de 1959.

L'any següent, 13 de setembre de 1956, va venir:

...Ordenado por el Sr. Ingeniero de la Jefatura Central de Señales Maritimas Dn. Fernando Berenguer desde el día 7 del corriente mes se aumen-

(51) Sánchez Terry, pàg. 147.

ta el consumo por hora del alumbrado de este faro, con el fin de darle más visibilidad y alcance...

I al Llibre d'Ordres, figura el 3 de juliol d'aqueix mateix any, la visita al far de Formentera del Ministre d'Obres Públiques, anotant el següent:

Desde este faro uno de los más aislados de España, saludo al Cuerpo de Torreros que componen el de todo el litoral e Islas de nuestra patria con el mayor afecto. = El conde de Vallellanos...

Per aqueixes dates, feia ja setze anys que havia desaparegut la designació de "Torrero".

L'any següent, 1957, el dia 30 d'octubre, es va notificar que els serveis de Senyals Marítims de Balears es traslladaven a la Junta d'Obres Públiques del Port de Palma de Mallorca i al Grup de Ports de Balears.

El 20 de març de 1958, apareix el primer escrit oficial signat per l'Enginyer Encarregat D. Rafael Soler, amb residència a Palma, visitant el far de la Mola per primera vegada el dia 20 de maig d'aqueix mateix any. La contribució del Sr. Soler al món dels Senyals Marítims ha estat important i reconeguda per tot el territori espanyol.

Al Llibre d'Ordres, figura el 2 d'agost de 1959, la visita a aquest far del Ministre d'Obres Públiques, deixant escrit el següent text:

Un saludo muy afectuoso a estos abnegados servidores del faro. Complacido de la visita... El va acompanyar el Director General de Ports i Senyals Marítims, D. Gabriel Roca.

A la documentació del far corresponent a l'any 1960, existeix un telegrama sense data dirigit a "Torreros Faro La Mola", comunicant el següent:

Pasaran yates de la regata internacional si pueden reconocerlos vayan anotando sus nombres. Tanto si pueden reconocerlos como no anoten sus características y sobre todo la hora que pasaran por el faro mañana manden a esta Comandancia de Marina una relación de todo esto.

I el 3 d'agost, corresponent al telegrama abans esmentat, el Tècnic Encarregat del far va escriure:



AÑO DE 1859 y 1960

<p>FUNCIONARIO DE QUIEN PROCEDE LA ORDEN.</p>	<p>ÓRDENES É INSTRUCCIONES.</p>
<p>Ministro de O. Públicas</p>	<p>Mu Salud muy afectuosa a estos abnegados servidores del far. Remplacido de la visita Lagos 1959 <i>[Signature]</i></p>
<p>Director Genl de Puertos y S. M.</p>	<p>2- Agosto - 1959 Venti el faro acompañando al Sr Ministro <i>[Signature]</i></p>

Moment en què el Ministre d'Obres Públiques estampa la seua signatura en el llibre d'Ordres del far de la Mola, acompanyat pel Director General de Ports i Senyals Marítics.

Cumplimentando lo ordenado por Vd. en su visita a este faro del día 25 p. p. tengo el honor de remitirle al dorso, relación de los yates de la Regata Internacional y características de las mismas, que han sido vistas por los Técnicos-Mecánicos de esta señal hasta las 21 h. 10' del día de la fecha siguiendo observando por si pasan otras, de los que se mandará igualmente relación.

Relación que se cita:

Yate número 1380, el día 2 de agosto a las 18 h 57', pintado de blanco con un solo palo.

Yate número 1282, el día 3 a las 8 h 45' color blanco con dos palos y dos focos.

Yate número 1214, el día 3 a las 11 h 2' color blanco, con dos palos, dos focos y escandalosa en el "palo mayor".

Per circular datada el 8 de novembre de 1960, i signada per l'Enginyer en Cap de Ports, es va comunicar al far de Formentera el que segueix:

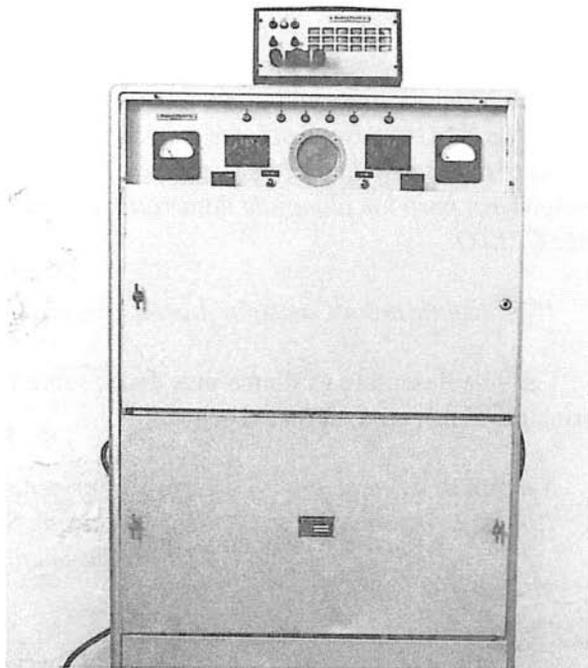
... Ilmo. Sr:

El artículo 3º de las Ordenes de 21 de junio de 1958 que señalaban las remuneraciones extrapresupuestarias de los funcionarios del Departamento, estableció por parte de estos de formular declaración jurada trimestral de sus ingresos de toda índole.

Teniendo en la actualidad, la Oficina Técnica de la Junta Reguladora de Tasas y Exacciones parafiscales datos suficientes de las percepciones obtenidas por todos los funcionarios del Departamento han dejado de tener utilidad tales declaraciones en consecuencia.

ESTE MINISTERIO ha tenido a bien disponer que, hasta nueva orden, quede en suspenso la obligación impuesta a los funcionarios del Departamento por el artículo tercero de la Orden de 21 de junio de 1958, de formular declaración jurada trimestral de los ingresos percibidos...

*Emissora de 50 W.
CCV-8090
(Fotografia:
V. Pins)*



El 1965 -28 de gener- es va rebre al far de la Mola un grup electrogen, essent aquesta la primera electricitat instal·lada (després del timbre de sis volts per alarma de rotació), que s'utilitzarà per l'emissora de ràdio.

I al mes següent, 10 de febrer, es va rebre una emissora de 50w, CCV-8090.

El dia 2 de juliol es va emetre des de Palma una circular per la qual es varen transferir els camins dels fars a la Direcció General de Carreteres per afavorir el desenvolupament del turisme. Així:

El Ilmo. Sr. Jefe de la Sección 3ª de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas con fecha 16 del actual comunica lo siguiente: - Por el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas ha sido dictada en esta fecha la siguiente Orden: - Examinada la propuesta de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos de 26 de abril de 1965, en la que se expone la conveniencia de que todos los Caminos de servicio para acceso a los faros, de las

Baleares (excepto Formentera, como se vera más adelante), dependiente de dicha Comisión Administrativa, pasen a depender de la Jefatura de Obras Públicas correspondiente.- Visto el interes que hoy en día tienen estos caminos para los fines de urbanización y turismo de dichas islas, por lo que su tráfico rebasa el estricto de servicio para los que fueron construidos y en consecuencia necesitan una atención y mantenimiento muy superiores a los que puede prestarles el Organismo del que actualmente dependen.- No ocasionandose por esta transferencia perjuicio alguno al servicio de los faros y sí un beneficio general para los planes de desarrollo de las islas. ESTE MINISTERIO HA RESUELTO:

1º Transferir de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos,

I el 9 de desembre es donen més dades sobre l'emissora de ràdio rebuda a principis d'any. Així, se sap el següent:

<i>Nombre de la estación:</i>	<i>Faro de Formentera</i>
<i>Tipo de la instalación:</i>	<i>Emisor-receptor. Standart Electric CCV-8090. VHF Radio-telefono.</i>
<i>Potencia de emisión:</i>	<i>50 W.</i>
<i>Horas a las que se realizan las emisiones:</i>	<i>A las 13 horas</i>
<i>Estaciones con las se que mantiene comunicación ordinaria:</i>	<i>G.P.B. de Ibiza.</i>
<i>Estaciones que pueden oirse de este u otros Grupos de Puertos en comunicaciones no ordinaria:</i>	<i>Conejera, Covas, Blancas, Cabrera, Lebeche, Puerto de Andraitx, y G.P.B. de Palma, algunas veces.</i>
<i>Tres estaciones que se oyen mejor:</i>	<i>Conejera, Covas Blancas y G.P. de Ibiza.</i>
<i>Tres estaciones que se oyen peor:</i>	<i>Puerto de Andraitx, G.P.B. de Palma y colonia de San Jorge.</i>

*Causas de la audición
defectuosa:*

Atmosfericas, de potencia y de situación.

Al Llibre de Servei, figura el día en què aquesta emissora es va posar en marxa –9 de desembre de 1955– una vegada calibrada pel Tècnic Mecànic muntador de Fars i Balises Sr. Bretal, que va aconseguir enllaçar amb tota la resta d'emissores del Grup de Ports de Balears, menys amb la Prefectura de Palma.

En octubre –día 4– de l'any 1967, es va rebre una circular al far de Formentera, informant sobre les pròximes eleccions a Procurador en els termes següents:

... Disponiendo primero que los Srs. Directores y Jefes de Organismos, Centros y Servicios dependientes de este Departamento recuerden a todo el personal a ellos afecto y con derecho a voto, deben emitirlo el proximo martes día 10 de octubre; en las elecciones para procuradores en Cortes de representación familiar.

Advirtiendo a dicho personal de las sanciones que para los casos de abstención del voto preveen los artículos 84 y 85 de la ley Electoral de 8 de agosto de 1907 especialmente de la retención del 1 % de los sueldos o haberes y de la exigibilidad para la toma de posesión de cualquier destino público del certificado de haber votado que el elector debiera pedir en el acto del voto a la Mesa electoral.

2º Conforme dispone el artículo 23 del Decreto 1796-1967 de 20 de julio (B.O. del 2 de agosto) el personal que por cualquier motivo hubiera de encontrarse fuera del municipio en que le corresponda ejercer el derecho de sufragio deberá remitir por correo su voto, introduciendo en sobre la papeleta electoral, plegada o sellada por sus bordes o doblada en forma que se mantenga el secreto del voto, presentando el sobre dirigido al Presidente de la Mesa que al elector corresponda en su municipio de residencia, en una oficina de Correos, al menos 72 horas antes de la señalada para el comienzo de la votación (nueve de la mañana). En el propio sobre podrá solicitar el certificado de haber votado.

3º Para solicitar el ejercicio del derecho del voto del personal al que corresponda el proximo día 10 se dará por terminada a las trece horas la jornada de trabajo del Ministerio y en los Organismos, y Servicios de él dependientes, sin perjuicio de que los casos en que las exigencias del servicio se atiendan mediante el establecimiento de turnos entre el personal indispensable para cubrirlos. En ningún caso la reducción de jornada sera motivo de descuento en las percepciones del personal.

4º Al día siguiente de la Elección, los Directores y Jefes de Organismos, Centros y Servicios de Departamentos reclamaran a todo el personal con derecho de sufragio que a ellos esté afecto la exhibición de la correspondiente certificación de voto, y remitiran seguidamente a la Oficialia Mayor del Ministerio una relación nominal por Cuerpos y Grupos del que haya justificado así, haberlo emitido...

El 1970, el grup electrogen Ruston de 8 kw, que era emmagatzemat (sense desembalar) al radiofar de Maó, va ser enviat a Formentera, i el que estava instal·lat a la Mola de 5 kw es va enviar al far de Capdepera. El 19 de novembre d'aqueix mateix any, varen començar les obres de raseig per a l'escomesa elèctrica del far de la Mola a Formentera. L'any següent –15 de juny– es va posar en marxa el nou sistema d'enllumenat elèctric i es va retirar l'antic, però fins el dia 28 d'octubre no es va instal·lar el motor elèctric de rotació fabricat per Racional S.A. Vegem el que es pot llegir al respect al Llibre de Servei d'aquest dia:

En esta fecha y por orden de la Superioridad, se cambia el alumbrado sistema Chance de 85 m/m actualmente en servicio por el sistema electrico con lampara de 3.000 W, no ocurriendo ninguna averia durante el turno, transcurriendo el mismo sin novedad...

Però al dia següent, varen començar els problemes amb el llum elèctric com es llegeix al mateix Llibre de Servei:

A las 0,20 h. de la madrugada, se produjo un corte de fluido en G.E.S.A. apagandose la luz del faro. Al sonar la sirena se puso en funcionamiento el grupo electrógeno, durante el tiempo que duró el corte, quedando restablecido el alumbrado normal a las 0,30 h. El resto del turno sin novedad.

Uns dies abans, 12 de juny, es va rebre el grup electrogen Freeport procedent de sa Conillera. Tant el canviador de bombetes com el motor de rotació procedien del far de Formentor. Així va quedar el far de la Mola amb dos grups electrògens per utilitzar-los indistintament com energia suplementària en cas d'un tall al flux elèctric.

I a l'any següent, el dia 23 de maig, queda reflectida la visita de l'Enginyer en Cap, Sr. Soler, al nou far de Barbaria, a l'illa de Formentera, projectat per ell mateix, donant ordre que estigués a prova fins el quinze de juny, entrant a partir de llavors en servei permanent.

Aquest any finalitza amb una comunicació datada el 17 de desembre de l'Enginyer Tècnic d'Obres Públiques comunicant que s'havia aprovat pel Sr. Enginyer en Cap de Costes i Ports de Balears el pressupost per a la reparació del mur dels terrenys del far de Barbaria, obra que s'havia contractat amb l'empresa Ruiz Barreda i que havia començat immediatament.

SEGONA PART

INTRODUCCIÓ

La intenció d'aquesta segona part de l'estudi no és més que la de reflectir com vivien els torrers a les diferents èpoques de mecanització del far de Formentera.

Tenint en compte que en moltes ocasions no podien triar el seu destí lliurement, perquè es traslladaven d'un far a un altre de manera forçada, no ens ha de sorprendre que davant l'obligatorietat de compartir feina i hàbitat, les relacions entre ells, tot sumat a les dificultats de l'aïllament, no varen ser sempre tan amicals com cabria esperar.

Prenent com a eix inamovible el far de la Mola, amb les seves èpoques de funcionament, es pot observar com al seu voltant es varen anar succeint les persones encarregades del seu manteniment, les vicissituds de les quals, els seus problemes i en una paraula el seu modus vivendi, seran, doncs, l'objecte d'aquest estudi.

Per acabar, i com a aclariment, s'ha dividit aquesta anàlisi en quatre apartats ben diferenciats entre si, amb la finalitat de delimitar en el temps, els avançats tecnològics que ha sofrit el far, ja que cada canvi en el sistema d'enllumenat suposa una modificació de les feines diàries i per tant de la vida quotidiana dels seus responsables.

REGLAMENTO É INSTRUCCION

PARA EL SERVICIO DE LOS

TORREROS DE FAROS,

con otras Reales órdenes dictadas para la organizacion de las escuelas prácticas, sobre el régimen que debe observarse en los establecidos dentro de las plazas fuertes, y acerca de otros puntos y disposiciones concernientes al alumbrado de las costas y puertos.

COLECCION OFICIAL

IMPRESA Y PUBLICADA

POR LA DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS.



MADRID . . .
IMPRESA NACIONAL.
1859.

CAPÍTOL XV

PERÍODE D'OLI (1860-1882)

Segons la R.O. de 1851, que va figurar al Reglament i Instruccions per als serveis dels fars editat vuit anys després a Madrid, i que romania vigent el dia 30 de novembre de 1861, que el far de la Mola va començar a lluir per primera vegada, el cos de torrers, es dividia en tres classes diferents.

- Torrers Principals
- Torrers Ordinaris.
- Torrers Auxiliars.

Com ja s'ha comentat als preliminars d'aquest estudi, el far de la Mola estava catalogat de 2n ordre i per tant li corresponia una dotació de personal de dos torrers únicament, ja que l'aparell era de llum fixa, però per considerar-lo distant de la població se li va donar un responsable més.

Al Torrer Principal, li devien els altres dos Torrers obediència i respecte, ja que com el seu nom indica, era el principal responsable del bon funcionament del far. A aquest Torrer se li comunicaven les ordres i instruccions del servei, emeses per l'Enginyer Encarregat, que feia les vegades de capitost immediat de tots. Així mateix, els Torrers ordinaris i auxiliars, no podien dirigir-se personalment a l'Enginyer sense passar primer pel Principal, que realitzava les funcions d'intermediari en totes les comunicacions oficials.

No es conferia nomenament i plaça de Torrer Auxiliar més que als alumnes que haguessin obtingut la qualificació d'aptes a les Escoles Pràctiques de fars.

A les places de Torrers Ordinaris, només hi tenien opció els que haguessin servit abans a la classe de Torrers Auxiliars i haguessin donat proves d'intel·ligència i zel al seu servei.

Les places de Torrers Ordinaris i principals no podien obtenir-se en propietat sense haver servit almanco un any, amb nota d'excel·lent, als destins respectivament inferiors. Els Torrers, en instal·lar-se per primera vegada als seus destins, s'havien de presentar al Batle del poble de la jurisdicció en què es trobava situat el far amb la finalitat que els reconegués i s'annotàs el seu nomenament als registres de l'Ajuntament.



A l'esquerra, el far de la Mola els anys 50, amb el cortinatge estès. A la dreta, aspecte del far l'any 1943. Observi's el detall de les cortines a la llanterna i l'òptica protegida per una tela.

El vestit dels Torrens era d'uniforme a totes les robes, la classe del qual, el color i els distintius estaven fixats per la Direcció d'Obres Públiques, i havia d'utilitzar-se quan s'acabaven les operacions i feines del matí. Les obligacions de tots ells varen consistir a encendre els llums, vigilar l'enllumenat durant la nit, tenir cura de la neteja i conservació dels aparells i altres efectes destinats a aquest fi, així com de les altres parts del far d'acord amb les ordres que els comunicassin els seus caps immediats que correlativament situaven les seves oficines a Eivissa, Palma, i Madrid, així com les instruccions que varen figurar als Reglaments que successivament anaven apareixent.

A més, els Torrens principals tenien altres obligacions:

1r Alternar amb els altres Torrens en qualsevol acte de servei pel qual no es feia cap distinció ni distribució del torn.

2n Portar el registre diari de les observacions practicades durant la nit.

3r Portar dos registres més en els quals constava la situació i el moviment del magatzem d'oli i altres acopis i l'inventari amb l'estat d'ús dels mobles i altres efectes del far.

4t Dur la correspondència oficial.

5è Tenir cura de la puntual observància de quant preveia el Reglament, així com de l'execució de totes les ordres relatives al servei.

Des de la matinada i immediatament després d'apagar el llum, es començaven els preparatius per a l'enllumenat de la nit següent. Els esmentats preparatius eren:

- Donar corda al llum i retenir el seu pes motor.
- Baixar o córrer les cortines de la llanterna.
- Atiar (52) la flama.
- Netejar l'interior de l'encenedor i el llum.
- Buidar el dipòsit d'oli i rentar-lo.
- Desembussar el conducte, cas que estàs obstruït, així com l'orifici dels llums.

- Omplir el dipòsit amb oli filtrat del dia anterior.

- Rentar la xemeneia i el seu registre, que s'havien de tenir disposats per col·locar-los a l'encesa.

- Rentar el mecanisme de l'aparell.

Totes aquestes operacions havien d'estar acabades dues hores després d'haver sortit el sol.

Després de concloure totes aquestes operacions, procedien a filtrar l'oli que havia de quedar per a la nit de reserva per què servís al dia següent.

La llanterna i les lents s'havien de netejar tots els dies interiorment i exteriorment.

Havien de tenir sempre nets i disposats els efectes de recanvi, utensilis i ferramentes que es guardaven en una capsa de "hoja de lata".

Totes les operacions referides havien de practicar-se a les primeres hores del matí.

Durant la resta del dia un dels Torrens havia de romandre al far com a vigilant, servei que s'alternaven tots per setmana. I dues hores abans d'amagar-se el sol havien de trobar-se tots a l'establiment.

(52) Per a *despabilar* s'apagava la làmpada baixant-ne els blens, se li llevaven les parts consumides i es tornava a posar en marxa la màquina encenent i pujant els blens a l'altura corresponent.

Els torns de vigilància nocturna s'establien i complien rigorosament divent anotar-se les pertorbacions observades al llum, l'estat de l'atmosfera i la direcció del vent, així com els llums d'altres fars que es descobrien a la vista.

Quan ocorria una pertorbació al mecanisme del llum que pogués destorbar la pujada d'oli sense interrompre-la completament i faltàs poc per a la matinalda, s'havia de bombejar a mà per evitar el canvi de llum.

Si durant la nit era precís atiar la flama, havien de fer-ho els torrers, però quan era necessari canviar el llum havien de ser-hi els tres. Preceptivament i sempre seguint les indicacions del Reglament, aquesta operació havia de realitzar-se cada quinze dies pel matí, procedint a donar-li corda, per observar el bon funcionament durant algunes hores, al nou llum col·locat.

Cada vegada que es llevava un llum del servei s'havia de netejar obligatòriament abans de guardar-lo.

En renovar els blens del llum s'havia de posar en funcionament la maquinària durant una hora perquè s'empapassin bé d'oli. També havien d'examinar amb freqüència els volants i mecanismes del llum; per rentar-los havien de donar, amb antelació, part a l'Enginyer encarregat perquè aquest disposàs el més convenient per a tal efecte.

Els Torrers també havien d'untar amb oli tots els golfos, panys i peces de ferro de l'edifici amb relativa freqüència.

Cada sis mesos passaven als vidres de la llanterna "rojo inglés" (53), i també l'utilitzaven sempre que s'observava algun defecte en el seu poliment.

Les lents es netejaven una vegada al mes totalment amb "espíritu de vino" (54), i cada tres mesos se'ls passava "rojo inglés".

Pel que fa als salaris que percebien els Torrers per totes les feines abans esmentades se'ls assignaven aquestos segons la categoria professional. Així, els alumnes aspirants percebien sis rals diaris; els auxiliars, vuit; els Torrers ordinaris, onze, i els Principals, catorze rals diaris.

Els que, comptant amb deu anys de serveis, es quedaven inutilitzats per continuar al mateix, podien obtenir el seu retir amb l'ajuda de dos a quatre rals diaris.

(53) *Rojo Inglés*: utilitzat per a la neteja dels vidres, es preparava desfent la pasta de roig en aigua fins a formar una papilla, es batia i s'abocava en un litre d'aigua i es batia tot de nou. Es deixava reposar mitja hora i es decantava, seguint-hi un nou repòs d'una hora, després del qual s'escorria l'aigua i així quedava en el fons el roig, llest per a ser utilitzat.

(54) Alcohol de cremar.

Amb iguals condicions podien també retirar-se els Torrers que havent complit vint anys de serveis es trobassin mancats d'aptitud per la seva avançada edat.

Aquests Torrers tenien opció i dret preferent per ser col·locats a destins de guarda, magatzem o altres anàlegs del ram.

Cap Torrer no podia faltar a les hores d'encesa i apagament del far, així com anar-se'n durant tot un dia sense tenir un permís exprés de l'Enginyer encarregat.

Si es comprovava que el llum d'un far no havia produït el degut efecte aparent durant una o més hores i sense reconèixer per part de la inspecció la causa d'això, l'Enginyer encarregat podia imposar a tots els Torrers d'aquest far sense distinció una rebaixa dels seus salaris de dos rals diaris, durant el temps que el llum hagués estat sense l'efecte que li corresponia, realitzant prèviament a la sanció una visita a l'establiment.

Les faltes individuals d'insubordinació o d'exactitud al compliment de les obligacions generals dels Torrers de totes les classes es corregien segons els casos, tenint com a primer pas per evitar la seva repetició les amonestacions, i si no bastaven es podia rebaixar d'un a cinc dies els seus havers mensuals.

L'Enginyer encarregat havia d'avaluar la gravetat i les circumstàncies de les faltes, aplicant un càstig proporcionat a elles i donant part a l'Enginyer en Cap del districte.

Quan els Torrers incorrien en faltes greus reiteratives, bastava una comprovació governamental per acomiadar-los del servei sense perjudici de la responsabilitat a què donassin lloc aquelles.

El Torrer que havia sofert una rebaixa als seus havers durant dos mesos consecutius i reincidia també al següent, se l'apartava immediatament del servei.

De totes aquestes faltes de disciplina amb les seves sancions corresponents els Enginyers en Cap dels districtes havien de donar part circumstanciat a la Direcció general.

Una vegada exposada l'organització i les funcions dels Torrers, així com els seus salaris i règim intern, podem passar a detallar les condicions que regien en aquesta primera època de funcionament del far de la Mola, i el subministrament del combustible utilitzat (oli d'oliva).

Pliego de condiciones que han de regir en el suministro de aceite de olivas para los faros de las islas Baleares.

1° El objeto de la subasta es contratar el suministro de aceite por dos años para el alumbrado de todos los faros de estas islas que se encuentran encendidos o que nuevamente se encenderán dentro de dicho plazo.

2° El consumo anual de los faros encendidos es aproximadamente de veinte mil kilogramos sin que por esto se entienda que haya de tenerse precisamente esta cantidad al contratista, pudiendo, por el contrario, recibirse un diez por ciento, en más o menos cada año.

3° El aceite será de olivas sin mezcla de ningún otro y de primera calidad, bien aposado, libre de borras, y sin rancio alguno, y que cuente un año, al menos, después de su fabricación y menos de tres.

4° El contratista tendrá depositado en unos almacenes y a disposición de este servicio tres mil kilogramos, al menos, de aceite con las cualidades de la condición anterior.

5° Si por falta de aceite en el almacén o de conducirlo oportunamente a su destino, éste no se encontrase en el faro dieciocho días después de haber recibido el contratista orden por escrito del Ingeniero para suministrarlo, serán de su cuenta los gastos que hayab tenido que hacerse para el suministro por la Administración, y, además, se le descontará del primer pago que se le haga, o en caso necesario, de la fianza la cantidad de mil reales por cada vez que esto suceda.

6° Es obligación del contratista la compra y conducción ya por mar, ya por tierra, cargas y descargas, seguros y todos los demás gastos que se ocasionen hasta colocar el aceite en el Depósito que en cada faro existe.

7° En los faros aislados que tienen servicio de lancha, podrá el contratista utilizarla para el transporte de tierra a tierra.

8° Los depósitos de los faros eran tasados en presencia del contratista, de lo cual se formará acta firmada por el contratista y el torrero principal del faro, selladas por un Ayudante colocando un tubo graduado que indique su cabida. Estos depósitos podrán retararse siempre que así lo disponga o que el contratista lo solicite.

9° La cantidad de aceite de la cual se entregará al torrero principal del faro, será lo que resulte del depósito así tasado de, cuya cantidad, se pedirá recibo al contratista.

10° El aceite se reconocerá en el almacén, que habrá de estar situado en Palma, y después de reconocido y satisfaciendo a la condición 3ª y a los marcados en el Reglamento de faros para el alumbrado, se precintarán los embases, siendo de cuenta del contratista los gastos que esto ocasione.

11° Si al presentarse el aceite en el faro, estuviese roto el precinto de algún envase, el torrero principal tendrán derecho a retrasar el recibo del aceite si éste no reuniese las condiciones de contrato.

12° El contratista no podrá reclamar indemnización alguna por pérdidas, averías, mermas ni otro concepto alguno, puesto que este servicio se hace por su cuenta y riesgo.

13° El precio máximo admisible en la subasta será el de seiscientas milésimas de escudos el kilogramo.

14° Para formar parte en la subasta se consignará en la Caja General de Depósitos, la cantidad de seis mil reales vellón, lo cual se aumentará hasta la de treinta mil reales vellón, antes de otorgarse la escritura en metálico, a efectos de la deuda pública que les está asignado por las respectivas disposiciones vigentes y en los que no lo tuvieren al de su cotización en las Bolsas el día de la fecha de la orden de la aprobación del remate, cuya fianza quedará en garantía hasta la terminación del servicio y la liquidación final.

15° Será obligación del contratista otorgar en Palma la escritura de contrata en el término de treinta días a contar desde aquellas fechas bajo la pérdida del depósito hecho para tomar parte en la subasta.

16° Se dará principio al servicio treinta días después de haberse comunicado al contratista la aprobación del remate desde cuya fecha empezará a contarse el plazo de dos años de duración de este contrato.

17º Se acreditará mensualmente al contratista el importe del aceite que haya sido recibido en los faros del mismo mes.

18º En el caso de que se tardara más de tres meses en abonar el importe de una de las cantidades acreditadas al contratista, tendrá derecho a percibir el interés correspondiente al tiempo y cantidad que se le adeude a razón de seis por ciento anual, y si el pago se detuviera un año tendrá derecho a la rescisión del contrato= Palma 18 de Noviembre de 1865= El Ingeniero Jefe= José Bellón.

Pel que fa a la provisió d'oli necessari per al consum del far, requeria certs atuells o dipòsits fets a posta que havien d'estar forrats de coure interiorment. S'ubicaven al magatzem, que també havia de granar-se i netejar-se diàriament sense ometre aquesta diligència cap dia. Pel comú el magatzem era l'habitació destinada al dipòsit del combustible i altres efectes per al servei i havien d'estar dins del mateix far, mantenint sempre una porta que els separàs de les altres habitacions. A més dels atuells o dipòsits per a l'oli, el magatzem estava proveït de calaixos, armaris, taules, ferramentes i altres estris necessaris per al servei. La capacitat dels atuells convenia que fos, almanco, la suficient per contenir l'oli que havia de consumir-se en sis mesos. Comptant amb el necessari també per al fanal o llumeneta de mà.

El Torrер Principal havia de portar un registre d'entrada i sortida dels efectes del magatzem així com a la fi de cada mes omplir un estat amb les dades i enviar-lo a l'Enginyer encarregat, dins dels quatre primers dies del mes següent guardant-se'n una còpia a l'establiment.

En filtrar l'oli destinat per al dia següent, podia ocórrer que es tingués la necessitat d'augmentar la seva fluïdesa amb l'objecte d'accelerar-ne la filtració. En tal cas era precís purificar l'oli. Per això els Torrers havien d'observar les prevencions que els comunicàs l'Enginyer encarregat.

Això no obstant, en un cas previst en què no es tingués disponible només oli d'inferior qualitat ni cap mitjà de reemplaçar-lo de repent per un altre de millor, abans d'utilitzar-lo a l'enllumenat es podia purificar fent ús del següent procediment:

A la quantitat d'oli que s'anava a purificar se li ficava un 2% d'àcid sulfúric concentrat (SO₄H₂) i es remenava fortament la mescla resultant. Se li afegia després dues vegades el seu volum d'aigua i s'agitava durant prou temps

deixant-lo reposar després. L'oli es presentava a la part superior, quedant-se a l'aigua totes les matèries estranyes que havien alterat l'àcid, així no es necessitava més que decantar l'oli i filtrar-lo per obtenir-lo perfectament net i pur.

Aquesta darrera operació s'havia de practicar a una temperatura entre 30° i 50° amb la finalitat d'augmentar la fluïdesa de l'oli i accelerar la filtració. S'utilitzava per a això un atuell de metall, taladrat al seu fons amb forats pels quals passaven metxes de cotó. Per conservar l'oli a la temperatura abans esmentada, el més còmode i econòmic era tenir ficat l'atuell en un cilindre de major diàmetre i fer circular vapor d'aigua per l'espai intermig.

Per a l'enllumenat de fars als països del nord, on escassejava o no es tenia l'oli d'oliva, s'utilitzava oli de colza, perquè també servia per a l'objecte i no tenia un preu tan elevat. Però a Espanya era tan abundant i generalitzat l'ús d'oli d'oliva que no se'n consumia d'una altra classe. Així s'utilitzava al condiment de les viandes, a l'enllumenat públic i domèstic i a la major part de les operacions industrials que exigien substàncies olioses. Es podien considerar, per tant, excloses totes les altres classes d'oli.

El que va procurar l'oli d'oliva, va ser la seva bona qualitat i preparació. Respecte a la qualitat, tots els olis, fins i tot els més comuns, cremaven bé i servien per donar una llum regular, per consegüent va ser molt més blanca i lluent la llum feta amb un oli ben fabricat i classificat.

El millor oli o de primera qualitat va ser el que s'obtenia premsant en fred i moderadament l'oliva; el seguia després el que se va fabricar amb els mitjans més comuns i generalment practicats, com per exemple, esprement tot el possible l'oliva amb l'ajuda d'aigua bullida; el que se va fer de la mateixa manera, però deixant fermentar abans les olives, o fent-lo bullir dins de l'aigua durant molt de temps, va ser l'oli pitjor, que també se va emprar en la fabricació del sabó normal.

Per al subministrament dels fars, no es va admetre més que el millor oli per la seua bona olor, pel seu color, sabor i puresa. Naturalment, aquestes condicions eren indicatiu de qualitat, però si aquesta resultava dubtosa, es procedia a la prova amb dues o tres papallones que havien de flotar il·luminades amb la quantitat d'oli que se necessitava per a 16 hores. Quan les papallones, ben disposades, s'apagaven espontàniament abans d'estar 10 hores il·luminades, es podia considerar que l'oli era inservible per a l'enllumenat del far, però si la combustió es verificava sense interrupció, fins que no se consumia tot l'oli a

les 16 hores, es considerava admissible. Però perquè aquestes proves fossin decisives, i inspirassin la seguretat i la confiança necessaris en els cas que fos precis recórrer-hi, convenia que l'Enginyer Encarregat provàs algunes experiències prèvies, amb diferents olis del comerç, o bé amb el procediment ans esmentat, o bé emprant-ne un altre, del qual es coneixia el resultat, o també encarregant a algun altre gabinet de física o laboratori de química o apotecaria els assaigs convenients perquè se disposassin com a Pèrits, els professors que els havien fet.

Com els olis es transportaven per terra a bots, s'havien de reconèixer un per un, s'examinaven amb molta d'atenció per si hi hagués oli de diferent olor, sabor, color i puresa.

Els que contenien oli d'una mateixa qualitat, s'apartaven per fer la prova d'un sol bot, per procedir separatament els que contenien una qualitat diferent. Si l'oli estava envasat en tonells, es feia el mateix reconeixement, procedint amb la prova després.

Pel que fa als dipòsits de reserva per a l'assortiment de les ofertes dels fars, es varen establir, generalment, coincidint amb la residència dels Enginyers, i varen estar destinats a renovar l'assortiment d'eines i efectes proveïts. De tot això varen constituir la seua reserva, d'on llevaven els efectes que necessitaven i que havien de restablir abans que ells mateixos acabassin.

Molts d'objectes es varen adquirir o comprar segons els preus del comerç, però altres es varen enviar a fer amb les mesures, faiçó i qualitat necessàries, confiant la seva construcció a les maquinistes d'habilitat reconeguda.

Com que una de les obligacions dels torrers va ser la de restar constantment als fars, es va fer necessari tenir en compte les diverses situacions amb què, forçosament, es trobaven els empleats segons fossin les circumstàncies del far al qual eren destinats.

La situació excepcional dels fars, segons el seu servei, la constituïen les circumstàncies següents:

1r L'escassetesa o elevat preu dels queviures i combustible per la gran distància del mercat o punt on arribaven els primers, i perquè la manca de llenya alvoltant, feia excessiu el preu del carbó.

2n Les mateixes circumstàncies anteriors acompanyades d'un complet aïllament respecte del continent. En aquesta situació es trobava el far de Formentera i l'administració va considerar de rigor, concedir als Torrers la

quantitat diària d'oli que necessitaven per al seu ús, el qual es podia treure del magatzem i es distribuïa al mateix temps que el que hauria de servir per a l'enllumenat, portant-se al registre corresponent, nota de sortida que per tal concepte tingués l'esmentat article.

Altres auxiliis que l'Administració donava als Torrers eren el facilitar-los la provisió periòdica, setmanal, quinzenal o mensual, dels principals articles alimentaris, ajustant-les en les èpoques oportunes i en els punts menys distants d'on més còmodament podien portar-se al far. O també podien arrebregar el necessari per a un any, ja del combustible només, ja d'un altre article del qual convingués contractar subministrament. Respecte del primer, l'Administració només intervenia als ajustaments per a prestar-hi la seva garantia, ja que amb ella, tenien els Torrers assegurades les subsistències que necessitaven, amb avantatge en els preus i, si així es convenia, portats pels proveïdors fins el mateix far.

La provisió de queviures feta per contracte a compte de l'Administració era un altre dels auxiliis que podien necessitar, en algun cas singular, els Torrers, però si se'ls donava sense descompte, oferia no pocs inconvenients per al millor règim i disciplina dels mateixos empleats, el benefici dels quals es procurava; els abusos de tot gènere s'arrelaven en capa de necessitat fins a convertir-se en pràctiques del servei. Els comptes i vàries de les entrades i sortides es complicaven, ocasionant un recàrrec d'atencions estranyes als empleats. Una intervenció regular era poc menys que il·lusòria entre tan reduït nombre d'empleats, i això no obstant, les mateixes distribucions podien ser causa de freqüents altercats per individus que tanta necessitat tenien, per altra banda, de viure a la major harmonia. Es va fer convenient, doncs, que la provisió de queviures no es fes per compte de l'Administració més que dels mitjans que no podien adquirir els Torrers, i que l'aplegada de cada article es limitàs a la quantitat que bastàs en temps donat al consum de cada un d'ells, segons la demanda que se n'hagués fet, posat d'acord a les èpoques convenients.

Quan s'entregaven els queviures així demanats, cada Torrер es feia càrrec de la porció corresponent i del seu compte d'havers se li deduïa a cada un d'ells l'import a cost i costa dels articles que se li havien subministrat.

Però en algunes ocasions l'Administració tenia més en compte millorar-los un poc el salari que per la seva classe els corresponia, en lloc de socórrer-los amb alguna dotació de queviures. Als fars aïllats, era indispensable l'ús d'una petita embarcació, la tripulació i matrícula de la qual convenia que fos d'un

dels ports més propers a on es podia contractar anualment per al servei del far, fent una vegada per setmana o als períodes que convenia els viatges ordinaris d'anada i tornada, a més dels extraordinaris que ocorrien portant uns i altres els efectes necessaris pel preu que s'estipulàs, baix el corresponent plec de condicions.

Passam ara a detallar el plec de condicions que va regir a la subhasta per al servei de la llanxa dels fars de Formentera, l'illa d'en Pou, es Penjats, sa Conillera i es Botafoc, que donat el seu interès transcrivim literalment:

Artículo 1º

El servicio marítimo de los faros de Formentera, Isla d'en Pou y Ahorcados se efectuara con un falucho de 6 m. de eslora, dos m. de manga y 0.70m. de puntal, debiendo tener cubierta para que pueda efectuarse desahogadamente y con la seguridad necesaria. Dicha embarcación deberá ser tripulada por un patrón y dos marineros. El servicio del faro de Conejera se efectuará con uno de 5,50 m. de eslora, 1,80m. de manga y 0,50m. de puntal, debiendo tener cubierta. Esta embarcación deberá ser tripulada por dos marineros.

Y últimamente el servicio marítimo el faro de Botafoch (55) se hará con un bote de 5m. de largo, 1,60m. de manga, y 0,65m. de puntal sin cubierta, debiendo ser tripulado por dos marineros.

Dichas embarcaciones deben estar provistas de todos los efectos necesarios para el servicio regular de mar, incluso su velamen y serán reconocidas antes de dar principio y siempre que se juzgue necesario para ver si reúnen las condiciones de regularidad.

Artículo 2º

Tendrá la obligación el contratista de hacer un viaje ordinario semanalmente, que será los lunes y los extraordinarios que por necesidad del servicio lo ordenase en medio de la semana el torrero principal del faro o el que hiciera sus veces.

Artículo 3º

Cuando hubiese necesidad de conducir aceite y otros efectos de faros al

(55) En l'any en què es va expedir el plec de condicions que regia la subhasta per al servei de la llanxa als fars (1871), es Botafoc era un illot.

establecimiento, será obligación del contratista el transportarles de tierra a tierra, tomándoles en un punto y dejándoles en el otro.

Artículo 4º

Cuando se presentase el Ingeniero o cualquier delegado suyo para pasar al faro a asuntos del servicio, serán transportados, también en la referida embarcación.

Artículo 5º

En los viajes ordinarios y extraordinarios que semanalmente efectúe deberá pasar al faro uno de los tripulantes a recibir instrucciones y encargos, que tanto para el servicio del estado como para el abastecimiento de víveres y combustible le hiciese el torrero principal y demás empleados. Con estos viajes tendrá obligación el contratista de llevar y traer de uno a otro punto los torreros y familias de estos que fuesen a tierra.

Artículo 6º

Será obligación del contratista el adquirir por cuenta de los torreros los víveres y combustible que estos le encarguen, transportarlos desde el pueblo al embarcadero, y desde este conducirlos por mar y tierra al faro.

Artículo 7º

Tendrá obligación el contratista de llevar con puntualidad desde el faro al correo y desde este punto al faro la correspondencia oficial y particular que tuviesen los torreros.

Artículo 8º

Si por consecuencia y efecto del mal tiempo u otra causa no pudiese el contratista verificar los viajes ordinarios que marca el artículo 2º, tendrá derecho el torrero principal o el que hiciese sus veces a exigirle, si fuese necesario, que efectúe aquellos que por causa del mal tiempo u otro accidente dejó de hacer.

Artículo 9º

Las embarcaciones con un tripulante, deberán permanecer, constantemente, en el puerto de Ibiza, excepto las del servicio de Conejera que permanecerán en el puerto de San Antonio para acudir a los faros a la primera señal

que se les haga desde los mismos y que se convencionará a cuyo efecto el que estuviere de vigilante dará aviso a sus correspondientes marineros que deberán estar siempre pronto.

Artículo 10°

Si el contratista dejase de cumplir algunas de las condiciones que van estipuladas, dará parte de ellos el torrero principal al Ingeniero encargado del faro, el que graduando la gravedad de la falta podrá imponer, con la aprobación del Ingeniero jefe, al referido contratista una multa de diez a doscientos reales, exigiéndole, además, la responsabilidad a que hubiese lugar.

Artículo 11°

Podrá el Ingeniero despedir del servicio a cualquier marinero por faltas de insubordinación u otra causa legal.

Artículo 12°

Se fija como tipo máximo de recompensa para el servicio exigido en las presentes condiciones la cantidad de cuatro mil quinientas pesetas anuales, sin que por ningún concepto tenga el contratista derecho a exigir más abono por deterioro, averías ni otros perjuicios que puedan ocurrir en el citado servicio, siendo la duración de este contrato de seis años contados desde el día de la aprobación por la Dirección General de la subasta que deberá tener lugar ante el Sr. Gobernador de esta provincia.

Artículo 13°

Para tener opción a la subasta de que trata el artículo anterior deberá hacerse en la Tesorería de la provincia un depósito en metálico de cuarenta y cinco pesetas, el cual deberá elevarse por el contratista al cuádruplo una vez adjudicado a su favor; teniendo obligación de empezar el servicio a los treinta días después que se le comunique la adjudicación.

Artículo 14°

El contratista deberá percibir trimestralmente y por partes iguales, el importe proporcional de la cantidad en que se hubiese adjudicado el servicio.

Artículo 15°

Si la administración dejase de cumplir al contratista dos trimestres consecutivos la cantidad de que trata el artículo anterior; tendrá este derecho a rescindir el contrato, retirando el depósito que se le exige en el artículo 13.

Artículo 16°

Por los viajes extraordinarios que haga el contratista a consecuencia de las necesidades del servicio, no tendrá derecho de abono de cantidad alguna.

Artículo 17°

Siempre que el tiempo lo permita está obligado el contratista a cualquier hora del día o de la noche a hacer los viajes extraordinarios que le ordenase el Ingeniero o cualquier delegado suyo que fuese al faro a asuntos del servicio, así como el torrero principal o el que hiciese las veces de jefe local del establecimiento.

Artículo 18°

Si el contratista por cualquier causa, no diese el cumplimiento que se exige en la presente contrata o no pudiese continuar el servicio a que se compromete, perderá el depósito, quedando rescindido el contrato, haciéndose por la Administración y a cuenta de él provisionalmente dicho servicio hasta que se haya agotado el referido depósito.

En los casos de naufragio, pérdida de embarcación o furza mayor; tendrá un mes de término para volver a empezar; haciendo en el interín la Administración el servicio sin que irroge perjuicio al contratista y abonándosele la cantidad que le corresponda trimestralmente, a tenor de lo dispuesto en el artículo 14.

Artículo 19°

De todo viaje extraordinario ordenado por el torrero principal al contratista, dará aquel parte detallada al Ingeniero, para justificar la causa que lo motivó no pudiendo, por ningún concepto excusarse el contratista de verificarlo so pretexto de ser innecesario si no que después de hecho el servicio si lo creyere inútil podrá reclamar al Ingeniero quien será y examinará los motivos, adoptando las disposiciones convenientes a evitar abusos.

Artículo 20º

El contratista no está obligado al transporte de materiales ni efectos necesarios y que se empleen en las obras de reparación y conservación de los faros; pero en el momento en que se presente el Ingeniero o cualquier delegado suyo en el faro, deberá ponerse a sus órdenes la tripulación con la embarcación para desempeñar los servicios que le ordenase permaneciendo así todo el tiempo en que aquel o aquellos estuviesen en el faro.

Artículo 21º

Las faltas de cumplimiento de las obligaciones que se imponen al contratista en el presente pliego de condiciones, podrán dar lugar a la aplicación de la multa de que trata el artículo 10, quedando al buen juicio del Ingeniero el graduar la gravedad de dichas faltas, las que según los casos y circunstancias, podrán dar lugar a la rescisión de la contrata, y pérdida del depósito por parte del contratista, poniéndolo el Ingeniero en conocimiento de la Dirección General, para la resolución conveniente=Palma...=el Ingeniero Jefe=Pou

Com ja hem vist al plec de condicions, abans exossat, els fars es varen sotmetre a visites habituals d'inspecció. Així, anualment havien de ser reconeguts, una vegada per l'Enginyer en Cap del districte al qual estaven situats, i sis vegades per l'Enginyer encarregat.

El mateix Enginyer podia comissionar, durant el temps intermedi a les seves visites, i al cas necessari, un empleat facultatiu, dels que varen estar a las seves immediates ordres, per reconèixer els fars al seu càrrec, practicar-hi o dirigir-hi qualsevol operació del servei, i informar d'algun punt la inspecció del qual pogués ser exercida per un subaltern.

A cadascuna de les visites, fossin ordinàries o extraordinàries, qui la verificava havia de pernoctar al far, procurant arribar-hi per sorpresa i, si fos possible, a l'hora de l'encesa.

Immediatament a l'arribada es reconeixia la cambra d'il·luminació, l'aparell, làmpada i tots els efectes de recanvi dels quals es disposava.

Després era imprescindible la manera en la qual els torrers efectuaven la vigilància de l'enllumenat i basant-se al llibre a on registraven diàriament les incidències del servei, se'ls feien les preguntes i observacions oportunes, sobre els accidents que hi estiguessin anotats. Durant les altes hores de la nit, o abans de la matinada, la inspecció presenciava qualsevol de les operacions que

poguessin tenir lloc, tal com esmocar o canviar la xemeneia, etc. De bon matí es presenciaven també les faenes de neteja reglamentàries i després d'acabades aquestes, s'inspeccionava detingudament la resta de l'establiment.

A l'aparell s'havien de reconèixer amb la major escurpulositat els vidres o lents de l'òptica. Si la neteja era tan acurada com s'esperava, no s'hi podia trobar la menor ratlla ni esgarrapada, deguda a la possible manca de cura en rentar-los o a la dolenta qualitat del vermell de polir o a la seva defectuosa preparació.

Amb els registres d'entrada i sortida dels efectes del magatzem, s'examinava també l'estat de reserva d'oli, atuells o dipòsits, la quantitat que contenien, la que s'havia consumit en un temps donat, la qualitat i efectes de la que es consumia a l'enllumenat i la manera de filtrar-lo per al dia següent.

S'examinava l'estat dels registres, els llibres d'ordres i d'inventaris, així com tots els papers i efectes d'escriptori destinats al servei del far.

Per acabar es reconeixien les habitacions dels Torrers. L'Administració els proveïa del moblatge i els recomanava que reduïssin el nombre d'ensers personals als estrictament necessaris. D'aquesta manera, quan hi havia trasllat de personal s'evitaven les mudances.

A les visites ordinàries l'Enginyer encarregat del far estenia una relació circumstanciada de l'estat en què es trobava l'establiment, el seu judici sobre la marxa del servei i la manera en què els Torrers desenvolupaven les seves obligacions.

Posteriorment aquestes relacions s'enviaven a l'Enginyer en Cap del districte, qui les tramitava a la Direcció General amb les observacions que estimava oportunes.

Sempre que hi hagués ocasió, s'havia d'observar la llum del far, a la major distància possible. Per això els capitans de port havien de demanar a tots el bucs el resultat del diari, respecte als fars que haguessin observat durant el seu viatge. Les notícies recollides que induïen al mal servei d'algun llum, passaven d'ofici a l'Enginyer respectiu, a fi que immediatament procedís al que pertocàs.

El far disposava d'armament propi (56), que també s'examinava, així com l'estat de les municions, però els Torrers no podien tenir arma de foc de la seva propietat sense tenir el permís corresponent i la seva autorització de l'Enginyer

(56) *Libro de Inventario*. 1872.

encarregat del far. Al principi, els Torrerers havien de tragar l'aigua que necessitaven per al seu consum personal i la neteja de l'establiment, tornant-se per a l'esmentada feina de la qual estava exceptuat el que feia les vegades de cap local. Però quan no hi havia aigua potable prop dels fars, com al cas de Formentera, el Reglament preveia la construcció d'aljubs i cisternes per al seu emmagatzematge, com accessori indispensable a l'establiment.

Totes les peces de ferro i portes de fusta de l'edifici es pintaven a l'oli usant colors clars perquè ressaltassin més fàcilment qualsevol defecte de neteja. Tots els torrerers havien de practicar aquesta operació quan ho ordenàs l'Enginyer.

Procedint d'igual comandament, executaven també el blanqueig amb calç de l'edifici tant en les seves parts interiors com a les exteriors.

A les torres de molta elevació, l'habitació que es trobava immediatament baix del pis de la llanterna, s'utilitzava perquè hi descansassin els Torrerers mentre arribava el seu torn de vetla durant la nit, amb la finalitat que es disposàs d'un o dos llits que es solien col·locar a una disposició anàloga a la de les cambres de les embarcacions.

Vist tot l'anteriorment exposat passam a descriure la relació d'eines i efectes personals de que disposaven els torrerers de Formentera en aquesta època (57):

Habitación de los torrereros:

<i>Cómodas de caoba</i>	3
<i>Sillas con asiento de cuero</i>	18
<i>Braseros completos de latón</i>	3
<i>Fruteros de porcelana</i>	3
<i>Velones de metal con pantalla</i>	3
<i>Escupideras de hierro</i>	3
<i>Catres de idem</i>	3
<i>Perchas de idem</i>	3
<i>Colchones de lana</i>	3
<i>Almohadas de idem</i>	6
<i>Jergones de paja</i>	3
<i>Aguamaniles con servicio</i>	3

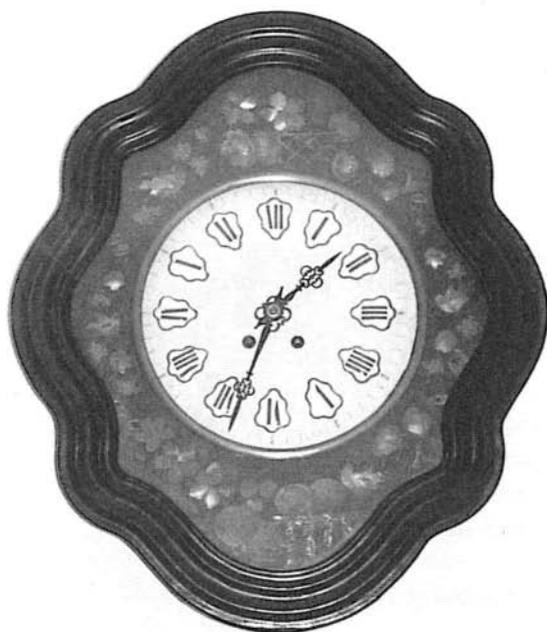
(57) *Libro de Inventario*. Es tracta del primer inventari registrat i data del 15 de juny de 1864.

<i>Sartenes varios tamaños</i>	6
<i>Tenazas para fuego</i>	3
<i>Palas</i>	3
<i>Trébedes</i>	3
<i>Espumaderas</i>	3
<i>Cazos</i>	3
<i>Cucharones</i>	3
<i>Cogedores de hojalata</i>	3
<i>Jarras para agua</i>	3
<i>Cafeteras de hierro para cafés</i>	3
<i>Platos llanos</i>	20
<i>Platos hondos</i>	12
<i>Sopera</i>	2
<i>Ensaladeras</i>	2
<i>Tazas con platillos</i>	8
<i>Jícaras sin ellos</i>	8
<i>Saleros de cristal</i>	4

Habitación del Ingeniero:

<i>Mesa escritorio con tres cajones de caoba</i>	1
<i>Mesa de noche de caoba</i>	1
<i>Aguamanil con servicio</i>	1
<i>Sillas de caoba con asiento de damasco</i>	6
<i>Espejo de caoba</i>	1
<i>Armario de caoba de dos cuerpos, acristalado el superior</i>	1
<i>Percha de hierro</i>	1
<i>Colchón cama</i>	2
<i>Jergón de paja</i>	1
<i>Sábanas de hilo</i>	3
<i>Fundas de almohada de hilo</i>	4
<i>Colchas algodónadas</i>	2
<i>Mantel adamascado</i>	1
<i>Servilleta idem</i>	4
<i>Toallas idem</i>	2
<i>Platos llanos</i>	24

Rellojge de quadre enviat al
 far de Formentera
 el 1862
 (Fotografia:
 V. Pins).



<i>Idem hondos</i>	12
<i>Idem para postre</i>	5
<i>Jarras y platillos de porcelana dorada</i>	12
<i>Jícaras con idem de idem idem</i>	12
<i>Soperas</i>	1
<i>Ensaladera</i>	1
<i>Salsera</i>	1
<i>Azucarero</i>	1
<i>Cafetera de porcelana dorada</i>	1
<i>Tetera idem</i>	1
<i>Lechera idem</i>	1
<i>Escribanía sin pie idem</i>	1
<i>Vasos de cristal tallado</i>	12

<i>Botellas de idem</i>	4
<i>Copas de idem</i>	6
<i>Saleros de idem</i>	2
<i>Juego vinagrera con cinco piezas</i>	1
<i>Cuchillos con mango de metal</i>	6
<i>Cucharillas para café de idem</i>	6
<i>Cucharón de idem</i>	1
<i>Cubiertos de idem</i>	6
<i>Quinqué con pantalla de china</i>	1

Com a curiositat anecdòtica figuren també, a l'Inventari corresponent a l'any 1872, dos parells d'ulleres. Cinc anys més tard aquestes ulleres hi continuen figurant, però ja com a inútils.

Pel que fa a l'armament propi del far, es disposava de dues carrabines, dues baionetes, dues portacarrabines, dues cananes, vint cartuxos i cinquanta pistons.

Resulta interessant observar com, amb el pas del temps, els efectes antics van quedant en desús, mentre que altres de nous s'hi van afegint. Així, el 1872, figuren, entre altres articles, unes ulleres de llarga vista, un segell amb la seva caps, una caixa matemàtica, un diamant per tallar vidres, un forn per coure pa, un aljub amb suport de ferro (1864), uns brasers de llautó i peus de ferro (1878) per a les habitacions dels Torrers, etc. La resta d'efectes es deixa per als capítols posteriors a les seves respectives èpoques.

Passem ara a comentar els oficis més significatius enviats pel Torrer principal del far de Formentera, ja que a través seu ens feim una idea precisa de quines eren les inquietuds, necessitats i problemes que tenien els Torrers durant la seva estada al far als anys que ens ocupen.

Tornam a datar els escrits oficials amb la finalitat d'establir una cronologia exacta dels successos ocorreguts.

Així, l'1 de desembre de 1861, el Torrer principal D. Rafael Urrutia va escriure:

Tengo la satisfacción de remitir a Vd. La documentación perteneciente al 30 de noviembre próximo pasado, día en que ha sido iluminado este faro, sin la menor novedad. Lo comunico a Vd. Para su conocimiento y efectos que crea oportuno.

D'aquest mateix dia hi ha un altre ofici al qual es pot llegir:

Visto las incomodidades y trastornos que hasta la presente me ha ocasionado el no poder recibir y remitir a esa Dirección del mando de Vd. Con toda puntualidad, los oficios de la correspondencia oficial por no tener persona fija a quien entregarlos, para que este los conduzca a la Administración del Correo de Ibiza, acompañados por las correspondientes facturas para el seguro de los sellos oficiales. He notado que estas facturas me han faltado algunas veces la remisión de ellas a este establecimiento, y a fin de que esta correspondencia no pueda sufrir retraso alguno de ida y vuelta, lo pongo a Vd. Se sirva disponer se me nombre una persona que pueda responder a esta conducción tan necesaria.

El dia 6 de desembre, els Torrerers havien consumit les seixanta tones d'aigua que els havia concedit l'Administració i comunicaven que la cisterna del far estava buida.

Pocs dies més tard –21 de desembre– dona compte d'haver rebut els llibres oficials que a partir d'aquest moment s'hauran d'utilitzar.

Posteriorment el torrer principal es queixa dels forts vents que refreguen el far a causa de la seva situació, pel que reclama una porta o unes comportes que tanquin la cambra d'il·luminació, ja que el llum produeix moltes oscil·lacions.

I l'1 de febrer s'escriu a l'Enginyer en Cap:

Habiendo observado que..... el año anterior se había pintado la cámara de iluminación con una mano de barniz y dos de pintura color de rosa, y siendo que a esta fecha no ha sido posible que pudiera secarse, por la mucha humedad que continuamente se haya destilando toda la circunferencia del torreón, por el interior, que esta pintura ha venido a quedar por muchas partes blancas, por otras negras y la mayor parte de ella corriendo con esta humedad hasta terminar a la superficie de la expresada cámara.

Manifesta, a més, que és el seu deure comunicar la més petita falta que observi a l'establiment, justificant, així el comentari davant el seu respectiu cap perquè aquest disposi el més convenient.

Al mes següent, es comenten les existències que en aquest moment es tenen de segells oficials al far de la Mola (6 de 4 unces i 3 de mitja unça) i se'n

sol·liciten algunes més. A Formentera, a les persones que realitzaven la labor d'intermediaris entre l'oficina d'Eivissa i el far, se'ls coneixia popularment com "Boteros", per ser els patrons del bot els encarregats de transportar la correspondència oficial, els materials, etc.

En juny, el Torrер auxiliar d'aquest far va sol·licitar la renovació d'un permís d'armes al Governador de la província, i sol·licita el suport de l'Enginyer en Cap per aconseguir el seu propòsit.

Al mes següent el torrер principal demana trasllat de far, per desavinences amb l'auxiliar, faltes d'insubordinació d'aquest, insults a la seva família, i desafiaments fora de l'establiment.

Habiendo yo dado principio a la rectificación de pinturas de este faro, a todo el interior de la galería y vallón exterior del torreón, había sugerido al auxiliar que no subiera un calzado que tuviera clavos, para no desperdiciar las expresadas pinturas, y que se comprara unas zapatillas que no tuvieran clavos, como lo habían verificado los demás torreros, pues de ninguna utilidad le han servido mis consejos...

Continuen les disputes, i el Torrер principal denuncia als seus superiors l'actitud de l'auxiliar, que al·legant problemes de cor, guarda llit deixant el servei a mans dels altres companys que, per altra part, no entenen la coincidència del repòs moments després de les seves faltes al servei i posteriors reprimendes del principal.

Posteriorment la causa dels problemes va ser per l'ús de l'oli, ja que l'auxiliar va pretendre aliar-se amb el company, cridant a la seva habitació, i així entre els dos aconseguir l'oli per la força, que, pel que es veu, el principal es negava a concedir.

En octubre de 1862, es va sol·licitar el següent:

El personal de este faro pone en el superior conocimiento de Vd. Que hallándonos muchas veces en la falta de alimento de pan, por no tener horno a nuestra disposición para poser hacerlo cuando nos convenga, y por ser entre todos diez de familia, hemos de merecer de Vd. Nos conceda el que dentro de la caserna a donde se hallaba la fragua de la herrería de este establecimiento, podamos construir, provisionalmente, a nuestra cuenta, un horno para

poder cubrir esta falta tan necesaria y evitar, al mismo tiempo, el tener que andar de casa en casa a pedir lo manifestado, que yo Vd. Propongo.

I varen continuar les peticions en octubre:

Con el fin que yo pueda manifstar a Vd. La exactitud del servicio de cada uno de los torreros del personal del expresado faro, sería conveniente se remitiera a este establecimiento un reloj para que en ningún tiempo puedan dichos individuos anotar todos los servicios y observaciones durante su turno de vela a un cálculo prudente, como hoy día se está verificando, pues no dejaré de creer que Vd. Considerará la situación de este edificio, por hallarse en punto en despoblado y aproximado de la costa, y siendo uno de los artículos de la mayor necesidad, lo pongo a Vd. En el más superior conocimiento.

L'1 de gener de 1863 es notifica que és necessari rentar i recompondre les cortines de l'aparell i de la llanterna, disposant de la tela al magatzem, però sol·licitant vuit anelles de metall, així com 68 m de cordó de cànem. L'abril varen sol·licitar unes paperetes impreses per entregar la correspondència oficial a l'Administració de Correus d'Eivissa (Les franquícies s'utilitzaren fins 1993). Aquest mateix mes va quedar enregistrat el següent:

Hallándome con la verdadera necesidad de pasar a esa capital de Mallorca con el fin de proveerme de algunos artículos de ropas para mi abrigo y el de mi familia, he de merecer de Vd. Me conceda un permiso por los días que pueda emplear el vapòr en ida y vuelta en dicha capital...

Al juliol, sol·licita el nou torrer auxiliar uns dies de llicència per anar fins Artà, perquè s'hi estava construint una casa, i el seu pare li havia comunicat que les obres no discorrien d'acord al contracte.

Corresponent al dia 7 del mateix mes es pot llegir:

Con esta fecha pongo en el superior conocimiento de Vd. Que el torrero ordinario de este faro ha cesado de hacer servicio el día 20 del mes anterior, por hallarse gravemente enfermo con dos sangrias y asistido de facultativo, pues se halla continuamente padeciendo por no tener la prontitud de los medicamentos necesarios por hallarse los boteros a tan larga distancia...

Existeix documentació que acredita l'existència dels títols de Torrер principal i ordinari (58).

El desembre d'aquest mateix any, es va sol·licitar que es posàs el més aviat possible la trampa o escotilla a la cambra d'il·luminació, ja que s'originaven perjudicis de consideració, com no poder posar el llum a l'altura que es desitjava a les nit de vent i la trencada d'algunes xemeneies.

Uns dies més tard –dia 22– es va notificar el naufragi d'un buc:

Pongo en el superior conocimiento de Vd. Que el pasado día 22 del último naufragó un buque a 4 millas de este faro a la parte del viento sur en el punto llamado cala Bamell, dicho buque iba cargado de grano de maiz y embarrancó por motivo que hacía agua y se iba a pique. Dicho buque es de nación irlandesa, de porte 78 toneladas y 5 marineros de tripulación, incluso el capitán, nombrado P.H. Pauli. Todo lo que a la letra digo es copia del sobrecargado de esta isla...

El juny de 1865, el Torrер auxiliar d'aquest far passa a Eivissa per posar-se en mans d'un facultatiu, per no disposar a Formentera de medicaments ni de facultatiu per medicar-lo. Posteriorment aquest Torrер deixa de prestar serveis al far, presentant una renúncia per motius de salut.

Els primers alumnes que rebé el far de la Mola són: D. Jaime Viñas Planells i D. Miguel Guerra, el 8 d'agost de 1868. També es notifica que l'alumne D. José Marí Riera, es troba amb la suficient aptitud per passar els exàmens, per trobar-se interessat en exercir la seua comesa. Un mes més tard –16 de setembre– l'esmentat alumne va passar a Palma per examinar-se, i en desembre un nou alumne, D. Miguel Guerra, va sol·licitar el mateix permís d'examen que amb anterioritat havia sol·licitat el Sr. Marí Riera.

El gener de 1869 es va presentar el Torrер auxiliar, D. José Guasch, i el Torrер ordinari D. Juan Roig, va ser traslladar al far des Penjats.

Existeix la còpia d'una carta del torrер encarregat del far d'en Pou dirigida al Torrер principal del far de Formentera que diu el següent:

No pudiendo de ninguna manera, proporcionarme las faltas que tuve al hacer entrega al torrero princial del faro de Formentera del utensilio y efectos

(58) *Registro de salidas* nº 154, 1r de setembre de 1863.

de mueblaje que tenía recibidos por inventario, como son una palangana de porcelana, una escupidera de hierro y dos pomos de cristal de las puertas, lo pondrá Vd. En conocimiento de la superioridad para que se me descuente su importe de mi haber...

En un ofici dirigit al Sr. Ajudant encarregat dels fars d'Eivissa es llegeix:

Pongo en el conocimiento de Vd. Que el torrero Auxiliar de este faro D. José Guasch, se halla enfermo, al parecer de alguna gravedad y por esta causa he resuelto pase a casa de sus padres, por estar mejor cuidado y tener más cerca al facultativo de esta isla, al mismo tiempo, digo a Vd. Que siendo el servicio el más pesado del año, por ser las noches largas, espero si es que puede ser, mande Vd. Un torrero para que me auxilie a llevar el servicio. Adjunto remito a Vd. Una certificación facultativa del facultativo de esta isla, para los efectos que haya lugar...

El gener de 1870, aquest auxiliar és traslladat al far d'Estepona (Màlaga), però al mes següent el trasllat va quedar sense efecte fins nova ordre. Aquest mateix mes deixa constància de la mort del Torrер, pel que és nomenat al seu lloc D. Miguel Guerra, quedant-se al servei del far de la Mola.

De l'any 1873, existeix un ofici enviat a l'Ajudant d'Eivissa que expressa la impossibilitat del Torrер principal d'aquest far, per donar classes de neteja als cinc alumnes existents en aqueix moment, per no tenir el material necessari, com era:

cepillos y demás efectos que son indispensables como son los de panadero, relojeros ordinarios y de mano, pieles de badana, ladrillo ingles...

Al començament d'any -13 de febrer- es va presentar com alumne D. Francisco Mayans i Tur, però l'1 de març es va comunicar que: *hace 8 dias tuvo que marcharse a su casa por haber sido invadido de sarampión.*

Mesos més tard, el Torrер principal sol·licita material (pintures, brotxes o raspalls) per poder realitzar les feines que se li demanen, així com material d'escriptori (paper, tinta, plomes, llapis...)

Al mes de juliol correspon un extens ofici del Torrер dirigit a l'Enginyer comunicant-li el seu malestar per no haver rebut les dinou pessetes correspo-

nents als rentats de draps del tercer trimestre darrer, no havent rebut més que dotze pessetes, el qual considera injust. No obstant això, al·ludeix a l'excessiu nombre d'alumnes que té el far de la Mola, que realitzen moltes feines de neteja, pel que ell mateix opina que l'Administració efectua una considerable economia en aquest aspecte i acaba:

No es licito que de mi corto haber tenga que abonar parte de las limpiezas...

I a l'agost escriu:

En la mañana del día de ayer, salió a la orilla del mar inmediato a este faro y punto llamado cala codulá un ataúd que contenía un cadaver de hombre, avisada la autoridad local dio parte al juzgado de Ibiza para que procediera a lo que haya lugar...

En carta al Sr. Contractista diu:

Pongo en su conocimiento que, hoy, de la fecha (4 de agosto de 1873) se me ha conducido un pliego desde la iglesia de este pueblo, al ponerse el sol, que había sido dejado allí por el botero, Damián, por la mañana, como este pliego tenía contestación, sin pérdida de vapor; he tenido que mandar un propio que obligara Vd. Pagar a dicho botero, advirtiéndole que si no son exactos en la conducción de la correspondencia los lunes de cada semana, después de tener la del vapor, me verá en la precisión de dar cuenta al sr Ingeniero...

Es pot aventurar, amb l'exposat, que un vapor duia la correspondència des d'Eivissa, el mateix que els efectes del far, i al port des Caló o bé s'utilitzava un boter amb el seu bot per recalar en un altre de pròxim al far com Cala Codolar, pujant per terra fins allí, o bé directament des des Caló per terra fins el poble del Pilar.

Posteriorment comunica que les existències d'oli són escasses, sent utilitzades les baixes que tenia el dipòsit i no podent-se mesclar amb oli net, el resultat a l'enllumenat no és l'òptim. Advertint, així mateix, que:

En este faro no se debe hacer la cuenta que en otros, porque puede suceder en la época en que estamos (octubre) que el contratista tenga que estar en Ibiza 15 días sin poder atracar a esta isla, per el que aconsetja que: no debe aguardarse a los últimos días, para enviar al contratista.

El gener de 1874, el Torrер principal escriu a l'Enginyer en Cap per justificar-li el cobrament d'uns havers de cinc anys abans, quan estava destinat a sa Dragonera i a l'illa de l'Aire, ja que el Tribunal de Comptes de la Nació oferia objeccions en haver pagat aquests serveis cinc anys abans, corresponent al mesos d'abril i maig de 1869.

Mirem ara, a través d'aquesta carta, els preus que se pagaven per serveis realitzats al far de Formentera:

remití los recibos de la costurera por la hechura de las cortinas del aparato y linterna, su importe : 4,30 pesetas, en el mismo mes, se debería cargar 10 pesetas de los jornales hechos en este faro por el carpintero.....en la recomposición de las ventanas correderas y el mismo y como ninguna de las dos cantidades han sido satisfechas...

Els draps, que en tantes ocasions s'han anomenat per causa de la seva neteja, estaven classificats de la següent manera:

debo decir a V.I.(Ingeniero Encargado) que.... pertenecen 23 de hilo fino, 36 entrefino, 11 de algodón, 4 finos, 9 entrefinos y 4 de algodón, 20 finos, 48 entrefinos y 3 de algodón.

El 13 de març de 1874, es dirigeix al sobrestant d'Eivissa dient:

Recibida la circular que en fecha ... se sirve Vd. Remitirme, en la que me manifiesta el mandato por telegrama del Sr. Gobernador de provincia referente a la consulta de los torreros de este faro para la cesión de dos días de su respectivo haber para contribuir al armamento Nacional, debo decir a V que puede dar por contestación que tanto el que suscribe como sus subalternos en este establecimiento, ceden gustosos dichos haberes y cuanto disponga dicha superioridad para el fin indicado...

Com continuaven els retards a l'enviament de la documentació, el Torrер principal del far de a Mola, va escriure al mes d'abril a l'ajudant:

...es culpa parte del marinero que no vino a recogerlo hasta el día 9, jueves, y parte del mal tiempo que los tuvo detenidos en Ibiza los días 7 y 8, en cuyo día pasó el vapor; de modo que hoy (16 de abril de 1874) se haya todavía el pliego en el buzón por no haber pasado el vapor en su día...para evitar, en lo sucesivo, todo retraso que no sea por el mal tiempo, he dado orden al marinero, que siempre está en tierra, que sin esperar correo venga a recoger la documentación el primero de cada mes, y si el correo va portador de algún pliego, haga otro viaje extraordinario y que los demás viajes del mes se hagan siempre en lunes, aunque sea de noche, para que el martes pueda coger el vapor...

Existeix un ofici datat el 30 de juny de 1874 on es detallen, escrupolosament, aspectes tècnics de la feina dels torrers que donat el seu interès transcrivim literalment:

Devolvemos a Vd. mechero que en oficio de... se sirve Vd. acompañarme por no haberse remediado la falta que le inutiliza. Tanto este como los demás que le iré mandando a Vd. (al Ayudante) adolecen del mismo defecto, esto es, que el calor les ha hecho desaparecer el estaño de las soldaduras interiores del cuerpo superior; o sea, de los espacios anulares, por cuyo motivo derraman el aceite antes de llegar este a su coronamiento, para volverlo a estañar es indispensable de hacer dichos espacios, o sea, sacar una carcel de dentro de la otra, después de haber separado dicho cuerpo superior del inferior; o sea, el filetillo. Una vez divididos los tres espacios es muy facil poder estañar bien todas sus juntas, que ahora son interiores. Pero hecho este trabajo es necesario mucho cuidado al volverlo a armar, a fin de que queden todas sus piezas del mismo modo que está ahora, por lo mismo debe Vd. enterar bien al maestro, porque por inteligente que sea éste no puede comprender que un pequeño defecto de su posición de una de sus piezas, resulte tanto mal para un servicio. El coronamiento de todos necesita, también, arreglarlo, limando hasta que quede todo bien igual...El conducto por donde pasa el aceite que atraviesa los espacios para distribirse en las tres mechas que asciende por una de las patillas que sirven de trípode a dicho cuerpo superior, es necesario

quede bien soldado por todo su alrededor y expedito al mismo tiempo, para que el combustible no encuentre reparo, pués tal vez, alguna parte del líquido que derrama, sea por dicho conducto por estar falto de estaño.

El Torrer principal finalitza l'ofici sol·licitant que tot l'anteriorment esmentat sigui transmès al mestre perquè en executar la seva feina obtinguin bon resultat.

El 30 d'abril de 1875, s'envia un altre ofici detallant la relació d'efectes recomposats a Eivissa, pertanyent al moblatge dels empleats d'aquest far i els seus corresponents cobraments:

Calderero por soldar, 6 sartenes = 8,50 pesetas.

Sillero por recomponer, 6 sillas = 5,75 pesetas.

Hojalatero por idem, 3 cafeteras y cazo = 3,75 pesetas.

El gener de l'any següent els Torrers es lamenten a l'Ajudant d'Eivissa, per la penosa situació que la moneda en curs els proporciona:

Pasa de dos años que estamos recibiendo los empleados de este faro, el importe de nuestros haberes y demás atenciones que gravitan sobre el mismo en metálico o llamado calderilla, no solamente en moneda decimal sino con mezcla de quincenas que llaman en este país y piezas de dos cuartos antiguas. A las muchas privaciones que nos dá la vida de torrero, se ha unido esta más, que si no se remedia concluirá con hacer imposible atendamos a su servicio por tantos conceptos humanitarios. En al circular....se nos recuerda que es muy justo la importancia de nuestro servicio, a pesar de que continuamente nos lo está recomendando nuestra propia conciencia, porque el torrero debe hallarse persuadido de que un leve descuido de su obligación haría peligrar, tal vez, la vida de muchos infelices, que fian en su vigilante, y esto sólo les basta para que... de tantas privaciones atiende siempre con esmero el inmediato servicio, como así la experiencia lo demuestra. Las consecuencias que nos produce el cobro de la expresada calderilla, son privarnos de poder girar ninguna letra para poder pagar atenciones que tengamos fuera de la isla, porque no se nos admite nuestro dinero, si se nos ofrece mandar encargo o pasajes con los vapores correos, nos sucede igual porque no tiene valor nuestro dinero, y lo más peligroso es que hasta los propietarios de esta isla se niegan

vendernos el grano para nuestro sustento, sin que abonemos a lo menos la mitad de su importe en plata u oro, porque así se lo exigen a ellos al pagar sus contribuciones. De consiguiente si la ley debe ser igual para todos¿ por qué no se nos paga, a lo menos, la mitad en otra clase de moneda?. No concluye en esto, pues todavía nos acarrea más perjuicios aumentando nuestro desencanto y es que no viene ninguna remesa de dinero a este faro, que coincida con la factura, pues son muchas las veces que me he visto obligado a reclamar a los marineros del servicio, para que abrigaran estas faltas. Hoy mismo se han recibido las 6 indemnizaciones de Setiembre y en doce duros han faltado una peseta veinte céntimos. En vista de lo dicho me dirijo a Vd. con la convicción de que se servirá dar curso a esta comunicación, para que sabedores nuestros celosos jefes de la situación en que nos coloca, tal vez, el monopolio de algún individuo, ponga pronto remedio a tan penosas privaciones...

El mes següent comunica que les consorts dels Torrers 2n i 3r no observen l'harmonia que correspon entre persones que han de viure a un mateix local:

Como vi de que eran asuntos der mujeres, por entonces traté de conciliarlas dictando reglas para evitar su roce y privándolas se disputaran lo más mínimo...

...Pero hoy me he convencido de que es imposible su armonía... y más que hoy ya no son solamente asuntos de mujeres sino que estas lo han pasado a los hombres...

I a finals d'any, varen continuar els problemes dels torrers del far de la Mola, doncs continuaven cobrant els seus sous en "calderilla".

Hoy (20 de diciembre) me han dado aviso que en... de Ibiza teniamos dos pagas y que los marineros no querían hacerse cargo de ellas, porque todo era en calderilla, si no se pone remedio para los abusos en esta isla con los torres de faros, llegaremos hasta pasar hambre, si no abandonamos, todos los demás empleados, según me asegura, han cobrado en plata y para nosotros es la calderilla, lo peor es que no la admiten los vendedores, a no ser con la condición de pagar el género más caro que si se paga en plata, de modo que a un descuento tan grande como tenemos en nuestros haberes (recordeu que freqüentment se'ls sol·licitava la seva col·laboració per a altres fins) se le

augmenta otro no menor por los particulares, que como se ve, todos están facultados para desechar la moneda que no les acomoda sea o no legal.

Hace días que el faro ya no funcionaría si yo no hubiera desembolsado el importe del aceite para el servicio y en plata, condición expresa que me hacen los vendedores antes de comprarlo. Por lo mismo, espero que lo ponga Vd. en conocimiento de nuestros jefes para que determinen lo que crean conveniente, a fin de sacarnos de esta situación.

L'1 de gener de l'any següent, el Torrer principal va protestar perquè el contractista del subministrament d'oli, no es presentava a Formentera des de feia prou de temps, comunicant que de seguir així...

...quedará el faro sin funcionar en la época del año que es más necesario. El no poder seguir haciendo el servicio por faltarme combustible y tener este faro el servicio marítimo tan mal montado, en la actualidad, o que dejen de cumplirlo los encargados de hacerlos con la puntualidad que requiere este, me hace irresponsable...

Uns dies més tard, es va descriure molt bé l'antiga òptica:

Se compone de 6 lentes la parte central, la superior o catadióptrica de 12 anillos compuesta con 72 prismas y la inferior también catadióptrica de 4 anillos compuesta con 25 prismas, de modo que forman un total de 6 lentes...Y comunico que no hay ni lentes ni prismas de reserva.

Corresponent amb el deure dels torrers d'informar els seus superiors de tot el que succeïa a l'establiment i voltants, existeix un ofici del 29 de gener que diu el següent:

En la tarde del día 19 del corriente apareció a la vista de este faro y no muy distante de la costa, una embarcación zozobrada que sólo se la decubría la caserna y según el movimiento del buque naufrago se veía una mano y parte del brazo de un cadaver, en su vista di cuenta al cabo de matrícula, única autoridad de marina que se encuentra más próxima al faro, quien dio parte a sus jefes y salieron al mar barquillas en su busca, mas todo fue en vano, pues las corrientes la hicieron desaparecer. Ayer, 28 , salió a tierra a la parte S.D. de

esta isla y reconocida parece ser un falucho palangrero registrado al folio 53 de la matrícula de Cullera, conteniendo dentro dos cadáveres, el uno de un hombre como de 50 años y el otro de un joven como de 14, amarrados por sus piernas a uno de los bancos del falucho con una cuerda y con otra las dos cinturas uniéndolos cara por cara, que demuestra que se amarraron viendo el peligro que corrían. Hoy por disposición del Sr Juez Municipal se les ha dado sepultura, próximo al punto donde apareció en tierra dicho falucho, este quedó destrozado en toda la obra muerta al dar con las rocas y se ha retirado del peligro de la mar lo que resta del mismo...

Curiosament al sud-est de l'illa hi ha un punt geogràfic denominat actualment cala des Morts.

Pocs dies més tard –6 de febrer– apareix la Guàrdia Civil:

El día 3 del actual se presentó en este faro una pareja de la Guardia Civil, con el fin de registrar; según me manifestaron, las habitaciones del torrero 3º y yo les hice presente que sin el permiso de sus jefes no podía franquearles la entrada en el establecimiento para el fin que me indicaba, se retiraron, pero hoy han vuelto para verificar dicho reconocimiento alegando que ellos tenían suficiente autoridad sin el permiso que yo les exigía; en su vista les manifesté que hicieran todo lo que deseaban, pero que yo no les daba para ello mi consentimiento, registraron pues, las indicadas habitaciones del torrero 3º, hallandose este ausente por disrutar de licencia.

Y no encontrando nada de lo que, tal vez, buscaban, se retiraron= Según he sabido posteriormente, este reonocimiento se relaciona con el falucho náufrago que di cuenta a Vd. había salido en esta costa...

Mirem ara un “polit” passatge de la vida quotidiana al far de l'any que ens ocupa.

Dia 6 de març de 1877, dirigit al Sr Ajudant:

Desde que di parte a Vd en 9 de febrero del año último, de la poca armonía que reina en este faro entre los torreros 2º y 3º y sus consortes, podía haberle dado cuenta de varias desavenencias ocurridas entre ellos, pero no lo he efectuado por atenerme a su contestación de 18 de los mismos, en que me ordenaba Vd. que procurara, como encargado del establecimiento, hacerles las

observaciones convenientes, a fin de evitar que los jefes se vean en el caso de tomar una resolución que les sería sensible. He apurado toda mi paciencia en dictar reglas, hacer observaciones y dar consejos, tanto por no molestar a nuestros jefes con chucherías femeninas como por ver si por un modo o de otro llegaban a la conciliación; hasta aquí he podido llegar de este modo, pero no puedo por menos de volver a dar a Vd. parte contra las mujeres de dichos torreros, por no poder conservar en este establecimiento el orden y limpieza que son indispensables para el buen servicio= Llevo dos años estudiando la conducta de estas dos mujeres y tan idéntico genio y modo de proceder encuentro en una como en la otra, en términos que a no haberlas cogido infraganti varias veces no hubiera podido cerciorarme de ello, la misma envidia, el mismo odio, y la misma ocupación porque ninguna tiene hijos y han de emplear el tiempo en cuidarse de la casa ajena; para ocuparlas tuve que señalar a cada una parte de las habitaciones que son comunes, para que se conservasen la limpieza, pero de poco me sirvió, quejas cada día de que la una ensucia lo de la otra: los excusados han sido causa de cien riñas por encontrar poca limpieza en ellos y no poder saber nunca la culpable: a la coladuría he tenido que acudir varias veces por desavenencias con respecto al lavado y por fin porque nunca acabaría, hoy allándome en mis habitaciones oí un tumulto y al querer salir me encontré con las dos expresadas mujeres que venían disputando para darme cuenta de sus desavenencias, pero al interrogarlas se acometieron como dos leonas: arañándose, mordiéndose y ensangrentándose ambas, sólo por la ocupación de un balde, por lo mismo veo que bien examinado todo, merecen igual castigo y que mientras subsistan en el establecimiento me es imposible responder del orden. Lo peor es que por su causa los maridos no se pueden ver y cada vez que ellas arman camorra ellos están próximos a venir a las manos que si ya no se ha efectuado es por el genio pacífico del 2º, pues el 3º lo tiene más altivo e insultante= ya dije a Vd. en mi citada comunicación de... que creía imposible su armonía y hoy se lo aseguro a Vd. con más datos que mientras hagan servicio estos dos individuos en un mismo faro con sus mujeres, no sólo no habrá paz, sino que llegará a un conflicto si no se pone remedio antes= Por lo mismo no estando en sus atribuciones más que lo hecho con el indicado fin, lo paso a manos de Vd. para que resuelva lo que crea conveniente en bien del servicio.

Quatre mesos més tard, continua aquesta situació problemàtica sense entreveure's cap milloria, sinó tot el contrari:

Las consecuencias que traerán las desavenencias y odios que pasan de dos años reina en este faro entre los torreros 2º y 3º y sus familias y lo imposible de su armonía, que yo lo tengo a Vd. pronosticado en mis anteriores partes, llegamos a tocarlo con la mano: desde su última visita a este faro, que en vista del estado de la cuestión, se vió Vd. en el caaso de reprender y aconsejar a ambas familias por igual, porque por igual parecían culpables, he venido observando que no había servido de nada aquellos consejos por parte del torrero 3º D..., antes bien al contrario, pues no sólo ha seguido él y sus mujeres insultando y maltratando a la mujer del 2º sino que me ha demostrado a mí el mismo odio que aquellos, seguramente porque informé a Vd. según me dictaba mi conciencia= El día ...del pasado, día de San Pedro, salí por la tarde a dar un paseo por las inmediaciones del faro, acompañado del torrero 2º, al regresar y antes de llegar sentimos escándalos que comprendimos que eran las mujeres que volvían a las suyas, al notar nuestra aproximación callaron y encontramos que se entraban en su caserna el torrero...su mujer y su cuñada, le detuve en el acto preguntándole que había sido ese escándalo y me dijo que no era nada, que sólo había sido una corta disputa de las mujeres, pasé a interrogar a la mujer del 2º y esta me dijo que como la habían encontrado sola la habían acometido, no sólo la mujer y cuñada del 3º sino el mismo que la amenazaba con ahogarla y que por eso gritaba; como conocí que era confuso el aclarar la verdad por no haberlo yo presenciado, me contenté con reprenderlos, pero por eso no se han detenido, pues más o menos cada día la dan con el que pueden buscando siempre ocasión para comprometer a uno u otro: ayer mismo pusieron una manada de pollos dentro la cerca del faro con el fin, tal vez, de uqe estropearan los jardines y demás arbustos que tenemos criados porque uno de mis hijos les espantaba para evitarlo, salieron como tres fieras cuadrándose ante mi el expresado... porque quiso saber los motivos del escándalo, diciendome que tan torrero era él como yo, que en asuntos de su familia nada tenía que ver con él, porque tenía la misma responsabilidad que yo y que diese parte porque él también daría contra mí= Ya ve Vd. el fruto que he recogido de sus contiendas, por consiguiente debo cesar de mediar en estos asuntos, una vez que se me falta al respeto y que el indicado torrero se constituye tan encargado y responsable como yo: por lo mismo lo pongo todo en su conocimiento para que obre en justicia=.

Abans de prosseguir en el temps, es podria dir, en defensa d'aquests dos oficis que s'acaben d'exposar, que són únics en tota la documentació existent al far, ja que a partir d'aquí no es torna a llegir cap descripció detallada d'aquest tipus de situacions fins 1893 i 1895, als registres generals de sortida de correspondència, pel que afegit a la polidesa del llenguatge que amb el temps es va anar fent més lacònic i burocratitzant, s'ha considerat oportú transcriure'l literalment sense que per això es pequi d'indiscreció.

Això no obstant, la gravetat d'aquestes disputes privades varen repercutir també al servei perquè el 2 d'agost figura un ofici amb les acusacions entre els esmentats Torrens en discòrdia, que no es varen posar d'acord per escrit a les hores del torn de vetla nocturna, així com tampoc es va aclarir la responsabilitat de mantenir el far apagat durant un dels torns, per la qual cosa el Torrer principal torna a donar part al seu cap immediat i li demana que apliqui el Reglament.

Finalment el dia 1 de desembre, s'incorpora al far de Formentera un torrer que va arribar en qualitat de tercer substituint l'anterior.

Durant l'any següent varen continuar certes incomoditats econòmiques, perquè els Torrens havien de nomenar de mutu acord un habilitat a Eivissa que es responsabilitzàs dels seus havers, el designat per poder acceptar la resolució acordada, necessitava que els mateixos acordassin una solució que el posàs a cobert de tota responsabilitat.

El 6 d'abril de 1878 es va pronunciar l'Enginyer encarregat en els següents termes:

En vista de la comunicació de Vd. con fecha...que transcribe el Ayudante encargado de este faro, debo manifestar: que en el sensible caso que Vd. y demás personal faltasen a las obligaciones que el servicio impone abrogándose el mal fundado derecho que cree Vd. le asiste por la precaria situación que trata de manifestar en su oficio, seré riguroso en la aplicación del Reglamento por castigar faltas que sin especificar de antemano me anuncia.

Por otra parte por ser especial la situación de ese faro, disfrutan la Gratificación de 0,50 pesetas los individuos a cuyo cargo cave desempeñarel servicio y si el personal cree que el contratista del servicio de lancha no cumple con las condiciones estipuladas expedida le queda la vía de las reclamaciones a sus Jefes Jerárquicos superiores de las faltas detalladas y concretas que aquel pueda cometer.

Debo advertir a Vd. que no tienen obligación los marineros de prestar el servicio de lancha de Ibiza el transportar los caudales relativos a los haberes y gratificaciones de los torreros, pero si lo tienen de llevar a tierra a los empleados que lo soliciten y que aprovechará cada mes uno sólo de ese establecimiento pasando a Ibiza a percibir sus haberres y los de los compañeros.

El setembre de 1879, s'escriu des de Palma a l'Ajudant en relació al transport en llanxa:

El número de viajes que deberá efectuar son uno ordinario semanalmente que será el lunes, siempre que el tiempo lo permita, y otro extraordinario el día 1º de cada mes a no ser que el semanal corresponda a dicho día. El objeto de dicho viaje mensual es el de recoger la correspondencia, sin embargo deberá transportar los comestibles que le hubieran encargado los torreros. Si hubiese que transportar agua al faro or haberse gastado la de la cisterna verificará otro viaje extraordinario semanal siempre que con el ordinario no pudiese transportar la suficiente para el consumo de los empleados del faro, para esto es indispensable que dé Vd. cuenta con anticipación...

En un altre ordre de coses, se constata l'1 d'octubre de 1880, que al far des Penjats i al de l'illa d'en Pou també s'admetien alumnes per realitzar-hi estudis teòrics i pràctics.

S'ha de fer constar la gran mobilitat que per aquestes dates patien els Torrers. Per una banda creixia el nombre d'establiments i alumnes i per altra, malalties, llicències i problemes de convivència feien que, sol·licitats o no, els Torrers passassin a ocupar places a altres fars, tant de Balears com de la Península i fins i tot de Canàries molt freqüentment.

Tenint en compte l'anterior, recordem el trasllat del Torrer tercer que va posar fi a la seva disputa al far de la Mola amb el Torrer segon, començada quatre anys abans. Doncs bé, aquest Torrer el 1881 torna a Formentera, aquesta vegada en qualitat de segon, i l'1 de juny de 1881 escriu al principal d'aquest far perquè aquest a la seva vegada ho comunicui als caps, expressant el següent:

Habiéndoseme reclamado por el patrón del falucho del tráfico de esta isla, en el que los boteros del servicio de este faro verifican sus viajes para la conducción de víveres y correspondencia, el importe de mi pasaje y familia, ale-

gando dichos boteros que ellos no tienen ninguna obligación de transportar a los torreros a los faros en que ellos prestan sus servicios y pareciendo esto una de las principales obligaciones que dichos empleados tienen puesto que así se ha verificado hasta la fecha.

Le participo a Vd. a fin de que se sirva comunicarlo a sus Jefes, para que dispongan lo que este particular tengan por convenientemente para evitar disgustos en lo sucesivo, esperando se me diga si debo pagar dicho pasaje o no.

Debo advertir que me refiero al pasaje de Ibiza a este faro, cuando efectué mi traslación de el de Huelva a este de Formentera, y al mismo tiempo que en la actualidad los mencionados marineros no tienen embarcación de su propiedad disponible para el servicio.

Com a contestació a l'anterior, un mes després, varen contestar des de Palma:

...Debo manifestar que el Sr. Ingeniero encargado del faro ha dispuesto que el citado torrero D... no debe abonar el importe del viaje de él y su familia al faro, por ser obligación del contratista del servicio de lancha transportarlos...

El gener de 1882, se'ls va reduir el descompte d'havers que tenien per aquell temps els Torrers passant d'un 20% i 15% a 10% aquest mateix mes.

CAPÍTOL XVI

PERÍODE DE PARAFINA (1883-1900)

Una transformació general es va començar a verificar a França baix modesta apariència, fa alguns anys i aquesta mateixa transformació a finals de la dècada de 1870 es va dur a terme a Espanya, però l'experiència no conclouria fins el principi de la dècada següent, ja que no va ser possible fer-ho d'una mateixa vegada, donada l'exigüitat del pressupost del Dipòsit Central.

Aquesta transformació radical realitzada a França va ser la substitució de l'oli de colza pel mineral, que a Espanya va suposar la substitució de l'oli d'oliva pel mateix oli mineral.

Els Enginyers del Dipòsit Central de França varen començar el 1856 a realitzar estudis i assaigs amb l'oli extret dels exqueixos bituminosos i prest es varen cerciorar que la làmpada anomenada Maris, degut al seu constructor, era preferible a totes les conegudes per la major intensitat que adquiria la llum i pel mes fàcil govern.

Des de 1857 es varen encendre a França alguns llums de ports amb oli mineral. Prest varen veure els navegants els avantatges de la substitució, i els Torrens, que varen començar per rebre malament la transformació, varen acabar per reconèixer, com no podia menys de succeir, que la flama es mantenia millor, sense una cura tan asídua com la que es necessitava amb les antigues làmpades.

Alguns accidents es varen produir, encara que no varen ser de tal naturalesa com per pensar en l'abandonament de l'esmentada transformació; varen ser, però, suficients per detenir el procés per algun temps i varen obligar a estudiar amb major deteniment el nou combustible.

Entre els accidents ocorreguts a França, es poden mencionar la gran producció de fum, ocasionat per flames que es varen descuidar, i per aquest motiu s'extingien quasi instantàniament, alguna que altra explosió dels dipòsits de les làmpades, trencadures de les anelles superiors de l'aparell; de resultes de tot això, es varen prosseguir amb afany seriosos estudis al Dipòsit Central de França, tant amb els diversos olis minerals com sobre els mitjans que s'haurien

d'usar per obtenir una seguretat completa; es varen multiplicar, a més, els assaigs a la costa i prest va desaparèixer qualsevol motiu seriós de dubte, almenys a les làmpades d'una sola metxa.

A finals de 1864, es varen encendre a França amb oli mineral, uns quaranta fanals de port i per un decret es va ordenar a l'any següent la utilització del nou combustible a tots els fars d'una sola metxa.

Res s'avançava respecte a les làmpades de més d'una metxa, ja que la combustió s'hi feia malament, la intensitat era petita i la producció de fum era molt abundant.

Per fi el Capità americà M. Doty va donar la solució al problema, inútilment cercada fins llavors.

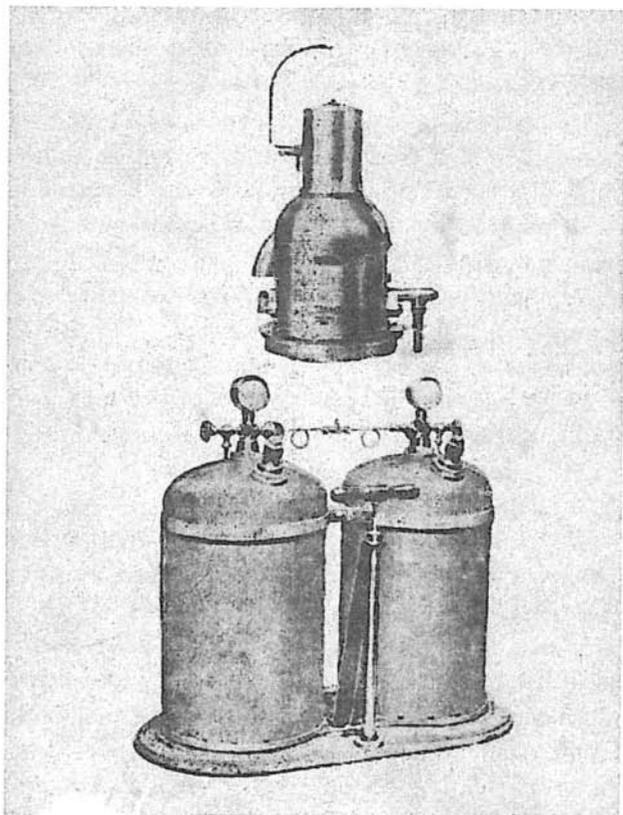
M. Doty en 1868 va presentar una làmpada de quatre metxes concèntriques que es va assajar al Dipòsit Central a França. No produïa, com les làmpades d'una metxa, major intensitat que les alimentades amb oli vegetal, però el consum era menor, el combustible més barat i per tant l'economia era notable. La navegació tampoc perdia res, en raó que la intensitat era en principi la mateixa que a les antigues làmpades, però es mantenia més temps i no disminuïa tant cap al fi de la nit.

Poc després el Dipòsit Central de Fars de França, va acordar que es fessin assaigs a l'embocadura de La Cauche, on existien fars de primer ordre establerts sobre una línia paral·lela a la costa i a 250 m. un de l'altre, il·luminant un d'ells amb oli mineral; la prova va durar pràcticament dos mesos.

Aquestes experiències varen confirmar les realitzades a París; els dos fars tenien aproximadament la mateixa intensitat, als primer moments de l'enllumenat, el consum d'oli mineral va ser un 17% inferior al de colza i la flama de l'oli mineral es governava amb major facilitat que la d'aquell. L'olor que al principi va incomodar molt els torrers, va deixar de ser un inconvenient perquè varen arribar a acomodar-se de tal manera que al poc temps va desaparèixer tota causa de molèstia.

Tots aquests resultats pareixien satisfactoris, però es temien les explosions tant més quan una relació remesa pel President del Consell de Fars dels EUA, a qui es va consultar sobre el particular, indicava que a l'esmentat país, a on l'oli de petroli abundava, no s'havia introduït a l'enllumenat marítim en raó a la seva inflamabilitat, inconvenient que era suficientment provat per nombrosos accidents. Per això, a França es varen emprendre noves experiències amb una nova classe d'oli mineral coneguda amb el nom de Parafina d'Escòcia,

*Dipòsits
i cremador
de 85 mm
per a làmpada
Chance.*



molt menys inflamable que l'esquist, resultant ser aquest combustible el millor dels olis minerals coneguts.

La superioritat del combustible escocès va ser molt notable ja que va resultar ser menys inflamable i donava major intensitat a la llum.

Atès que no havia desaparegut totalment la por als accidents, varen continuar les proves, implantant-se la seva aplicació als fars progressivament, mentre es continuava estudiant la seva utilitat.

A Espanya es va començar a aplicar vers 1877 a la província de Santander, en 1879 a Vascongades i cap a 1880 a les d'Oviedo i Lugo, sense que en cap dels fars hagués tingut lloc cap accident.

I tres anys més tard –10 d'octubre de 1883– va arribar la parafina al far de Formentera, iniciant-se així una nova època per a aquest far.

S'ha d'afegir que la parafina utilitzada a tots els fars d'Espanya procedia d'una fàbrica de Glasgow que s'anomenava "Joumg's Paraffin Ligth and Mineral Oil. C. O. Limited" (59).

I donada la importància de les metxes a l'enllumenat de fars, hi cap dir que les que s'empleaven amb la parafina eren de trama de cotó, el mateix que les empleades per a l'oli d'olives, però amb la gran diferència que mentre aquestes darreres tenien la trama molt compacta, les primeres havien de tenir la trama summament fluixa.

Realitzant ara una breu anàlisi comparativa dels diferents olis empleats a la il·luminació dels fars d'aquesta època, hi cap dir que les característiques de cadascunes es comparaven tenint en compte els següents factors:

1r La intensitat mitjana donada per la combustió d'una mateixa quantitat d'oli a una làmpada d'una metxa i en una altra de metxes múltiples.

2n De la duració d'aquesta combustió.

3r De la resistència a la congelació.

4t Del preu i facilitat de l'obtenció i subministrament.

Així, a cada país es varen generalitzar vàries classes d'oli. Entre ells estan: colza, cacauet, oliva, lli, coco, balena, i greix.

L'oli d'oliva era superior al de colza a les làmpades d'una metxa però inferior a les de metxes múltiples. El de lli carbonitzava massa, el de coco tenia bones característiques, però es posava pastós a partir de -24°C , i el de balena era intermedi entre el de colza i el d'oliva a les làmpades de metxes múltiples, mentre que el de greix era molt apreciat als fars americans, a on s'assegurava que era superior als vegetals, fins 1870, quan es va descobrir l'existència de petroli en estat líquid.

Mentre que Anglaterra va emprar, principalment, l'oli de balena, França ho va fer amb el de colza i Espanya amb el d'olives (com s'ha vist al capítol anterior), obtingut després d'haver premsat moderadament l'oliva en fred.

Quant a les feines que els torrers havien de realitzar per aquests anys, figuren totes exposades al capítol anterior, tenint en compte els canvis específics introduïts pel nou combustible, així com l'exigència de major rigor a la documentació, que va augmentant a mesura que perd espontaneïtat i candidesa en favor d'un major formalisme. Per tenir una idea exacta del material que utilitzaven per aquesta època els torrers del far de Formentera, és convenient donar

(59) *Aplicación del aceite mineral al alumbrado marítimo*. Madrid. Imprenta de Fontanet. 1880.

ara un repàs a l'inventari d'aquests anys. Així, l'any 1883 figuren com efectes els següents:

(sic)

- Cuaderno de instrucción	1
- Complemento de idem	1
- Aplicación del aceite mineral	1
- Cuaderno de colección legislativo	4
- Tomos 1º y 2º del cuaderno diario del movimiento y consumo de efectos.	2
- Tomos 1º y 2º del cuaderno del servicio	2
- Libro diario del servicio	1
- Resumen mensual del movimiento de aceite	1
- Mechero Doty para la parafina	3
- Tubos de adaptación para los mismos	2
- Llaves de montaje	2
- Difusores	6
- Mechas para la parafina	30
- Patronos para colocar mechas	3
- Idem para cortarlas	3
- Platillos para despabilar	1
- Cepillos para idem	2
- Chimeneas para dichos mecheros	44
- Libro de orden	1
- Libro registro de comunicaciones	1
- Libro de ofertas suministrados por el Depósito	1
- Libro de efectos adquiridos en la provincia	1
- Libro inventario altas y bajas de muebles y enseres	1
- Libro memoria relativa al consumo de aceite	1

EDIFICIO: (60)

- Puerta principal de dos hojas	1
- Idem interiores de idem	2
- idem idem de una hoja	19

(60) Libro inventario según las cuentas particulares. 1885.

- Ventanas de vidriera en la torre	3
- Vidrieras de corredera	32
- Persianas de dos hojas	16
- Rejas de hierro en la ventana	16
- Cocina con 4 hornillos de hierros	1
- Alacenas, 2 comunes, y 2 pilar para fregar	1
- Balaustrada de hierro en el torreón	1
- Canales de plomo para recoger agua	1
- Cercado de pared con una puerta barrera de 2 hojas y poblado de higuera	1
- Dentro del mismo algibe con sustentáculos polea, cadena de hierro y dos cubos de cobre	1
- Caserna con 3 departamentos, 3 puertas de 1 hoja, 2 ventanas de madera y 18 vigas	1
- Horno para cocer pan	1
- Pilar de piedra caliza para el lavado de ropa	1

EN LA CÁMARA DE ILUMINACIÓN

- Aparato catadióptico de 2º orden de luz con 6 lentes	1
- Lámpara moderadora completas en servicio	1
- Tripode fijo de hierro para la misma	1
- Columna de basamento, mesa de servicio y galería todo de hierro	1
- Linterna con 12 montantes, riostras, tirantes pindolones, anillo cupular y 36 cristales	1
- Para-rayos completo	1

ACCESORIOS EN EL ALMACÉN

- Aceite mineral de parafina	1443,603
- Aceite de linaza	5,000
- Aceite de relojero.....	5,000
- Alcuza de hojalata	3
- Albayalde	0,1
- Alicates planos	4

- Alicates redondos	2
- Anteojo marino	2
- Armarios de dos cuerpos acristalados	2
- Alambres de hierro y cobre	2
- Bombas para el trasiego	1
- Balletas para taladrar	2
- Baldes de madera	2
- Baldes para el aceite	3
- Belon de bombas	1
- Barreños pequeños	3
- Balanzas sistema decimal	1
- Báscula con los dos sistemas (61)	1
- Bancos de pino con respaldo	4
- Banquillos de idem	2
- Chimeneas de cristal antiguas	38
- Chimeneas de idem modernas	38
- Cristales de linterna de repuesto	6
- Cortinas para la linterna	12
- Cortinas para el aparato	1
- Cajas de idem redondas	1
- Cajas de servicio portatil	2
- Cogedores de hierro	2
- Cajas de matemáticas	1
- Cepillos de panadero	2
- Cepillos de cruz	2
- Cepillos para despabilar	2
- Cepillos para mechas	3
- Cepillos para pisos	2
- Cepillos de relojeros	3
- Cabeza de lobo	1
- Colas de ratón	4
- Cocido de barro para coladas	4
- Cuerda de cáñamo para náufragos	1
- Corta frios	2

(61) Sistemes de mesura decimal i mallorquí.

- Calderas para lejías	2
- Cepillo de carpintero	1
- Cuchilla de masillar	1
- Difusores para los mecheros	6
- Despertador	1
- Destornilladores	9
- Doble decímetro	2
- Diamantes para cortar cristales	2
- Depósito de hierro para aceite	1
- Decámetro	1
- Escalera de mano	2
- Escobas de palmito	9
- Espiritu de vino	3,420
- Esmeril en polvo	0,030
- Estaño para soldar	0,620
- Esponjas	0,282
- Embudos de hojalata	1
- Faroles de encender	1
- Faroles ordinarios	1
- Faroles idem para la parafina	1
- Formones	2
- Filtros de hojalata	2
- Gafas	2
- Gatillo para suspender	1
- Lámpara moderadoras de repuesto	2
- Limas de varias clases	3
- Ladrillo inglés	0,110
- Llaves inglesas	2
- Llaves de montage	2
- Llaves de tuerca	6
- Mecheros para aceites de oliva	6
- Mecheros para la parafina	3
- Mechas para aceite	3,181
- Moldes para hacer pistones	1
- Jabón duro	1,100
- Moldes para cortar mechas	6

- Moldes para colocarlas	6
- Mechas para quinqués	0,600
- Medidas de varias clases	6
- Martillos	3
- Metro de madera plegable	1
- Mesa circular	1
- Mesa cuadrilonga	1
- Niveles circulares	1
- Niveles cuadrilongos	1
- Obturadores	3
- Platillos para despabilar	1
- Patrón para centrar	1
- Paños de hilo fino	18
- Paños de idem ordinario	14
- Paños de algodón	12
- Punta de Para-rayos	1
- Paños para filtros	2
- Platos escurridores	3
- Pintura de varios colores	6
- Pinceles de varios tamaños	4
- Pieles de gamuza	0,100
- Pieles de badana	0,630
- Plumeros	1
- Plomada de metal	1
- Piedra de afilar	1
- Pesos de plomo	2
- Pistones de cuero	3
- Pinzas	2
- Rascadores	2
- Reloj de cuadro	1
- Saca bocado	1
- Soldadores	4
- Serruchos	2
- Sillas de nogal con asientos de baqueta	2
- Tubos de adaptación para las mechas Doty	2
- Tapas de respuesto para el nivel Demachaux	3

- Tornillos de idem para idem	3
- Tenazas para arrancar	2
- Tenazas para cortar	2
- Tenazas de barro	1
- Tijeras rectas	2
- Tijeras curvas	6
- Torno de mano	1
- Torno fijo	1
- Tacillas de hojalata	2
- Tamices metálicos	1

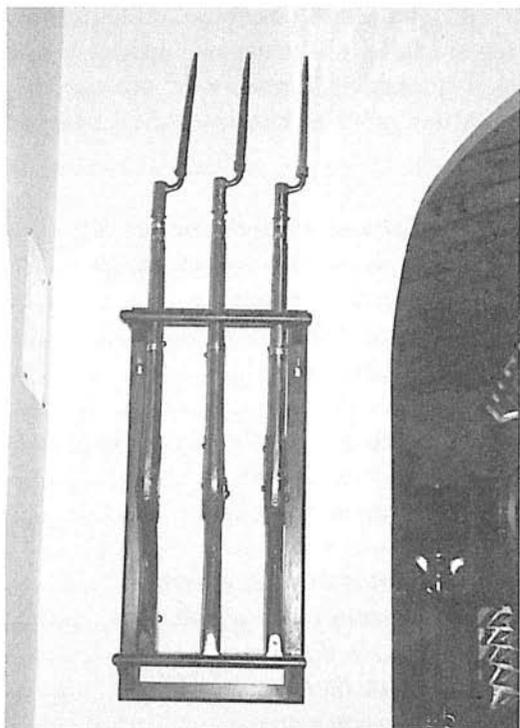
Mirem ara el material d'arxiu pròpiament esmentat, no exposat fins el moment des del començament d'aquesta relació:

- Arenilla	0,252
- Caja con el sello	1
- Lapiceros	1
- Obleas hojas	18
- Plumas metálicas	10
- Papel cuadernillo	19
- Porta-plumas	3
- Reglas y cuadernillos	5
- Tintero de bomba	1

Passem ara a fer un cop d'ull a les habitacions dels torrers, com vàrem fer al capítol anterior. Vejam:

- Aguamaniles con servicio	3
- Almohadas de lana	6
- Braseros de latón con pies de hierro	3
- Botellas de cristal	9
- Vasos de idem	13
- Cómodas de caoba	3
- Catres de hierro	3
- Colchones de lana	3
- Cazos de hierro	3

*Carrabines
amb baioneta,
del segle XIX,
que servien als torrers
com a defensa del far
i seua pròpia
(Fotografia:
V. Pins).*



- Cucharones de idem (giradora)	3
- Jergones de paja	3
- Jicaras sin platillo	9
- Perchas de hierro	3
- Platos llanos	37
- Platos hondos	14
- Sillas con asiento de enea	13
- Saleros de cristal	3
- Tintero de porcelana	3
- Tazas con platillo	15
- Velones de metal	3
- Vinagreras	3
- Carabinas, bayonetas y cartucheras	2

Resulta curiós observar com les armes existents al far de la Mola no figuren al Llibre d'Inventari a l'apartat d'accessoris, sinó que ho fan com e efectes i ensers dels Torrers, a l'època que ens ocupa.

Mirem ara l'Habitació del Sr. Enginyer:

(Sic)

- <i>Aguamanil de caoba con servicio</i>	1
- <i>Armario de idem con dos cuerpos</i>	1
- <i>Almohadas de lana</i>	2
- <i>Azucarero de porcelana</i>	1
- <i>Vasos de cristal</i>	12
- <i>Botellas de idem</i>	4
- <i>Brasero con tapa, pala y pie todo de latón</i>	1
- <i>Colchones de lana</i>	2
- <i>Cafetera de porcelana</i>	1
- <i>Copas de cristal</i>	5
- <i>Cubiertos completos de metal</i>	6
- <i>Cucharitas para café de idem</i>	6
- <i>Cucharón de idem</i>	1
- <i>Catre de hierro</i>	1
- <i>Espejo con marco</i>	1
- <i>Ensaladera de porcelana</i>	1
- <i>Escribanía de idem sin pie</i>	1
- <i>Fundas de almohadas</i>	4
- <i>Jergón de paja</i>	1
- <i>Jícaras con platillos de porcelana</i>	12
- <i>Lechera de idem</i>	1
- <i>Mesa escritorio de caoba</i>	1
- <i>Mesa de noche de idem</i>	1
- <i>Mantel adamascado</i>	1
- <i>Plano del faro</i>	1
- <i>Percha de hierro</i>	1
- <i>Platos llanos</i>	24
- <i>Platos hondos</i>	12
- <i>Platos para postre</i>	5
- <i>Sillas con asiento de junquillo</i>	6

- Sillas con idem de enea	4
- Sábanas	3
- Servilletas	4
- Sopera de idem	1
- Salsera de idem	1
- Saleros de cristal	2
- Tazas con platillo de porcelana	12
- Toallas	2
- Tetera de idem	1

S'ha pogut notar que en revisar l'inventari d'aquest capítol, es repeteixen amb freqüència, efectes anomenats ja al capítol anterior. La raó es basa en poder oferir el criteri de persistència de certs articles, materials, etc., a través dels anys, així com la desaparició o incorporació d'altres efectes, a la vida diària del far.

Convé ara repassar les comunicacions dels Torrers realitzades durant el temps que ens ocupa, destacant-ne les més significatives.

Així, el 20 de gener de 1883, apareix una dada curiosa:

Fueron mis ocupaciones en este día, la limpieza diaria del aparato, linterna, ayudando a la de pasar por lejía todos los efectos de hojalatería...

Cinc dies més tard, el torrer va realitzar les seves anotacions explicant indirectament per què servia l'esperit de vi:

En este día principié mis trabajos apagando la luz y por consiguiente me tocó la limpieza de la lámpara, efectuándolo como previene el Reglamento, concluyo este trabajo a las 9 y 12. Después del desayuno efectué con mis compañeros el lavado con espíritu de vino de las lentes interior y exteriormente, en cuya operación y secado invertimos hasta las 12.

Un mes més tard –5 de febrer– al quadern de feines es pot llegir la següent anotació:

Turno 1º de 5'10 a 10

Hoy no me he ocupado en ninguna clase de limpieza por haber tenido la

fatal desgracia de perder a mi cara esposa, después de seis días de una terrible enfermedad. En P.D. su alma, sólo he vigilado el turno de vela siguiente.

Al torn següent, aquest torrer anota:

Turno de 10 a 12

Sin novedad en el servicio, linterna clara, Punta-Grossa invisible- Nubes- Este fresco. Mareta= El torrero 2º

A finals de setembre, el torrer principal de Formenters escriu:

Después de la limpieza diaria del aparato y linterna, se procedió a la colocación del nuevo mechero en una de las lámparas de reserva, dejándola funcionar con la Parafina en el almacén; barridos, trabajos de escritorio, y vigilar durante el turno siguiente...

Sembla que varen ser les seves feines durant aqueix dia.

El 10 d'octubre de 1883, reflecteix el següent del torn 3r:

Fueron mis ocupaciones en este día, apagar la luz y seguidamente desmontar la lámpara de servicio, cambiarla por la de reserva y prepararla para funcionar a la noche con aceite mineral, por haber consumido todo el de olivas, encender a su hora y vigilar hasta las 10.

I afegix el principal:

Efectuándose hoy la transformación del alumbrado con aceite mineral en vez del de olivas, se han hecho los cambios de lámpara y mecheros al efectos, quedando todo preparado para la hora de encender...

Al dia següent, pel matí, diu el Torrer 2n:

Hoy me ocupé en apagar, limpiar y preparar la lámpara de servicio para la noche, luego ayudé a quitar el fumívoro y obturador, el cual se limpió y compuso por faltarle algunos remaches, luego se limpió la lámpara que se quitó de servicio y se dejó preparada para alumbrar con parafina, cuando le toque entrar en servicio, después los barridos y encender a su hora....

Direm que la parafina s'enviava en llauna, com ho testimonia un enviament des d'Eivissa de l'Ajudant, el 24 de setembre:

Por conducto de los marineros de ese faro, remito a V veintitrés latas de parafina para el nuevo alumbrado...

El 13 d'octubre el Torrер principal del far de Formentera, va escriure un ofici suficientment tècnic com per oferir una idea prou clara dels problemes professionals que sofrien:

En la noche del día 9 del actual, quise experimentar en el alumbrado el mechero Doty con el aceite mineral, después de haber tenido 3 ó 4 días funcionando la lámpara en el almacén, pero me convencí, que era imposible gobernar la luz después de algunas operaciones, pues conocí que el defecto, venía del fumívoro y que de noche no podía remediarse la falta; continué el alumbrado con el de oliva y el día 10 nos ocupamos en desmontar dicho fumívoro para remediar el defecto que comprendí existía, este era el impedir la respiración que entraba por la parte superior e inferior del obturador, o sea la parte móvil del fumívoro, acortando el tiro de aire en términos que no servía para nada la llave o registro del mismo.

Se adaptaron en dichos extremos una tapa de hoja de lata que hicieron entrar juntas la chimenea por una parte y por la otra la unión de la móvil con la fija del mencionado fumívoro. Vuelto a montar el mismo en el aparato y encendida la luz a su hora en la noche del 10, me convencí, que se había remediado la falta que el alumbrado siguió toda aquella noche y las sucesivas hasta la fecha con buen resultado= Por lo mismo, es indispensable la construcción de un nuevo fumívoro o por lo menos la parte móvil de él pero de modo y forma que se requiere este aparato y las chimeneas pues para ello deben darse al constructor las reglas necesarias para que el trabajo no sea inútil...

I deu dies més tard, escriu el Torrер principal:

Careciendo en este faro de faroles lamparillas u otra clase de efecto que pueda usarse en la Parafina, precisamente nos hemos de ver en apuros siempre que durante el alumbrado se ofrezca hacer alguna operación en el meche-

ro, sabido es que tanto al romperse una chimenea como al despabilar, que requiere hacerse cada noche, se ha de apagar enteramente y con ligereza la luz del faro si no se quiere que el aparato quede en el acto empañado y el torrero o torreros que operen no pueden continuar su trabajo por lo ofensivo que es el humo que con tanta abundancia despiden las mechas. En la actualidad no quedamos a oscuras al verificar estas operaciones por servirnos de la antigua lamparilla y el aceite de olivas que aunque requemado quedó en el fondo de la lámpara la última noche que funcionó con aquel combustible; y como es poca la cantidad existente sería muy conveniente para bien del servicio que se sirviera V disponer lo más oportuno, para llenar la falta que le llevo mencionando, pues de otro modo me es imposible poder responder de la prontitud con que dichas operaciones deben hacerse”.

Continua el mateix Torrер, a la data –20 d’octubre– amb un altre ofici de similars característiques:

No existiendo en este faro ningún cuero para émbolos de repuesto y necesitándose con el uso del aceite mineral, poner a las de servicio zapatillas que le obligue a ajustar con más fuerza y perfección al cuerpo cilíndrico de la lámpara, desearía se sirviese V remitirme dos o tres de los expresados cueros para el indicado fin; con el de olivas tenían estas lámparas cuatro horas por lo menos de cuerda, y con el mineral apenas llegan a dos, de modo que para ahorrar este trabajo material es indispensable hacer lo que llevo indicado.

Un mes després i finalitzant l’any l’Enginyer en Cap de la província es pronuncia fent referència als alumnes de fars:

La aglomeración de alumnos en ciertos faros determinados y las repetidas peticiones que en igual sentido se hacen; ha dado lugar a que se vean los referidos establecimientos continuamente invadidos por el gran número de aquellos en perjuicio del buen servicio. En su consecuencia sírvase V disponer que todos los alumnos que hayan permanecido más de quince días en los faros de su cargo, cesen desde luego de frecuentarlos, puesto que el tiempo señalado es suficiente para el conocimiento de su maquinaria y que no deben distraerse a los torreros de sus ocupaciones...

Al febrer de l'any següent –dia 5– el Torrer encarregat va escriure a l'Ajudant, comunicant-li que li quedava parafina per finalitzar el mes següent, però uns dies més tard se li respon, autoritzant-lo a obtenir oli d'olives en petites quantitats per no poder fixar la data del servei de parafina, el que posa de manifest les dificultats quant a l'obtenció del combustible si es compara amb l'ús extensiu que hi havia de l'oli vegetal. Segons sembla, l'escassetesa de parafina era prou generalitzada, com ho demostra un escrit –14 de febrer– de l'Ajudant a Palma que diu el següent als Torrers de Formentera:

Faltando aceite mineral para el alumbrado en el faro de Ahorcados, entregará V una lata al marinero que presta servicio en ese faro para que la conduzca al citado faro de Ahorcados.

I el dia 26 escriu el Torrer principal de la Mola, que li han entregat una llauna contenint 26,300 kg. de parafina a l'esmentat mariner.

Al dia següent, per motius de salut, el Torrer 2n va passar a Eivissa ja que:

como en esta no hay auxilio de ninguna clase para su curación.

I una setmana més tard reiniciarà el seu servei.

Ja s'ha comentat a l'inici d'aquest capítol, que la burocràcia augmentava lentament i sembla que els torrers omplien els llibres amb excessiva facilitat, cosa que va motivar des de Palma –en maig– un comentari escrit, indicant que no s'havia de posar sempre el mateix i amb les mateixes paraules. Al mes de juny varen existir noves queixes del Dipòsit Central pel poc temps que duraven els llibres del servei i Emili Pou va aconsellar al seu Ajudant que a la seva visita als fars:

Ilustren prácticamente a aquellos funcionarios en las dudas que puedan tener...

Al mes d'agost es van rebre a la Mola 44 llaunes amb parafina que feien un total de 1628 kg. i cada llauna en contenia 37.

Al setembre Emili Pou, va recordar als Torrers encarregats la impossibilitat que tenien les visites de pernoctar al far sense el permís corresponent, segons una circular que ell mateix va enviar als fars de la província deu anys abans

(1863) denunciant “los abusos” que en aquest sentit s’estaven fent novament.

Del 20 d’octubre, existeix una tendra carta del torrer principal a l’Ajudant a Palma, dient el següent:

Habiendo tenido una criatura la consorte del torrero 2º D.... y no pudiéndola criar por carecer de leche, se ve en la necesidad de una nodriza que lo efectúe; pero como él desea sea amamantada en el establecimiento y necesitándose para ello la competente autorización del Ilmo. Sr. Ingeniero Jefe, según lo mandado en la circular de 26 de mayo de 1863, reproducida en 29 de agosto último, me dirijo a V para su conocimiento y demás fines...

Al novembre el Torrer principal sol·licita l’enviament d’un nou llibre de servei perquè ja ha omplert el que tenia, rebent per resposta el següent:

He dispuesto que en cada hoja se duplique el número de líneas, que las observaciones sean sumamente lacónicas, salvo los rarísimos casos en que algún acontecimiento importante se lo permita, que se escriba con pluma fina y letra muy metida, si bien hecha con esmero y perfectamente inteligible...

I el darrer dia de l’any, es va concedir al torrer encarregat del far de la Mola el trasllat a un far de descans, com ell mateix havia sol·licitat, essent el far triat el de Porto Pi, on existia en aquest moment una vacant.

S’ha de recordar que cada vegada que hi havia moviment de torrers a un far, el traslladat havia d’entregar al seu immediat l’inventari signat amb tot el moblatge en ús que posseïa i la seva reparació així com els efectes del servei que se guardaven a l’edifici. I una vegada al punt de destí, se li feia entrega, també baix inventari, dels nous mobles i efectes que havia de signar per estar d’acord amb el que hi figurava.

Per un ofici del 21 de novembre de 1886, es dedueix que la parafina s’enviava o bé en barrils de 148 kg. o en tambors de 37 kg., així com el nom del patró del vaixell. A l’any següent, però, el barrils serien de 150 kg.

De desembre data una curiosa carta personal, que donat el seu interès es transcriu totalment:

Amigo.....: Espero merecer de V se sirva hacerme el obsequio de remitirme directamente sin pérdida de correo, un décimo de la lotería de Navidad, cuyo

sorteo debe celebrarse en Madrid el día 24 del presente mes y para reintegrarse V del importe de dicho décimo, puede verse con el pagador D..... y que si no tiene inconveniente que se lo abone, descontándolo dicho Sr. de las primeras pagas que remita a este faro, y si no quiere V molestar al citado pagador, se lo abonaré yo cuando pase a esa de Palma que lo verificare a 1º de enero próximo que viene.

Al setembre de l'any següent, varen sorgir problemes amb l'habilitat i els Torrers varen haver de nomenar-ne un de nou per majoria.

Per l'ofici en el qual s'anuncia l'enviament d'oli mineral al far de Formentera, s'anomena al patró del falutx de la Mola, Sr. Torres.

I a final d'aqueix any es va anunciar la vacant d'una plaça de la classe de primers al far de Punta Jandia, província de Canàries, al qual va respondre el torrer 1r de la Mola:

No me conviene del ninguna manera prestar servicio en ninguno de los faros de la antedicha provincia...

Però a l'any següent (1 de gener de 1888) se'l va traslladar al far de la Creu de Sóller, cobrint la seva plaça a Formentera un Torrer suplent d'Eivissa fins el nomenament del nou Torrer 1r.

Del 9 de febrer, existeix un ofici on es demanen les següents dades:

1º Dimensiones interiores de los depósitos que existen en cada uno de ellos (faros) para aceite de oliva.

2º Se expresará si los depósitos son de hierro galvanizado o sin galvanizar o de madera forrada de zinc u hoja de lata.

3º Se manifestará si están elevados sobre el piso por medio de un soporte de hierro o si carecen de esta circunstancia.

4º Se expresará si además de la llave o grifo de latón para sacar el líquido, tienen los depósitos un tubo de cristal para marcar exteriormente el nivel que alcanza el aceite y en caso afirmativo si tienen o no escala graduada.

5º Y último- Se manifestará si los depósitos están en buen estado de servicio o si necesitarían ser reemplazados en caso que se resolviera su aprovechamiento para conservar en ellos la parafina.

Al febrer, va arribar, nomenat per al far de la Mola, el nou Torrer primer, que com resposta a l'ofici anterior, escriu:

...Las dimensiones del Depósito de hierro son las siguientes: longitud 1,950 m, latitud 0,960 milímetros y profundidad 0,970 milímetros. Esta montado sobre un soporte de madera, dos grifos de latón, tubo de cristal sólo en la parte superior. Escala graduada no tiene, el depósito es todo de hierro sin galvanizar; inservible para la parafina, sí podría ser útil si se estañara interiormente...

El 12 de març, el nou Torrer primer va presentar una curiosa protesta per la situació en què es troba el far de la Mola:

Pongo en su conocimiento de V cómo he examinado y recorrido este establecimiento y he podido observar que es indispensable hacer una buena reparación interiormente de la torre, pues los desconchados se desprenden diariamente de las grandes humedades; las habitaciones inhabitables, también de humedades que penetran por las juntas de las bóvedas= No hay puerta ni ventana que pueda abrirse, es indispensable algunos jornales de carpintería para poder abrir y cerrar convenientemente...

I vuit dies més tard, aquest Torrer, va protestar amb igual energia perquè encara no s'havia enviat el fumívor per a l'enllumenat amb parafina, sol·licitat cinc anys abans. Vejam què va dir en l'esmentada protesta:

Pongo en conocimiento de V cómo en 13 de octubre de 1883 se le previno que era indispensable se sirviera remitir un fumívoro (62) nuevo pues aún no se ha remitido dicho fumívoro, pues hoy en día está casi inservible, gracias al cuidado esmerado que han tenido en conservarlo los encargados de este faro, expresando de que tan luego le sea posible se sirva remitirlo, pues según infor-

(62) El fumívor era una peça destinada a suprimir la producció de fums.

mes, Vd en la última visita que giró en este establecimiento se llevó las dimensiones del expresado fumívoro.

I continua l'escrit dirigit a l'Ajudant encarregat:

...Al mismo tiempo remitirá a la mayor brevedad posible 30 m de tela para cortinas, las que hay existentes no se aguantan de viejas y sucias a más no poder; y si uno las lavara estoy seguro que no habría ninguna que sirviera...

Aquest torrer primer, finalitzant l'any, va ser traslladat, també, al far de Punta Grossa de Sóller, considerat com a far de descans i el mateix dia –12 de novembre– també se li va notificar al Torrer 2n de la Mola el seu trasllat al far de l'illa d'en Pou.

El gener de 1890, es va tornar a comunicar l'estat de l'edifici, però aquesta vegada en aquests termes:

Tengo el honor de manifestarle de que he observado que en algunas partes de la bóveda y en algunos tabiques o paredes de este edificio hay mucha humedad, causada, probablemente, por las filtraciones producidas por las lluvias, lo que considero muy perjudicial tanto para la salud de los empleados como para la conservación del establecimiento...

El 29 de setembre es va enviar parafina al far i el polissó del falutx en aquesta ocasió va ser D. Joan Tur.

El desembre d'aquest mateix any, varen nomenar l'Ajudant 3r d'Obres Públiques D. Josep Blanquer encarregat del servei de conservació de carreteres, ports i fars d'Eivissa amb residència a l'esmentada illa.

En visita oficial, l'Enginyer en Cap va realitzar un croquis amb la finalitat d'ordenar que es traguessin els excusats de la cuina a l'exterior – 21 d'abril de 1890–.

El 24 de juliol de l'any següent es va comunicar que:

La nueva instrucción de contabilidad no permite que el habilitado del personal, firme las nóminas por poder de los interesados y en cambio exige que se acompañe a la misma nómina un recibo firmado por cada uno de los individuos que reciben fuera de la capital...

A l'agost es va rebre més oli mineral, utilitzant un nou vocabulari per als seus envasos; així, es poden assenyalar les bótes, llaunes o paravents, segons la seva capacitat.

Es varen realitzar en aquests anys multitud de pernoctacions, canvis i trasllats de torrers d'uns fars de la província amb altres de la Península, en els quals també hi participaven el far de la Mola i els seus encarregats.

Així, el 7 de juny de 1892, es va comunicar una vacant de Torrer primer al far de Punta Anaga a Canàries (Tenerife) i se sol·licitava al 1r de Formentera si li interessava.

... debo manifestarle no serme posible aceptar el pase a Canarias por encontrarme de edad de 62 años y con achaques, lo cual hace el que no pueda emprender largos viajes...

A finals d'agost el Torrer 1º de Formentera va enviar un ofici dient el següent:

Habiendo reconocido el pararrayos, he observado que la cuerda del mismo se haya un tanto estropeada por el aislador de la cornisa del edificio, en tanto que sólo se sostiene con 3 ó 4 alambres de ella, motivándolo la continua vibración; y considerando que con algunas sacudidas bruscas de los temporales se puede desgajar del todo...

L'Encarregat li va aconsellar la separació de l'esmentat parallamps, però el torrer va afegir en un altre ofici:

Al ir a dar cumplimiento a la comunicación del Sr. Ingeniero sobre la rotura de la cuerda del pararrayos, no me es posible llevar este cometido por faltarme los útiles para ello como un hornillo de hojalatería, estaño, alambre de tierra y de latón y otros accesorios...

Al novembre es va prevenir en circular que els Torrers haurien de remetre les nòmines d'indemnitzacions "de fars aïllats i altres serveis especials". Dos dies després de rebuda la circular anterior –9 de novembre– el Torrer principal de la Mola va escriure:

Enterado de la comunicación de fecha.... debo hacerle a V presente no me es posible con premura redactar la documentación de indemnizaciones del personal, por hallarme sin ningún impreso...

L'any 1893 va ser un any en el qual les discussions professionals entre els Torrers de la Mola i els responsables d'Eivissa i Palma es varen succeir practicament mes a mes. En abril el motiu de l'amonestació va ser aquest:

Al ser examinados los estados de consumo de aceite en los faros de esta provincia, me sorprende que en el de Formentera haya dejado de alumbrar en todo el mes de marzo último la lamparilla, que según el artículo 59 de la Instrucción debe permanecer encendida constantemente y sin embargo el consumo mensual es superior en su total a los demás faros de igual orden, donde ha permanecido encendida...

Continua amb una altra amonestació per al Torrer de sa Conillera per excedir-se en 4 h 12' al temps d'enllumenat i sol·licitant al mateix temps explicacions als dos Torrers per les esmentades irregularitats. Al dia següent, va contestar el Torrer encarregat de Formentera:

Enterado de la comunicación.... debo manifestarle que el exceso del consumo de parafina podría ser motivado por el estado atmosférico.... , y el haber dejado de alumbrar la lamparilla de servicio, emanó por haberle remesado a v el farol para su recomposición...

Al mes següent per conducte del patró del falutx d'aprovisionament es va enviar un nou fanal per al servei.

En agost –dia 8– se li va enviar un ofici prevenint-lo de l'excés a l'enllumenat que havia sofert el far de Formentera (1h i 52'), contestant uns dies després el Torrer primer:

... No acierto en qué puede consistir el exceso de horas de alumbrado que me manifiesta por cuanto he procurado sujetarme en todo a las prescripciones que obran en este establecimiento...., solicitando un calendario para las horas de encender y apagar.

En agost hi ha constància del següent:

Habiéndose negado a prestar sus servicios el torrero 2º de este faro para el almacenaje de la parafina, cuyo sujeto se presentó al cabo de media hora de haberle llamado y con gazmoñería y al manifestarle el objeto de ella me dijo ¿soy yo el contratista? Y sin más explicaciones me volvió la espalda y se marchó no volviendo hasta después de haber finalizado el trabajo, teniendo que valerme de mi hijo por no haber otra persona idónea para ello. Dicha operación no la pude llevar a efecto por la mañana por haberse ausentado dicho torrero del faro a pesar de tenerle prevenido no se ausentase del establecimiento sin darme conocimiento.

I al setembre amb relació a l'excés de consum, va rebre la següent notificació:

No habiendo contestado categóricamente a las comunicaciones de la Jefatura...el torrero encargado del faro de Formentera, maniéstele que reintegre de cuenta propia y en el estado de consumo del mes de septiembre el exceso de parafina consumido a partir del primero de mayo en luces interiores deduciendo dicho exceso teniendo en cuenta que para luces interiores y por hora no puede apartarse más que cinco gramos. Maniéstele, también, que si no cumple con puntualidad todo lo anterior y sigue observando la demora que he acreditado hasta la fecha, le impondré cinco días de multa...

Un dia més tard –4 de setembre– va escriure l'Ajudant:

Teniendo noticia de que ha tomado V (el torrero encargado) la disposición de que los excusados de ese faro no sean habilitados más que por V y su familia, cuando los excusados se han construido para el servicio de todos los torresos y sus familias, como V sabe, tengo a bien ordenarle que tan pronto como llegue esta comunicación a sus manos, desaloje de uno de los departamentos de dicho excusado los objetos que V ha colocado con el fin de que nadie pueda habitarlos...

Al dia següent en resposta a l'amonestació per l'excés de consum de parafina:

... En vista del oficio que V se sirve transcribirme en 3 del corriente, debo manifestarle que la comunicación... no llegó a mis manos y si tan sólo la del 20 de abril a la cual contesté...

I prossegueix explicant:

... en cuanto al consumo de 5 gramos por hora que V me indica, no es posible en este farol por cuanto su mecha mide 41 milímetros de circunferencia, siendo un gasto de 20 a 24 gramos por hora y el que le remesé a V para su recomposición medía 10 milímetros y su consumo era de 6 gramos por hora, bajo este supuesto, ruego a V me manifieste qué cantidad debo invertir en dicho farol...

Com es pot advertir el consum de combustible es verificava exhaustivament, ja que s' ha parlat de quantitats molt precises (gr/h).

Amb relació al tema de l'apropiació dels excusats, el Torrer primer de la Mola va escriure el mateix dia el següent:

Con sorpresa he visto la comunicación de V de 4 del corriente en la que me manifiesta haberme apropiado de los excusados que están al servicio de todos los torreros, lo cual no es exacto, ni que haya colocado efectos ninguno, pues sólo hay en ellos una gran tinaja y tambores vacios; cuyos objetos observaría V al girar su visita. Además ningun torrero podrá decir le prohibiese el hacer uso de ellos por cuanto tienen el mismo derecho y sus deseos han sido, lo hiciesen así a fin de evitar miasmas y haber decoro.

Debo hacer presente a V que si los referidos objetos subsisten en los mencionados excusados es porque no se echen a perder, lo que sucedería si estuviesen a la intemperie y pudiese V por ello hacerme cargos, a pesar de esto, si V quiere que se saquen los colocaré en el puesto que V me indique...

El dia 11 de setembre l'Ajudant li va demanar explicacions al Torrer sobre la intenció amb què aquest utilitzava la paraula "gazmoñería":

En vista de su comunicado de 22 de agosto pasado, antes de proponer al Sr. Ingeniero encargado un castigo ejemplar para el torrero 2º de ese faro, es de todo punto necesario que me aclare V, con detalle, lo referente a gazmoñería con que dice V se le presentó dicho torrero 2º, ya que dicha gaz-

moñería debe ser la falta cometida por el 2º puesto que al no quererle ayudar a almacenar la parafina estuvo en su derecho por cuanto ha de ser de cuenta única y exclusivamente del contratista el verter la parafina, en los depósitos, el almacenarla si no los hay y el pesarlos, debiendo el torrero encargado intervenir y presenciar las pesadas y todas las demás operaciones pero no convertirse en operario del contratista y mucho menos obligar a que desempeñen tales funciones sus subordinados...

Aqueix mateix dia es va acabar, definitivament, l'assumpte dels excusats. Vejam:

Aténgase a lo que le manifestaba en mi comunicación nº... es decir. deje libre los excusados de todo objeto, puesto que los excusados se han construido para excusados y no para almacenes...

Va continuar la correspondència. Aqueix mateix dia es va enviar una curiosa ordre per netejar la llanterna:

Próxima la temporada de las lluvias y deseando limpiar y reparar la cisterna de ese faro antes de que lleguen dichas lluvias, espero de V que sin pérdida de tiempo ofrezca a los vecinos próximos a ese faro el agua de dicha cisterna para abreviar el ganado o para lo que convenga, con la condición de ceder todo el agua que haga falta en ese faro sin remuneración de ninguna especie, interin esté sin agua la cisterna a causa de la limpieza que se proyecta. Al mismo tiempo entre los tres torreros llevarán VV cuantas vasijas haya en ese faro, y este agua podrían reservarla para la limpieza llenando, todas las vasijas, y hecho el convenio que le he citado con los vecinos próximos a ese faro, a diario se dedicarán los tres torreros a extraer agua de dicha cisterna hasta que consigan agotarla y próxima a agotarse me comunicará para que mande los operarios que han de limpiarla y repararla que desearía fuera antes de finalizar este mes. Lo más importante es concertar con los vecinos próximos a ese faro el que gratuitamente cedan el agua que les pueda hacer falta en ese faro, interin no hay agua nueva en esa cisterna y que, espero de V arreglará este asunto...

Tres dies més tard va respondre a l'anterior el torrер primer amb el següent:

...En vista de la comunicación de V con fecha....a esta confirmo exploté la voluntad de los vecinos como me indica, cuyos sujetos han manifestado que como se encuentran con bastante remanente de agua y están en la estación de las lluvias es el caso de no necesitarla, mayormente en el que el ganado en esta estación ya no bebe, manifestándome al propio tiempo que en caso de necesitar agua los empleados de este establecimiento no la suministrarán a menos de cinco céntimos de peseta por jarra, también hago presente a V que la cisterna mide 1,12 m de existencia de agua, que para sacarla es insuficiente el balde por la poca cantidad que admite y por lo tanto sin una bomba no es posible en tan poco tiempo extraerla y además los envases de que podría disponer se hayan inservibles por estar a la intemperie como Vd habrá observado. Es cuánto puedo manifestar a V en cumplimiento de lo que me ordena.

Vegem ara com va quedar explicat el terme “gazmoñería” sol·licitat anteriorment per l’Ajudant:

Enterado de la comunicación de V de fecha... en la cual me manifiesta le de explicaciones acerca de la frase gazmoñería, le diré que al comparecer el torrero 2º después de media hora de haberle llamado se me presentó ante mí con las piernas abiertas, manos dentro de la faltriquera con sacudidas de hombros, cuyos movimientos los calificué de gazmoñería o bien desprecio y que al manifestarle el objeto de mi llamamiento me contestó ¿soy yo el contratista?...

Un dia després –15 de setembre– un fort vent va arrancar una fulla de les persianes de la part E de l’habitació del Torrer 3r, que va haver de pagar uns dies més tard –quan va tornar de gaudir de cinc dies de llicència– ja que es va considerar un acte de negligència per la seva part deixar-la mal ajustada. Això no obstant el Torrer primer va comentar que no la podia arreglar per trobar-se el marc podrit. I varen continuar amb el tema de l’aigua. En la contestació de l’Enginyer es pot llegir:

En vista de su comunicación nº.... le autorizo a V interin no tenga agua nueva la cisterna para comprar una jarra de agua por torrero o sea tres jarras de agua por día repartiendo una jarra a cada uno de los torreros diariamente no pudiendo exceder su precio de cinco céntimos por jarra. Al efecto llame V al que se haya comprometido a suministrar el agua y le hace firmar un docu-

mento en que se compromete a suministrar a ese faro tres jarras de agua diariamente, y si no sabe firmar que firmen por él. De ese documento saca una copia y el original me lo remite a esta oficina.

Formalizado este compromiso y sin pérdida de tiempo entre los tres torreros llenarán de agua de la cisterna cuantas vasijas haya en ese faro, y este agua como le decía en mi anterior comunicación servirá para la limpieza.

Llenando las vasijas que cito y a diario se dedicarán los tres torreros a extraer toda el agua que quede en la cisterna y echarla fuera a cuyo fin remito a V dos baldes de hierro...

I s'afegeix:

si hace falta cuerda para la cisterna tómesese de la que hay en ese faro para salvamento midiendo la longitud que se tome.

I això va contestar dos dies més tard el Torrер encarregat:

En cumplimiento de la comunicaci6n... llamé ante los empleados de este faro al sujeto que debería suministrar el agua quien manifestó no le era posible hacer trato de ninguna clase interin no recogiese agua en sus aljibes por ser poca la existencia que tiene. Además llegado este caso el referido sujeto no quiere comprometerse a traer el agua a este establecimiento por menos de 10 jarras diarias pues dice no le conviene dejar sus trabajos por 15 céntimos diarios...

Recordem l'amonestació que va sofrir el Torrер encarregat pel seu excessiu consum de parafina. Doncs bé, el 2 d'octubre de l'any 1893, any que ens ocupa, és abundant en comunicacions i té un sorprenent ofici de l'Ajudant indicant el següent:

En vista de su comunicaci6n n°... el Sr. Ingeniero encargado de ese faro me encargó de oficio experimentara el consumo de parafina del farol que V cita en aquella comunicaci6n, con otro farol idéntico que existe en esta oficina. Hecho todo género de experimentos resultó que bajándole la mecha al quin-

qué del farol en cuestión de manera que producida la luz equivalente a la de una lamparilla su consumo no pasó de 5 a 6 gramos por hora y dándole a la llama una altura excesiva hasta producirse humo, no pudo corregirse pasaran de la mitad del consumo que V cita en aquella comunicación.

Como consecuencia de aquellos resultados dicho Sr. Ingeniero encargado me ha ordenado obligue a todos los torreros que usen el farol de que se trata en sustitución de las antiguas lamparillas.

Se están construyendo otros faroles cuya mecha tiene menos desarrollo, y éstos serán las verdaderas lamparillas y los faroles antes mencionados servirán para que hagan el oficio de faroles cuando sea necesario y sustituyan a las lamparillas cuando estas se hallen en estado de reparación.

Por tanto interin no le remita la lamparilla que se está construyendo, usará V el farol que está en ese faro y mencionado tantas veces, arreglando su llama de manera que su consumo no pase de cinco gramos por hora...

I el 14 de novembre, es va signar un contracte de subministrament d'aigua per a un veí de la zona (V. Torres), comproment-se a dur tres gerres d'aigua diàries a raó de cinc cèntims per gerra.

El 23 de gener de l'any següent es va notificar el que podia haver estat un accident de greus conseqüències:

Pongo en conocimiento de V que el día 23 a las 8 1/2 de la mañana estando en la caserna con toda la familia el torrero 3º se desprendió una pieza de las que cubren el techo que se hizo todo pedazos, gracias que no cogió a nadie a pesar de que rozó con una criatura al mismo momento que acababa de entrar y la causa de haberse desprendido dicha pieza es que de un extremo descansan unos tres centímetros encima del tablón y del otro ni menos un centímetro, de modo que hay varias que es muy fácil que también hagan lo mismo, de manera que se puedo decir que casi es inhabitable por lo que podría suceder...

Nous problemes amb l'aigua el 31 de juliol, però en aquesta nota es donen dades del seu ús. Vejam:

Habiendo observado que el agua de la cisterna de este establecimiento disminuía por momentos me vi precisado a prevenir a los torreros se abstuviesen de regar sus huertos, como igualmente el hacer mal uso de ella, y a pesar de esta observación poco he conseguido, y esto por parte del torrero 3º y en tal concepto he vuelto a repetir la misma observación, añadiendo que no empleen agua para lavar las ropas y tan solamente lo usen para las comidas y ejercicio de cocina, cuya disposición emana de haber notado el día 21 del corriente que había en la mencionada cisterna 45 centímetros de agua y en el día de hoy he repetido la operación y he encontrado 35, lo cual da una diferencia de 10 centímetros por lo que observará V, no hay agua más que para todo el mes de agosto. Bajo este concepto se lo notifico a V esperando merecerá su aprobación la resolución que he tomado si lo cree justo...

Al novembre el Torrer primer va comunicar al Sr. Enginyer:

Habiendo caído enfermo de un fuerte catarro junto con una irritación de intestinos que le obligó a guardar cama durante cuatro días... y teniendo los mecheros malos, noches largas y crudas y la salud del torrero 2º nada envidiable y a fin de que el servicio no se resintiera... dispuso que su hijo prestase sus servicios en el faro de la Mola, asignándole por cada día el haber que disfrutaba un torrero de 3º.

Al juliol –dia 21– de 1895, el Torrer 3r va comunicar al Torrer encarregat el següent:

Habiéndome dado un golpe en el costado izquierdo desde hace unos días y sintiéndome un fuerte dolor, ruego a V se sirva permitirme pasar a la ciudad con el fin de apresurarme con el facultativo.

Recordem al capítol anterior les desavinences ocorregudes entre Torrers. Doncs bé, alguns anys més tard es torna a repetir la mateixa situació, però aquesta vegada amb resultats més dramàtics. Vejam:

El dia 9 de setembre de 1895, va escriure el Torrer 3r el que segueix:

Siendo frecuentes los insultos y provocaciones que estoy recibiendo del torrero 2º de este faro y familia, que se hace intolerable en tanto que mi fami-

lia anda últimamente disgustada y aterrorizada, y en especial mi esposa la cual se haya en estado interesante y próxima a su alumbramiento que por dicho motivo ha sufrido un accidente al oír frases soeces e indecorosas propias tan solamente de personas nada cultas y considerando que tal proceder del mencionado y su familia que hasta se ceba maltratando los animales, podrían inducirnos a un estado que tal vez tuviera que intervenir la justicia ordinaria, y a fin de evitar llegue este caso pues hartó estoy de tolerancia sin que por ello haya alcanzado nada en tanto es así que hoy mismo repitió lo de siempre presentándose en mi caserna con ademanes y provocaciones e igualmente su familia que una de sus hijas me dio un palo en la cabeza haciéndome un rasguño en la frente, todo lo cual tiene presenciado en torrero encargado del mismo, bajo este supuesto espero lo pondrá en conocimiento de los Señores Jefes para que dispongan lo que tengan a bien...

Al Llibre d'Ordres el 14 d'octubre l'Enginyer encarregat i l'ajudant varen estar aclarint el succés anterior i amb aquest fi es varen presentar de visita al far de Formentera:

Con el Sr. Ayudante llegamos ayer noche a las 8 1/2 a este faro examinando los diversos servicios y la luz que ofrecía buena apariencia, pernoctando en él y tomando esta mañana declaración a los torreros acerca de las riñas habidas entre el 2º y el 3º, resultando que la cuestión tomó origen porque el 3º tardaba en poner el horno a disposición del 2º, acerca de esta tardanza empezaron las disputas entre el 2º y su familia y la familia del 3º, a la Sra. de este último le dio un accidente (63) y al ir a asistirle todas las mujeres y el torrero 3º que llegó la hija del 2º le pegó a dicho torrero con un palo en la cabeza. Restableció el orden el torrero 1º sin que le faltaran al respeto y según declaración de los tres torreros, no ha vuelto haber cuestión entre ellos ni han llegado dichos señores vez alguna a las manos, estando los tres conforme en que la hija del segundo pegó con un palo a la cabeza del 3º y siendo un hecho que la Sra. del 3º estaba de nueve meses.

Resulta que estas riñas perjudican al servicio y se amonestó a los tres torresos para que en lo sucesivo no vuelvan a darse espectáculos tan poco edificantes como el que se ha acabado prometiendo los tres cumplirlo así.

(63) *accidente*: indisposició que sobtadament priva de sentit o de moviment.

La limpieza es esmerada y el faro se encuentra en buen estado para resistir los rigores del invierno.

A l'octubre es va concedir una permuta entre el Torrер primer de la Mola i el Torrер de la mateixa classe del far del Cap Salou.

Els anys de 1896 i 1897 els Torrers havien d'anar a cercar personalment les seves nòmines, però sembla que en absentar-se del far per aquesta qüestió, en alguns casos es produïen retards considerables en la seva incorporació al servei, com al cas de Formentera, on el Torrер 3r va tardar quaranta dies en tornar (64), i per això:

... El Sr. Ingeniero encargado de este faro ha tenido a bien disponer quedar anulado el permiso de todo el personal para pasar a esa a recoger los haberes de los mismos...

Els darrers anys d'aquest període, no recullen dades verdaderaments significatives, només les ja esmentades a la primera part del present estudi, i un acusat auge de sol·licituds d'alumnes al far de Formentera.

(64) Oficis del 2 de febrer de 1897 i 12 de març. Dates de sortida cap a Eivissa i tornada de Palma de Mallorca.

CAPÍTOL XVII

PERÍODE DE PETROLI (1901-1970)

L'ús del petroli com a combustible en fars representa el pas següent en la seva evolució.

Va ser utilitzat massivament gràcies a unes làmpades fabricades per la casa anglesa Chance Brothers, que varen monopolitzar la majoria dels fars espanyols.

La llum s'obtenia per la combustió de petroli vaporitzat a pressió que comunicava amb un altre dipòsit ple d'aire. Al vaporitzador es calentava el petroli i es convertia en vapor, que sortia per un injector per cremar-se amb l'aire.

El petroli que s'utilitzava a l'enllumenat per incandescència havia de estar escrupolosament filtrat abans de tirar-lo al dipòsit.

L'operació de carregar de combustible el dipòsit, s'efectuava cada dos o tres dies, com a màxim, segons la seva capacitat i sempre pel matí, amb la finalitat que el petroli tingués temps de reposar i deixàs dipositat al fons del recipient qualsevol impuresa que pogués contenir.

Per saber el consum del combustible gastat a l'enllumenat s'efectuava el procediment de la doble pesada, omplint sempre el dipòsit fins la mateixa altura. Una vegada al mes s'havia de rentar interiorment el dipòsit de combustible, buidant-lo completament i esbandint-lo vàries vegades amb petroli net. I el mateix s'havia de realitzar amb el dipòsit de l'aire.

Existeix molt poca documentació conservada al far d'aquest llarg període d'utilització del petroli. Ens referim a la justificació de la seva utilitat, per part de l'Administració Central, com va fer a l'etapa anterior amb l'oli mineral, per això, a part del ja esmentat, passem a veure ara l'extensa instrucció sobre documentació per al servei dels fars de les costes d'Espanya, aprovat per R.O. de 26 de gener i 13 de novembre de 1900.

Així, enumeram els Llibres que els Torrers havien de posseir i omplir, indicant al mateix temps la seva utilitat:

- Model núm 1: Llibre de Registre en el qual sense cap ordre de dades, figuraven les comunicacions oficials rebudes i expedides.

- Model núm 2: Llibre Personal: que constituïa el seua full de serveis i havia d'acompanyar en els seus trasllats els Torrers, presentant-lo a petició d'algun superior.

- Model núm 2-bis: Registre Especial: on se consignava la història dels diversos Torrers que se succeïen al far durant el temps que hi servien.

- Model núm 3: Llibre d'Ordres: al qual es feien constar les visites d'Inspectors, Enginyers en Cap, Enginyers Ajudants, Encarregats, etc.

- Model núm 4: Llibre de Consum: figuren les hores d'encendre i apagar, el pes del combustible consumit i llums interiors de servei.

- Model núm 5: Llibre Diari de Servei: cadascun dels Torrers, durant el seu torn, havia d'escriure els incidents del servei que ocorrien.

- Model núm 6: Llibre de Comptes particulars dels objectes i material que donaven lloc a permanents altes i baixes.

- Model núm 7: Llibre Inventari: per als efectes no inclosos als comptes anteriors i al qual constava, en primer terme, una descripció completa i detallada de l'aparell i de tots els seus accessoris.

Els llibres nùms 6 i 7, servien de documents principals de prova per exigir la responsabilitat individual o col·lectiva en què podrien incórrer els Torrers.

A tots els far existia una tabla de sortides i ocassos amb les hores d'encesa i apagada per a cada dia de l'any, tenint en compte que l'encesas corresponia amb l'operació de deixar col·locada la xemeneia, i l'apagada amb la de baixar les metxes de la làmpada.

Els rellotges dels fars situats lluny de les poblacions i que per tant, no tenien mitjans de comprovació, es regulaven per un rellotge de sol o per l'observació del pas d'aquest per la meridiana del far, la qual cosa es traçava a l'efecte al lloc que es pensava oportú pels Enginyers encarregats del servei marítim.

El Cap del Servei Central de Senyals Marítims, remetia les taules de correcció necessàries per deduir l'hora que havia d'assenyalar el rellotge del far al pas del sol per la meridiana.

Quant a l'organització general del Cos, es podria afegir al ja esmentat a altres capítols, el següent (65):

Les situacions en què podien estar els Torrers eren:

- En servei actiu de l'Estat.
- Supernumerari en servei actiu del cos.

(65) Reglament aprovat per Reial Ordre de 16 d'agost de 1923. Madrid 1924.

- En expectació de destí.
- Suspès de feina.

S'entén per torrers supernumeraris en servei actiu del Cos, aquells que el prestaven en senyals lluminosos, sonors o altres a càrrec de les juntes d'Obres de Ports, a altres corporacions oficials o particulars autoritzades i inspeccionades per l'Estat.

Els Torrers, en ingressar al Cos, eren destinats forçosament a un senyal aïllat i havien de romandre en aqueix far un mínim de tres anys per adquirir el dret de ser destinats a un senyal classificat com a relativament aïllat. I al mateix temps, quedar en aquest tipus de senyal altres tres anys per poder optar a un far ordinari.

Els Torrers que havien complit seixanta anys d'edat, no necessitaven acreditar la seva impossibilitat física per obtenir quan els convenia sol·licitar-ho, la declaració del dret a ocupar un senyal de descans.

Deixaven de pertànyer al Cos de Torrers per renúncia, per jubilació (que a la segona dècada del segle, es feia forçosa als seixanta-set anys d'edat), o per expulsió.

Els Enginyers en Cap de les províncies, a proposta dels Enginyers encarregats del Servei Marítim, per motiu justificat i previ informe del torrer encarregat del senyal, si n'hi havia més d'un, podien concedir als Torrers llicències per absentar-se dels fars.

Per a la concessió d'aquests permisos als senyals servits per un sol Torrer, era precís que aquest pogués ser reemplaçat per un altre Torrer. Als senyals de servei ordinari i especials, cada llicència podia ser de cinc dies, sense que cap Torrer pogués gaudir de més de dos permisos l'any.

Als senyals relativament aïllats, encara que fossin també especials, les llicències eren d'una a tres, sense que en total poguessin sumar més de vint dies l'any.

Als senyals aïllats, les llicències podien ser fins tres l'any, sense que la seva duració passàs de quaranta-cinc dies en total.

Els Torrers en ús de llicència, per qualsevol concepte que la gaudissin, no percebien durant el temps d'aquesta la gratificació que tinguessin assenyalada per trobar-se a càrrec del senyal.

S'ha de dir que els Torrers destinats a Alboran i les Columbrets, podien gaudir d'una llicència de noranta dies l'any i per sol·licitar-la, no havien d'haver sofert cap amonestació durant els dotze mesos anteriors a la data de la petició.

El Torrер encarregat tenia baix la seva responsabilitat exclussiva, la neteja de l'escriptori, magatzem i efectes d'aquest, així com els utensilis i habitacions dels Enginyers, quedant rellevat de la neteja de l'escala, vestíbul, passadissos i esplanades d'ús comú.

A tots els senyals aïllats, com estava el far de Formentera, existia una farmaciola d'urgències, amb els medicaments d'ús més corrent i necessari, i instruccions per al seu maneig. Aquesta farmaciola es trobava baix la custòdia del Torrер encarregat, qui tenia l'obligació de proporcionar els medicaments i efectes de cura no tan sols als altres Torrers i les seves famílies, sinó també als naufrags, ferits, malalts veïns al far, el socors dels quals fos urgent.

Als casos de salvament de naufrags, els Enginyers en Cap proporcionaven a la Direcció General les recompenses destinades als Torrers.

Els empleats dels fars, havien de demanar permís per a la construcció d'alguna coberta o caseta als terrenys pertanyents a l'Estat, així com per criar qualsevol classe d'animal.

Els Torrers tenien, a més, gratuïtament habitatge als senyals marítics, per a ells i les seves famílies. Únicament tenien dret a viure a l'edifici del far el Torrер amb la seva dona, fills fadrins i els pares, si el pare tingués més de seixanta-cinc anys o la mare si fos vídua. Però, a petició raonada de cada Torrер, la Prefectura de la província, podia autoritzar, amb ell, altres individus, i podia retirar l'autorització quan ho estimàs convenient.

L'habitatge devia constar, com a mínim, d'una cuina, un menjador, tres dormitoris i un excusat, a ser possible, amb aigua. Per reconèixer l'estat dels habitatges, tenien dret a entrar-hi els Enginyers i Ajudant encarregat de la inspecció, previ permís, per a això, del Torrер que l'habitava.

Els torrers destinats a Canàries i les costes d'Àfrica, a pesar d'haver estat traslladats a petició pròpia, tenien dret a l'abonament de les despeses de travesia marítima, en segona classe, d'anada al seu destí, però el que tornàs a la Península no percebia indemnització ni despeses de viatge. Curiosament, sobre Balears, el Reglament d'aquests anys no especifica res en absolut, amb relació al tema de desplaçaments i indemnitzacions.

Quant a disciplina interior del Cos, es consideraven faltes lleus les baralles i bregues a l'establiment i fora d'ell, tant si n'eren causants els Torrers com individus de les seves famílies (66).

(66) Article 7è del capítol VI. Reglament de 1924.

Les faltes lleus eren castigades per l'Enginyer en Cap per pròpia iniciativa o a proposta de l'Enginyer encarregat, amb el descompte d'un a cinc dies d'haver.

Les faltes greus eren castigades per la Direcció General amb descompte de deu a trenta dies d'haver, que es feia efectiu retenint cada mes una quinta part del que mensualment percebia el Torrер per sous i gratificacions.

Les faltes molt greus eren castigades pel Ministeri de Foment, amb el descompte d'un a tres mesos d'haver, al seu grau mínim. Al seu grau mitjà, amb aqueix descompte i la postergació de l'interessat, detenint-lo al número, classe i categoria que li correspongués, fins que haguessin passat al lloc immediat superior al seu de deu a trenta Torrers més moderns. I al seu grau màxim, el càstig era la separació del servei, sense opció de poder tornar-hi.

Tot Torrер que hagués comès una falta molt greu i que després incorregués en una falta greu o tres de lleus, era separat del servei.

El barem de faltes, grosso modo, era el següent:

FALTES LLEUS:

1r- Faltes de consideració i respecte als seus caps i autoritats.

2n- Falta de zel i atenció al servei.

3r- Incompliment del Reglament.

4t- Retard en complir les instruccions del seus caps.

5è- Falta de neteja a les dependències.

6è- Falta de netedat a la seva persona i habitacions.

7è- Retard de menys de trenta minuts en tornar al far a la vesprada.

8è- Omissió d'algunes observacions durant els torns de vigilància.

9è- Retard injustificat que no excedís de tres dies a la presentació al far al qual haguessin estat destinats.

I en general, totes les que no influïssin excessivament en el servei, l'aspecte del llum o el regular funcionament del senyal.

FALTES GREUS:

1r- La reincidència per tres vegades a les lleus.

2n- Alteracions del llum o del funcionament del senyal imputable al Torrер.

3r- Retard injustificat de més de tres dies i menys de vuit en presentar-se al far de destí.

4t- Falta de consideració o respecte als seus caps per escrit o en presència d'altres persones.

5è- Falta de subordinació o resistència manifesta a les ordres.

6è- Aplicació al seu ús personal dels efectes de servei, llevat del combustible, en la mesura que s'exigeix per a l'enllumenat interior.

7è- Desperfectes notables als efectes del servei.

8è- Absència de l'establiment durant el dia, del Torrer que estigués de torn sense llicència o autorització.

9è- El retard de més de trenta minuts en tornar al far a la vesprada o qual-sevol retard en encendre el llum.

10è- L'absència de la cambra d'il·luminació a les hores de servei.

FALTES MOLT GREUS:

1r- La reincidència en les greus.

2n- Absència de l'establiment durant la nit, tot i no estar de torn.

3r- El retard en encendre durant més de trenta minuts o deixar sense funcionar, durant més de mitja hora, el senyal acústic durant el temps de boira.

4t- Variacions a les característiques del far.

5è- Retard injustificat de més de vuit dies al nou destí o a la prefectura quan cessaven.

A part d'aquestes faltes mencionades, els Torrers encarregats eren els màxims responsables de tot el que ocorria al far, ja que, puntualment, i per escrit, havien de donar compte als seus superiors dels incidents i detalls si no volien incórrer ells mateixos en falta.

Fins ací, s'ha vist la informació considerada més important i significativa del Reglament editat l'any 1924. Però mirem algunes modificacions realitzades al de 1930 (67).

La primera modificació que crida l'atenció és la que figura en relació al capítol II, article 10, que fa referència a la classificació de senyals marítims (68), quedant aquests com segueix:

- Senyals aïllats.

- Senyals de descans.

- Senyals de servei ordinari.

Es consideren-se aïllats, els senyals instal·lats a illes a les quals no hi ha centres de població i que es troben a més de tres quilòmetres de distància de poblada on hi hagi servei sanitari i metge d'instrucció.

(67) Reglament aprovat per Reial Ordre del 14 de juny de 1930 i editado a Madrid aquest mateix any per Papeleria Nacional.

(68) Segons ordre de 6 d'agost de 1942.

Són senyals de descans, aquells on el personal encarregat del seu servei estigui sotmès a una feina més suau que el dels senyals de caràcter ordinari.

Tots els senyals que no estaven compresos en els conceptes anteriors eren considerats com ordinaris.

Per aquestes dates ja s'havia deixat d'utilitzar la paraula Torrer i s'havia substituït per la de "Tècnic-Mecànic de Senyals Marítims".

Així, els Tècnics-Mecànics que tinguessin destí a senyals aïllats, gaudien d'una gratificació, compresa entre el 10% i el 40% del seu sou.

L'ordre del 6 d'agost de 1942, que va modificar la del 14 de juny de 1930, a l'article 14, diu el següent:

"Las Señales Marítimas a cargo de las Juntas de Obras de Puertos que sean necesario, estarán servidas por el personal del Cuerpo Técnico. Mecánico de Señales Marítimas. Este personal cuando procede de servicio activo, quedare en situación de supernumerario activo, si así lo fuera, continuará al cesar en la situación en que se encontraba al ser nombrado.

El sueldo que se fijará a este personal no será inferior al que le correspondería si estuviera en el servicio del Estado.

El nombramiento se hace con arreglo a lo que preceptúa el Reglamento General para el régimen y organización de las Juntas de Obras de Puertos".

Els Tècnics-Mecànics, en ingressar al Cos, havien de prestar, forçosament, un mínim de quatre anys a un senyal aïllat per poder optar a un d'ordinari.

Pel que fa a sol·licituds de destí a senyals de descans, no es podien realitzar sense haver complert cinquanta anys d'edat i acreditació d'impossibilitat física per certificació de facultatiu de Sanitat Civil, o al seu defecte, per titular de província o municipi amb funció oficial i amb informe de l'Enginyer encarregat, a més d'altres requisits burocràtics amb la justificació d'haver servit a fars més de vint anys sense haver estat castigat per falta greu o molt greu.

Quan el destí a fars era sol·licitat a petició pròpia, no es podia canviar a un altre senyal sense haver complert dos anys de permanència al primer.

El 1949, es va aprovar per Decret de 22 d'abril el "Reglament per al baliament de les Costes Espanyoles, Illes adjacents, Canàries i possessions espanyoles a Àfrica", quedant la justificació com segueix:

“El balizamiento de las costas de España, islas adyacentes (Baleares), Canarias y posesiones de Africa, viene rigiéndose por el Reglamento aprobado por Orden Ministerial de diecisiete de abril de mil novecientos treinta y uno. Inspirado este Reglamento en los mismos establecidos en la Conferencia de San Petesburgo del año mil novecientos doce, no coincide en el “Acuerdo de la Sociedad de Naciones” del diez de junio de mil novecientos treinta y seis, pues si bien, los colores de boyas y luces para señales de babor y estribor no han tenido alteración, el orden de nuemeración de las mismas en canales largos, fue modificada por el citado acuerdo, cuyo sistema se sigue, generalmente, en Europa, incluso en las naciones vecinas de Francia y Portugal.

Para remediar el inconveniente señalado, así como las numerosas omisiones que se han notado en el vigente sistema, se redactó por la Jefatura de Señales Marítimas un proyecto de Reglamento que ha sido objeto de especial estudio por parte de la Comisión Permanente de Faros.

Nada tiene que oponerse por la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas al referido Reglamento, que servirá para unificar nuestro sistema de señales con el general europeo, y dada la importancia de esta reforma en la que han intervenido los Ministerios de Marina, del Aire y de Industria y Comercio, representados en la referida Comisión considerase que, no obstante haberse aprobado el anterior Reglamento por Orden Ministerial, el nuevo que se propone debe ser objeto de disposición de rango superior, en virtud de lo expuesto, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y previa deliberación del Consejo de Ministros,

DISPONGO

ARTÍCULO PRIMERO: Se aprueba el Reglamento para el balizamiento de las costas de España, islas adyacentes, Canarias y posesiones españolas de Africa, que se inserte a continuación, el cual deberá sustituir al de diecisiete de abril de mil novecientos treinta y uno.

ARTÍCULO SEGUNDO: Por la Jefatura de Señales Marítimas se editará el presente Reglamento con las láminas complementarias.

Así lo dispongo por el presente Decreto, dado en Madrid a veintidos de abril de mil novecientos cuarenta y nueve.

FRANCISCO FRANCO

*El Ministerio de Obras Públicas,
José María Fernández-Ladreda
y Menéndez Valdés”*

I per finalitzar amb els Reglaments i les seves modificacions, es pot transcriure la que es refereix a aquest darrer que s'acaba de justificar, al seu article 23, modificació que ve donada per un Decret núm 2232 del 21 de juny de 1966, que diu així:

“Artículo veintitrés- Enfilaciones

Se utilizarán para marcar la parte profunda de un canal navegable, independientemente de cualquier balizamiento de sus márgenes. El cruce con otro buque dentro de la enfilación se hará dejándole por babor.

Color del soporte: Aluminio claro o blanco. Marca de tope: Rombo, en color de aluminio claro u otro que destaque mejor sobre el fondo. Número o letra: Cuando se encuentren varios en un mismo canal se diferenciarán con letras o números, empezando desde el mar. Alumbrado: las luces serán blancas y los ritmos de tal forma que mientras aparezcan dos destellos en la luz anterior; dure encendido el destello de la posterior.

No obstante, en el caso de que las luces blancas puedan restar eficiencia a la enfilación, podrán emplearse luces rojas o verdes en cada una o en las dos luces, según las circunstancias lo aconsejen”.

S'ha de fer notar que a mesura que s'avança en el temps, s'avança també en especificació de termes i d'aparells, facilitant la navegació i per tant els coneixements dels Tècnics-Mecànics s'han anat ampliant i especialitzant a la mateixa vegada, adaptant-se en cada moment a la societat en què els ha tocat exercir la seva labor.

Passem ara com s'ha fet ja als capítols precedents d'aquesta segona part a

revisar els Inventaris. Encara que la relació d'efectes és molt més extensa que en èpoques anteriors, serveix escrupolosament a les finalitats del present estudi, ja que es tracta del material útil al servei del far, a més d'especificar més detalladament descripcions de l'aparell incloent-hi els canvis produïts. Per aquesta raó i atès que el capítol que ens ocupa abraça set dècades, s'ha considerat interessant recollir una relació d'efectes del principi del període de petroli i una altra del final a mode d'anàlisi comparativa per observar l'evolució produïda.

Vegem, doncs, l'Inventari datat a Formentera a 1 de gener de 1902 (69):

(Sic)

DESIGNACIÓN DE LOS EFECTOS

Aparato catadióptico de 2º orden, luz fija, en su parte superior e inferior; tiene varios desconchados, hace ya algún tiempo, de poca consideración excepto 29 de ellos que son más notables; en las lentes tiene una pequeña hendidura y 18 desconchados que todos ellos miden 100 milímetros 1

Columna de basamento, escalera de hierro, mesa de servicio, tripode y lámpara de servicio 1

Linterna con 12 montantes, riostras (70), tirantes y pendolones con 36 cristales, pararrayos y cuerda 1

Cámara de servicio con puertas de caoba 1

ALMACÉN

- *Armario de dos cuerpos acristalados por su parte superior* 2

- *Anteojos de larga vista* 2

- *Aceite petróleo para el alumbrado* (sic)

- *Idem de linaza* 1500

- *Balanzas con sus pesos* 1

- *Baldes de hoja de lata* 2

- *Idem de latón* 1

(69) S'ha elegit 1902 perquè el canvi de combustible es duu a terme a mitjan any anterior, i per tant no figuren a l'inventari de començament de gener de 1901 els canvis produïts posteriorment.

(70) *Riostras*: peces obliqües de la carcassa.

- Básculas con sus pesos	1
- Barrenas de carpintero	2
- Bomba de hoja de lata	2
- Brochas y pinceles	4
- Balletas	4
- Bancos de pino	4
- Banquillos de idem para filtros	2
- Calibradores para émbolos	2
- Cajas de hoja de lata para sello	2
- Colas de ratón	2
- Cogedores de polvo	3
- Cortafrios	1
- Cortinas para el aparato y linterna	1
- Idem ropa para hacerlas nuevas	1
- Cristales de repuesto para ventanas	7
- Idem para el farol de repuesto	5
- Idem para la linterna	4
- Caja de hoja de lata para mechas	1
- Idem de hoja de lata para el servicio	1
- Idem de nogal con dos departamentos	1
- Cepillos de carpintero	1
- Cuerda de cáñamo para náufragos	1
- Cueros para émbolos	4
- Chimeneas modernas	26
- Idem antiguas	42
- Cepillos de panadero	1
- Idem para metales	2
- Idem para despabilar	1
- Cordones para centrar las lámparas	1
- Calderos de cobre	1
- Depósitos de hierros con el tubo roto	1
- Destornilladores	3
- Despertador de bronce para la lámpara	3
- Doble decímetro	1
- Decímetro	1
- Diamantes para cortar cristales	1

- Difusores para mecheros	4
- Escalera de madera	3
- Esponjas	0,080
- Escobas de palma	4
- Escobillas para blanquear	4
- Estuche matemático	4
- Estados de observaciones meteorológicas	(sic)
- Idem mensuales	(sic)
- Idem de alta y baja mensuales	(sic)
- Idem de gratificaciones	(sic)
- Idem de faros a la vista	(sic)
- Faroles de mano	4
- Formones	3
- Fumívoros	2
- Fregadores de esparto	4
- Gatillos de bronce	1
- Gamuzas para limpiar	1
- Lámparas de repuesto	2
- Lapices	1
- Limas	1
- Ladrillos ingleses	1
- Libros de varias clases para documentación	20
- Llaves inglesas	2
- Idem para tuercas	4
- Idem para montaje	2
- Martillos	3
- Medidas de hoja de lata	3
- Moldes para cortas mechas	4
- Idem para colocar las mechas	4
- Metro de boj	1
- Mecheros Doty	3
- Idem de aceite de olivas antiguos	3
- Mecha n° 1	4,282 mt
- Idem n° 2	3,723 mt
- Mecha n° 3	5,236 mt
- Idem para luces interiores	0,800 mt

- Mesas de pino	2
- Manivelas para dar cuerda	2
- Niveles circulares	1
- Idem rectos de aire	1
- Obturadores	2
- Obleas	2
- Paños finos	10
- Idem entrefinos	10
- Idem ordinarios	10
- Idem para el filtro	1
- Platillos para despabilar	1
- Idem escurridores	2
- Punta de pararrayos de repuesto	1
- Pinzas	2
- Plomadas de metal	1
- Piedras de afilar	1
- Pesos de plomo para las lámparas	1
- Pintura de minio	2,000 kg
- Plumeros	1
- Piel de badana	1
- Paleta para masillar	1
- Reloj de pared (se halla en reparación)	1
- Reglas y cuadernillos	3
- Rascadores de hierro	1
- Sacabocados	1
- Soldadores muy usados	2
- Serruchos	2
- Sillas con asiento de trama	2
- Tenazas	2
- Tijeras rectas	1
- Idem curvas	4
- Tornos de banco	1
- Idem de mano	1
- Tenacillas de cortar de frente	1
- Tacitas de hoja de lata	1
- Tintero de cristal	1

HABITACIÓN DEL SR. INGENIERO

- Armario de dos cuerpos, el superior acristalado	1
- Aguamanil de caoba con servicio completo	1
- Almohadas de lana con peso total de 6,00 kg	4
- Azucarero de porcelana	1
- Botellas de cristal	3
- Brasero de metal con pie y badila	1
- Colchones de lana con peso total de 49,00 kg	4
- Colchas de percal encarnadas	2
- Cafetera de porcelana	1
- Copas de cristal	4
- Cubiertos de metal	6
- Cucharitas de idem para café	6
- Cucharones de idem	1
- Cuchillos de mesa	6
- Camas de madera	2
- Espejo con marco de madera	1
- Ensaladeras	1
- Escribanía de porcelana sin pie	1
- Fuentes de loza fina	1
- Fundas de almohada de hilo	4
- Jergón de paja	1
- Jicaras de porcelana con platillos	12
- Jarro de loza para agua	1
- Lechera de porcelana	1
- Mesa de caoba	1
- Mesas de noche	1
- Mantas de lana "apolilladas"	3
- Manteles de hilo	1
- Orinal	1
- Planos del faro con marco y cristal	1
- Perchas de hierro	1
- Platos llanos	16
- Idem soperos	19
- Idem para postres	5

- <i>Quinqué con pantalla</i>	1
- <i>Idem de nivel constante</i>	1
- <i>Sillas de rejilla</i>	4
- <i>Sillas de caoba</i>	3
- <i>Sábanas de hilo</i>	2
- <i>Idem de algodón</i>	2
- <i>Servilletas de hilo</i>	5
- <i>Soperas de loza fina</i>	1
- <i>Saleros de cristal</i>	2
- <i>Tazas de porcelana con platillos</i>	12
- <i>Tetera de idem</i>	1
- <i>Vasos de cristal</i>	8
- <i>Vinagreras completas</i>	1

L'Inventari continua amb les habitacions dels Torrens, però aquesta vegada, no considerats junts com els inventaris anteriors, sinó que s'especifica el que té cadascun d'ells. Amb la finalitat que la seva lectura no resulti tan tediosa s'ha realitzat el següent quadre comparatiu:

	T. 1 ^o	T. 2 ^o	T. 3 ^o
<i>Aguamanil con palagana</i>	1	1	1
<i>Almohada de lana con peso 1,500 kg</i>			
<i>Almohada de lana con peso 2,000 kg</i>	2	-	-
<i>Bancos de pino pertenecientes al almacén</i>	2	1	1
<i>Braseros de zinc con pie</i>			
<i>Braseros de zinc con pie deteriorado</i>	2	-	-
<i>Botellas de cristal</i>	2	1	2
<i>Copas de idem</i>	6	5	3
<i>Cubiertos de metal muy usados</i>	2	3	4
<i>Cuchillos de mesa</i>	2	2	2
<i>Colchones de lana con peso 13,000 kg</i>	11	3	1
<i>Cafetera de hoja de lata muy usada</i>	1	-	1
<i>Cómoda chapeada de caoba</i>	1	3	1
<i>Catre de hierro deteriorado</i>	1	3	1
<i>Carabina con bayoneta y cartuchera</i>	2	-	1
<i>Cubos de zinc</i>	1	1	1
<i>Ensaladeras de loza</i>	1	1	1
<i>Escupideras</i>	1	1	1
<i>Fuentes de loza</i>	1	1	-
<i>Jergón de paja</i>	1	1	1
<i>Jícaras</i>	4	4	-
<i>Mesas de pino con hojas</i>	1	1	1
<i>Percha de hierro deteriorado</i>	1	1	1
<i>Platos llanos</i>	8	15	13
<i>Quinqué con pantalla</i>	1	10	1
<i>Sillas de paja</i>	4	6	7
<i>Tintero de cristal</i>			
<i>Tintero de bomba</i>	1	-	-
<i>Tazas con platillos</i>	1	2	2
<i>Vasos de cristal</i>	6	6	2
<i>Vinagreras</i>	1	6	2
<i>Velon de metal</i>	1	2	1
<i>Saleros de cristal</i>	-	1	-
<i>Sartenes</i>	-	1	1

PARTE EXTERIOR DEL ESTABLECIMIENTO

- Casetas con horno	1
- Cisterna con brocal de piedra pescante con polea de hierro en mal estado, cuerda y un balde de cobre	1
- Casetas para los excusados	2
- Además hay envases, tambores de palastro que pertenecen a la penúltima contrata	36

A les relacions d'efectes que s'han vingut exposant no s'ha considerat d'interès fer constar a l'estudi l'estat de conservació dels esmentats efectes, sinó tan sols la seva existència.

Passem ara a revisar l'Inventari de finals d'aquest període, concretament el de l'any 1970. Pel que fa a la descripció de l'aparell no cal tornar a repetir-la perquè ja s'ha exposat als preliminars d'aquesta obra, però se'n detallaran els aspectes relacionats amb mobles i ensers dels Tècnics-Mecànics. Vegem-ho:

ESCRITORIO

(Sic)

- Armarios de dos cuerpos	2
- Mesa escritorio	1
- Sillas de madera	1
- Cuadro y plano faro (sin cristal)	1
- Retrato y cuadro de S. E. El Generalísimo	1

PABELLON TÉCNICO- ENCARGADO (ALA SUR) (71)

- Hamacas	1
- Armarios roperos	3
- Idem vajilla	1
- Banquetas dormitorio	2
- Idem de baño	1
- Bañera completa	1

(71) Se'n destaquen només les innovacions respecte de l'inventari de 1902.

- Bidé completo	1
- Camas de matrimonio	3
- Idem una plaza	1
- Comodín con espejo	1
- Cuna de crin	1
- Cuna de madera y somier	1
- Cubo de plástico	1
- Ducha fija	1
- Idem de teléfono	1
- Espejo de baño	1
- Estufa petróleo "Radicalor"	1
- Esterillas de baño	2
- Jaboneras de baño	3
- Lavadero completo	1
- Lavabo completo	1
- Mantas de lana matrimonio	5
- Mecedoras	1
- Mesa comedor	1
- Idem camilla y funda	1
- Orinales de plástico	1
- Porta-rollos	1
- Perchas de madera	2
- Tablas de lavar	1
- Toalleros	1
- W.C. con depósitos	1

VAJILLA

- Cubiertos acero inoxidable (72)
- Platos duralex

(72) En el present estudi no s'han classificat els coberts, sinó que s'ha valorat el material amb què s'han fabricat.

BATERÍA DE COCINA

- Besugueras de aluminio	1
- Cacillos, cacerolas y cazuelas de idem	4+3+3
- Cafeteras de idem	1
- Cafeteras de oro ley	1
- Cocina de gas "Corbero"	1
- Coladores de caldo y café	2
- Cueceleches aluminio	2
- Escurreplatos	1
- Fregadero doble de loza	1
- Molinillos de café	2
- Mortero y maza	1
- Ollas de aluminio	2
- Paellera	1
- Parrilla	1
- Planchas de carbón	2
- Rayador de pan	1
- Tapete de hule	1
- Trinchante	1
- Divanes completos (sic)	1
- Sillones idem	2
- Mesita estar	1
- Procedente del Radiofaro de Madrid, el 6-2-1970, se recibió un grupo eléctrico marca RUSTON de 8 kw	1
- Depósito de agua refrigeración	1
- Tubos de empalme	2
- Depósito de gas-oil	1

Els bidons buits de petroli es remetien a Eivissa per la seva devolució a CAMPSA, com així ho testimonia el Tècnic Encarregat, que el 29 de juliol de l'any que ens ocupa va enviar 31 bidons, del tipus de 50 l., causant baixa a l'Inventari del far de la Mola.

I al novembre, causen alta els següents efectes:

- Ollas a presión Magefesa	2
- Linternas completas	2
- Pilas cilíndricas 1,5v	5
- Idem planas 4,5v	4
- Baldes de plástico	2
- Idem fregasuelos completos	2
- Frascos limpia-metales	1
- Detergente E.S.E paquetes	6
- Jabón Samba (borras)	6
- Copas de licor	24

Aquest mateix mes es dona d'alta un motocarro marca TRIMAK-núm 11216 de matrícula procedent d'Eivissa, amb els seus accessoris, joc de ferramentes, una bateria de sis volts, i una roda de recanvi.

Al darrer mes de l'any es reben de Palma per a l'habitatge sud del Tècnic Encarregat, un frigorífic ASPES i una estufa SUPER SER, i el mateix per a l'habitatge nord, pertanyent al Tècnic Subaltern.

I una vegada realitzada l'anàlisi dels inventaris, passem a estudiar la correspondència d'aquest llarg període, que ens aportarà interessants dades dels succecos ocorreguts.

Així, el març de 1901, varen enviar 58 kg. de petroli al far de Formentera, però encara no es podia utilitzar ni mesclar amb la parafina existent sense previ avís.

El 21 d'abril es varen declarar caducades totes les peticions de trasllats datades amb anterioritat a l'1 de gener: "*pudiendo los interesados reproducirlas o hacer otras nuevas*". També s'afegeix: "*se considerarán caducadas en 31 de diciembre todas aquellas a las que no se haya podido acceder...*"

Al novembre -dia 14- va escriure el Torrèr primer que l'aigua de la cisterna, amb les primeres aigües havia espatllat la ja existent a causa d'unes filtracions a la part superior.

I uns dies més tard li va contestar el sobrestant que: *no pudiendo comprender por inverosímil, como el agua de esa cisterna sea mala por efecto de filtraciones, espero de V me dirá si en efecto es inútil hasta el punto de no poder utilizarla...* comunicant, finalment, que en cas que fos així s'hauria d'esgotar la ja existent per poder aprofitar la que procedís de noves pluges.

El 27 de novembre li va contestar el Torrер:

... El agua que contiene la cisterna de este faro, debo manifestarle que existen muchos microbios, pero si quiere que haga la prueba de echarle un par de arrobas de cal a fin de ver si desaparecen estos insectos lo haré, toda vez que a V le parezca bien, por si se puede dar un resultado algo favorable. Dicha cal hoy la tengo buena y creo sea a propósito para dar dicho resultado. La existencia que hay de la ya citada agua es de un metro ochenta centímetros, cantidad que sería suficiente para el año y debiendo en caso de sacarla habrán de trabajar muchos días.

Del 30 de juny de 1903 existeix una factura on apareixen els comptes: *por la confección de cortinas para la linterna y aparato= 6 pesetas, por la idem de de dos fundas para las lámparas= 1 peseta y por la confección de cuatro colchones= 4 pesetas. Sumando un total a pagar de 11 ptas.*

Aqueix any –el 20 de maig– l'Enginyer encarregat va visitar el far i va decidir que s'havien de renovar les finestres i persianes “siguiendo la forma y modelo adoptado”, així com un recorregut general de blanqueigs i repintats.

En relació amb aquesta visita que figura al Llibre d'Ordres, es troba una carta personal del sobrestant al Torrер primer:

Estimado....: ahí va el maestro carpintero para tomar medidas de algunas ventanas que ha de construir. Espero y le agradeceré le faciliten cama para dormir; pudiendo hacer uso del catre últimamente remitido y de lo demás que acaso pueda necesitar.

I una altra carta del 28 de maig que diu:

.... vea si por ahí hay quien sepa descubrir el conducto de las aguas y volverlo a arreglar y al proio tiempo blanquear el edificio. Si así fuera nos evitaríamos el gasto de mandar una brigada de operación para tan poco cosa, en tal caso dígamelo (al torrер 1r) y mandaré cemento y cal, entendiéndose que ha de ser a la posible brevedad...

L'any següent –25 de febrer– s'envia a Formentera un altra carta particular que diu:

Estimado: interin se resuelve una licencia que deberá pedir el torrero 2º D... permítale la asusencia de ese faro con objeto de pasar a esta ciudad a ver un hijo que tiene gravemente enfermo...

El 8 de març d'aqueix mateix any es varen comunicar els kgs. de petroli que li corresponien al far de la Mola, per aquest any; en concret 1740 kgs, que representen un considerable augment enfront dels 1334 de l'any anterior.

El 23 de desembre es pot llegir una sortida informant del següent:

En los últimos temporales se ha desprendido la boya destinada al servicio del faro de Columbretes considerándose probable que tomara una dirección comprendida entre 0 y S0= Lo participo a V para que comunicándolo a los torreros de los faros de su cargo, den estos avisos de cualquier noticia que acaso tuvieran de la expresa boya...

I varen contestar l'1 de gener de 1905 des de Formentera:

En vista de su comunicación fecha 23 del pasado, debo participar a V que no hemos visto, ni tenemos noticia de la boya que hace referencia...

I l'abril varen comunicar la quantitat de petroli adjudicat al far de la Mola per a tot l'any, que va ser menor que a l'anterior: 1247 kgs. El 31 d'agost el sobrestant va escriure al Torrer encarregat del far de la Mola:

Estimado amigo: fallecido el habilitado de los torreros en estas islas, D.Juan Serra. precisan que autoricen a otro...

Al novembre es produeixen dos vacants a les Columbrets, però cap torrer de Formentera vol anar-sen'hi cobrir-les.

El 1907 -27 de març- s'averigua el nom del contractista per al subministrament de petroli, Sr. D. Joan Ramis Cerdà, que ha d'entregar la quantitat esmentada anteriorment. L'any 1909 (73) conté com a novetat destacada, la presència d'un extracte cada mes de la "*relación de los días y horas que ha efectuado viajes el conductor de víveres y correspondencia.*"

(73) Observi's que falta 1908. La raó per la qual alguns anys no figuren explícitament en aquest capítol és perquè no contenen res digne de menció, llevat d'alguna sol·licitud de llicències i trasllats. Aquests últims figuren en l'annex de torreros que s'adjunta al començament d'aquest treball.

El 13 de gener es va justificar la recepció dels mobles enviats per a l'habitació del Torrер primer. Recordem que havia mort i s'havien cremat les seves pertinences junt amb algun moble.

Hi ha un fet curiós. Amb la malaltia del Torrер primer va passar automàticament a ocupar el seu lloc el segon, deixant buida aquesta plaça, que va estar coberta per un desplaçat el 22 de maig de 1908. Uns mesos més tard –10 de setembre– aquest nou Torrер va sol·licitar cinc dies de permís per passar a Eivissa amb la finalitat de gestionar un assumpte relacionat amb la revista anual del servei militar. L'any següent va tornar a sol·licitar llicència per malaltia i l'1 de setembre de 1909, va escriure el Torrер encarregat:

Habiendo transcurrido el mes de licencia que le concedió la Dirección General al torrero 2º afecto a este faro D.... cuya licencia finalizó el día 27 del próximo pasado, y no habiéndose presentado ni tener noticia alguna de habersele concedido prórroga alguna, me veo en el caso de manifestarlo a V...

La curiositat d'aquest succés radica en el fet que mai es va saber res d'aquest Torrер ni existeix cap nota ni escrit al respecte.

L'any 1910 ofereix com a novetat a la documentació, uns estats sobre els dies de boira observats durant el quinquenni 1906-1910.

El gener de 1912 –dia 5– es va enviar una circular amb el mobiliari que segons la intrucció legislativa havia de ser a cada far, essent el que segueix:

1 cómoda o armario

6 sillas

1 brasero

1 tintero

1 velón o quinqué

1 escupidera

1 catre o cama de hierro

1 percha de idem

1 colchón

2 almohadas

1 jergón

1 aguamanil con servicio completo de jarra, palangana, y orinal

2 sartenes

1 tenazas
1 pala
Unos trébedes
1 espumadera
4 tazas con platillos
4 jícaras
1 cazo
1 cucharón
1 cogedor
1 jarro para agua
1 cafetera para hacer café
12 platos llanos
6 “ hondos
1 ensaladera
2 saleros
4 pucheros y cazuelas de barro o de hierro de diferentes tamaños
1 vinagrera
4 botellas para vino
4 vasos o copas

HABITACIÓN DEL SR. INGENIERO Y DE DESCANSO

1 mesa de escritorio
1 escribanía
1 quinqué
1 copa
6 sillas
1 armario con cuerpo alto y bajo
2 cuadros con marco de caoba para colocar los planos del edificio
4 sábanas
1 catre o cama de hierro o madera
1 percha de idem
2 colchones
1 jergón
2 almohadas
4 fundas de idem

1 colcha
2 mantas
1 mesita de noche
1 aguamanil con servicio completo de jarra, palangana y orinal
1 espejo pequeño con marco de caoba
1 mantel
4 servilletas
2 toallas
loza y cristal para cuatro personas
6 cubiertos de metal blanco
6 cuchillos
1 cucharón

S'ha considerat interessant transcriure aquest Inventari com a complement als ja esmentats anteriorment, per tenir la particularitat de ser obligatori a tots els fars.

I uns mesos més tard –29 de setembre– es va rebre al far de la Mola la següent circular:

Con el fin de aproximarse más a la nomenclatura de la instrucción para dotación de muebles y menaje de cocina, prevenir involuntarios olvidos al formalizar pedidos y proceder con mayores aciertos y rapidez en las sucesivas reposiciones, tendrá V en adelante presente la necesidad de expresar los oportunos detalles al formalizar inventarios de ese faro cuidándose de que en los apartados de habitaciones de los torreros y del Sr. Ingeniero aparezcan los efectos que a continuación se citan claramente denominados, especificados y clasificados, en fin, de tal modo que ofrezcan las menores dudas posibles=

I continuava la circular demanant detalls dels utensilis utilitzats a cada far:

= Los braseros si de latón, cobre, hierro o zinc y si con pie del metal que sea o de madera= Las camas si son de madera o de hierro y sus dimensiones en mts, y cms, y con expresión de si tienen o no somier, del número de piezas que sea. y si con catres= Los jergones con independencia de los somieres= Las sartenes si grandes o pequeñas pudiendo conceptuarse como grandes las de capacidad usual para 6 personas por lo más, y como pequeñas las de capaci-

dad para 2 personas= Los pucheros así llamados por la instrucción a las ollas, si grandes o pequeñas análogamente a las sartenes= Las jícaras si de loza o de metal= los platillos para jícaras si de id. de id.= Los platos llanos si de id de id= los platos hondos si de id de id= los platos para postre si de id de id= Los platillos para tazas grandes si de id de id=Las tazas grandes si de id de id= Procurará V asimismo que los efectos= jarro, palangana y orinal que según la instrucción forman parte integrante del aguamanil= palanganero, aparezcan relacionados con sus existencias respectivas en renglones por debajo del aguamanil= En general recomiendo a V cualquier aclaración descriptiva que se le sugiera acerca de los mencionados si otros artículos que puedan conducir a surtir de toda clase de efectos ese faro con la mayor brevedad posible= Y en cuestión con los inventarios en cuanto a la nota de bajas de muebles y menaje de cocina que oportunamente viene acompañándose...

Insistent en aquest tema, quatre anys més tard –3 de febrer de 1916– es va rebre al far de la Mola una altra circular dient el següent:

A fin de que rija un mismo criterio en todos los faros a mi cargo, en lo referente al estado en que deban hallarse los distintos efectos para ser retirados del servicio, en lo sucesivo, se servirá V presentar al personal facultativo encargado de las inspecciones de ese faro al efectuar alguna de sus visitas, los que considere deban darse de baja, cosa que teniéndolos a la vista el funcionario correspondiente pueda si procede decretar su inutilidad, según previene la instrucción vigente sobre la documentación...

El 1919 –16 de febrer– es va escriure una nota necrològica sobre un torrer de la Mola:

A las cuatro de la tarde del día de ayer, falleció el torrero D. Pedro Benvingut, encargado que fue de este faro, haciéndose cargo el que suscribe, del servicio y todos los efectos pertenecientes al mismo...

Al principi de l'any de 1924, es va rebre una circular de l'Enginyer donant instruccions per al servei.

I uns dies més tard –22 de gener–, el Torrer encarregat va demanar una tauleta d'escriure per col·locar a la cambra de servei i poder complir així el que

ordenava l'Enginyer a la seva circular anterior. El dia 29 es va comunicar que a l'Enginyer encarregat se li havien esgotat els quinze dies de permís que li havien concedit i en aquesta data encara no s'havia presentat a la feina, de manera que varen resoldre que interinament se n'encarregàs un altre Enginyer.

El gener de 1924, el Llibre d'Ordres dóna la següent informació:

En vista del mal estado del horno encargo al torrero busque un operario para que proceda a su arreglo.

El primer d'octubre de 1926 apareix un nou far a la vista: el de s'Espardell, especificant al Llibre de Servei que "se vió". Aqueix mateix dia començava a donar llum el far de la Savina.

Uns dies més tard -7 d'octubre de 1926-, es va rebre al far de Formentera un escrit de l'Enginyer dient:

Recuerdo a V que el Reglamento de Faros vigente, todas las solicitudes de licencia de los torreros auxiliares se cursaran por los torreros encargados después de informados y que tanto al informar esas solicitudes como al solicitarla personalmente, se hará constar expresamente si es necesario o no que vaya a prestar servicio al Faro algún suplente.

Aquest ofici, es pot justificar davant la possible insistència d'un dels torrers de la Mola en què s'enviàs un company, ja que al juliol s'havia quedat tot sol al servei del far per disposar el seu company d'un mes de llicència, i no s'havia nomenat suplent.

El 28 de maig de l'any següent, el mateix Torrer al qual se li havia concedit un mes de llicència l'any anterior, va dir el següent:

Necesitando ausentarme del faro, para ir a tomar los baños termales de San Juan de Campos, por orden facultativa, ruego a V lo ponga en conocimiento de quien corresponda a fin de que el Sr. Ingeniero Jefe de la provincia se digne concederme treinta días de licencia...

I el 26 d'octubre de l'any 1928, es va deixar constància del següent:

En el día de hoy, y con motivo de haberse procedido al desmonte de la óptica y lámpara antiguas, se han puesto en servicio, provisionalmente, el aparata-

to universal que funciona con la nueva apariencia que ha de tener este faro con carácter definitivo. El turno transcurrió sin novedad...

Abans de continuar endavant, convé, donada la importància dels canvis produïts, comentar-los. Per precisar en què consistien aquests canvis, és suficient dir que fins aquesta data, la característica del far de la Mola, era simplement de llum fix i va ser a partir de llavors que es va transformar a una llampada cada cinc segons, com es pot observar a l'actualitat.

Per un altra banda, convé definir el concepte de "Aparato Universal": es denominaven així els aparells l'objecte dels quals era suplir el llum i l'aparença d'un far mentre es construïa, edificava o reparava, per haver sofert alguna avaria o accident o perquè s'hi estiguessin efectuant importants modificacions. Aquests aparells de fàcil i ràpid muntatge eren, per les seves reduïdes dimensions, susceptibles d'instal·lar-se al balcó de la torre d'un far, sobre el teulat d'un edifici, sobre un petit i senzill castellet de fusta, etc... I podien presentar les principals aparences adoptades als fars d'Espanya: gir lent i el de llampades.

El més característic d'aquestes darreres reformes, al far de la Mola, són l'òptica giratòria sobre flotador de mercuri i la màquina de rellotgeria amb remuntatge de pes per produir la rotació.

I el 31 d'octubre s'informa del següent:

*A las 24 h 15' paróse la rotación por rotura de la cuerda del peso motor-
Procediose a su arreglo quedando normalizado el servicio a las 14 h 40'.
Durante la reparación se hizo girar a mano el aparato óptico para producir la
apariencia reglamentaria...*

El 7 de desembre a les 4h i 10', es va posar la làmpada de socors per haver-se consumit el petroli del dipòsit de la làmpada d'incandescència, tot seguit es va procedir a carregar de nou, quedant una altra vegada restablert, l'enllumenat normal a les 4h, 50', sense cap altra novetat al torn.

Dos dies més tard, apareix per primera vegada al Libre de Servei l'anotació de "Torrer de setmana", que afectava, únicament, les activitats realitzades durant el dia, ja que les nocturnes seguien mantenint el torn establert.

El 22 de juny de 1929, es va enviar material al far de Formentera per al motor "Unión", i quatre dies més tard es varen enviar tres vaporitzadors per a

cremador Chance 85 mm. I un pot de plombagina (74), amb la qual cosa evitaven les possibles fugues de petroli aplicant-lo en calent als cargols, de manera que en refredar-se, es solidificava formant un segell.

L'11 de maig de 1932, deixa constància de l'existència d'una associació de Torrers en aquestes dades, que s'ocupava d'assumptes tals com el referit al següent escrit enviat a Formentera des de Palma uns dies abans:

Querido amigo y compañero: La familia del difunto asociado Sr. Rancel de Canarias quiere que se abone la nota arregladamente a los sueldos grandes. Como si se le abonaran saldrían reclamaciones por parte de los que han obrado anterior y posteriormente, los cuales han cobrado a razón de los sueldos antiguos. El Delegado General ha dispuesto que se vote la voluntad de todos los socios y al efecto le incluimos una papeleta de votación. Nosotros los Suplentes hemos votado por los sueldos bajos. Si V no está conforme, haga nueva papeleta y la dirigirá a dicho Delegado General D. Juan Herrera, Calle del Obispo Orberá 33. Almería. Queda a sus órdenes sus amigos y compañeros...

I la papereta de votació esmentada és la següent:

(sic)

ASOCIACIÓN DE TORREROS DE FAROS

El que suscribe vota para la cuota 207 que debe abonarse a la familia del difunto Sr Rancel, se pague arregladamente a os sueldos bajos.

Faro de Formentera 11 de mayo de 1932.

El Torrero Asociado

Dos anys més tard –30 de març de 1934– es complia amb una de les observacions del Reglament quant a material de primers auxiliis. Per aquesta raó es va notificar l'arribada d'una farmaciola amb els següents productes:

(sic)

Anís estrellado 90 gramos
Agua oxigenada Faset 1 litros

(74) Grafít, carbó grisenc molt fràgil que s'utilitzava després de netejar el vaporitzador, l'ejector i els taps, els quals s'havien de cobrir amb aquest greix per tal que no presentassin cap escapament de vapor de petroli .

<i>Ampollas de tintura de iodo</i>	8 litro
<i>Agua de timol</i>	1 “
<i>Agua de azahar “La Giralda”</i>	½ litros
<i>Aceite de ricino</i>	500 gramos
<i>Algodón hidrófilo</i>	1 kilo
<i>Alcohol rectificado</i>	1 litro
<i>Aspirinas Bayer</i>	1 tubo
<i>Bicarbonato de sodio</i>	100 gramos
<i>Calaguala (75)</i>	30 gramos
<i>Cubeta de porcelana</i>	1
<i>Cuenta gotas</i>	1
<i>Cuaguleno ciba</i>	1 frasquito
<i>Compresas esterilizadas</i>	50
<i>Demosa cusi</i>	2 tubos
<i>Eucaliptus (hojas)</i>	50 gramos
<i>Esparadrapo adhesivo “Galeno”</i>	1 metro
<i>Eter sulfúrico</i>	1 paquete
<i>Gasa hidrófila</i>	½ metro
<i>Hierba Luisa</i>	30 gramos
<i>Hazelina</i>	1 frasquito
<i>Imperdibles</i>	12
<i>Pinzas niqueladas</i>	1
<i>Solución de ácido picrico (76)</i>	1 litro
<i>Tijeras niqueladas</i>	1
<i>Tintura de iodo</i>	1 frasquito
<i>Tilo</i>	30 gramos
<i>Tafetán inglés</i>	3 sobres
<i>Vendas de gasa hidrófila</i>	9

El 19 de juliol de 1936, seguint les ordres del Comandant Militar de les Balears, general Goded, Eivissa i Formentera s'incorporaren al “Movimiento”

(75) Falguera del Perú l'arrel de la qual s'utilitzava en medicina. Hi ha diversos tipus de “calaguala”, com en diverses les seues aplicacions. Així, s'usaven com a sudorífiques, contra la sífilis i el reumatisme, en infusió com a tranquil·litzant, contra la plauresia i com a astringents.

(76) Àcido que s'obté fent obrar el NH₃ (àcid nítric) sobre el fenol i que s'usava en medicina per calmar els dolors per cremes, així como en la indústria, per a tenyir de groc la seda.

proclamant-se l'estat de guerra a totes les illes Balears; assumint el comandament absolut i destituint les autoritats civils.

Va començar una onada de registres i detencions, fent-se càrrec de la Comandància Militar el comandant d'infanteria Julio Mestre.

El 27 de juliol, per mantenir l'ordre a Formentera va ser enviada una secció d'infanteria comandada pel tinent Miguel Tuells.

Els republicans animaven a la protesta llençant fulls des d'avions que invitaven les tropes feixistes a la rendició, demanant, al mateix temps, ajuda a les autoritats de la zona no sublevada.

Per aquesta causa, varen ser enviats a València dos eivissencs, com a emisaris per recuperar les illes. Aquesta expedició va ser subvencionada per la Generalitat i pel Comitè de Milícia Antifeixista de Barcelona. El capità de la Guàrdia Civil M. Uribarri va informar de la situació el capità A. Bayo i li demanà col·laboració.

L'1 d'agost Lluís Companys i Joan Casanoves varen signar un document denominat Bayo.

Sotiren posteriorment dues columnes, una des de València (7 d'agost) i una altra des de Barcelona, per oferir la seva ajuda.

Aquestes tropes republicanes varen arribar a Formentera el mateix dia 7 a primeres hores del matí, a bord del transport "Mar Cantàbrico". Varen desembarcar dos parlamentaris per entrevistar-se amb el tinent Miguel Tuells, que no va oferir resistència per la presència del seu germà Guillem entre els expedicionaris.

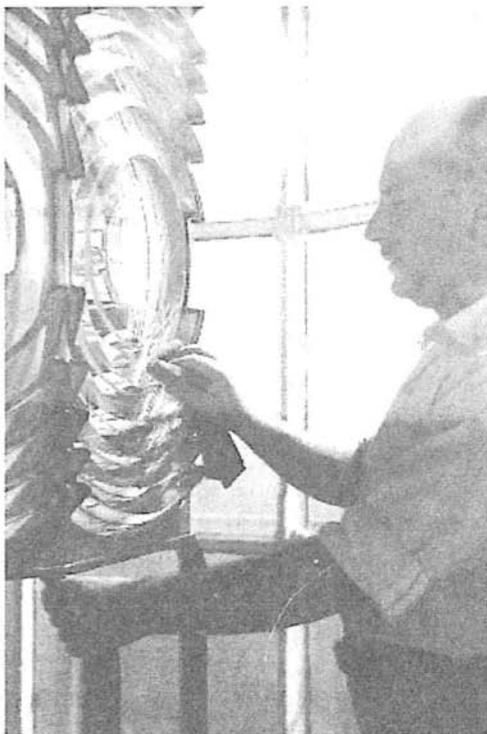
Un sacerdot, un sergent de la Guàrdia Civil i algun civil armat varen plantejar alguna resistència, però la major part de la població de l'illa els va rebre entusiàsticament. El mateix dia 7, el tinent Tuells va comunicar al comandant d'Eivissa, Julio Mestre, la notícia de la rendició a Formentera, però com no rebé contestació al telegrama, el republicà Bayo va decidir entrar en contacte telefònic amb Mestre. La conversa va ser la següent:

-Si se entregan, sus vidas serán respetadas; si quiere usted sangre, la habrá en abundancia (Bayo).

-Habrà la sangre que usted quiera que haya (Mestre).

Posteriorment Bayo va enviar dos parlamentaris (Guillem Tuells i Ramon Medina) cap a Eivissa, que varen ser rebutjats amb foc de metralladores; ana-

*Don Antonio Ferrández
Matamoros.
Ha estat el Tècnic
amb més anys
de servei
en el far
de Formentera:
un total de 43.*



ven en un petit bot procedent dels destructors “Almirante Miranda” i “Almirante Antequera”, escoltes del transport “Mar Cantábrico”, sortit de València en ajuda republicana. Com a conseqüència d'aquest atac va resultar bombardejat el castell, i afectades la Catedral i la muralla d'Eivissa.

Es pot dir que la guerra civil a Eivissa i Formentera va durar, aproximadament, cinc setmanes (del 8 d'agost al 13 de setembre), seguides d'uns anys de tremenda repressió als quals varen seguir tants altres de silenci (77).

El problema del manteniment de l'ordre públic, va dur a la redacció del següent ban:

(77) *La Guerra Civil a Eivissa i Formentera*. Institut d'Estudis Eivissencs.

D. José Alonso. Comandante General de la Plaza de Ibiza (9 de agosto de 1936).

Hago Saber:

1º- Todos los ciudadanos de Ibiza que no guarden el orden y quieran perturbarlo serán condenados a la máxima pena.

2º- Todo aquel miliciano o elemento civil que sea sorprendido en algún acto de sabotaje, será inmediatamente fusilado.

3º- Todos los propietarios de embarcaciones, dedicados a la pesca, pueden continuar su labor, como de costumbre, y a aquel que no lo hiciera, se le incautará su embarcación.

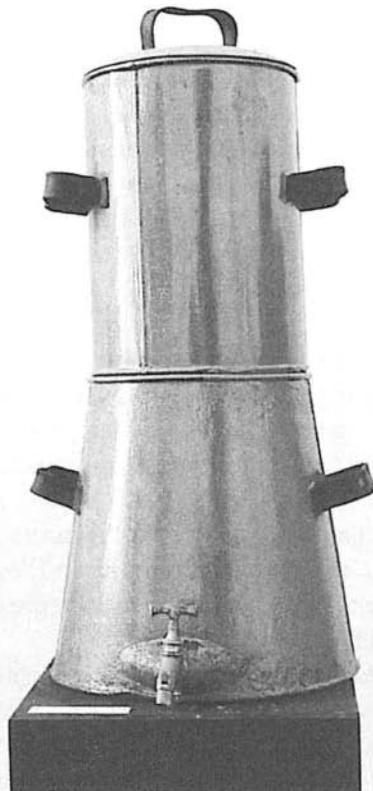
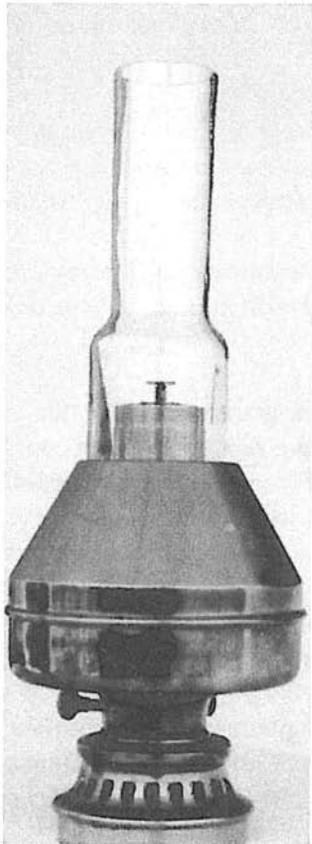
A Formentera les accions repressives varen obtenir gran intensitat ja que la majoria de la població havia simpatitzat amb el bàndol republicà. Es va construir un camp de concentració entre la Savina i Sant Francesc, prop del port, on es varen arribar a reunir més de mil quatre-centes persones. Aquest camp es va mantenir fins 1940, en què a la vista d'una sublevació de confinats, aquests varen ser distribuïts per tota la Península.

Part de la població va fugir cap a Llevant, Menorca, Alger i altres punt de la Península. L'impacte d'aquestes represàlies oficials i vesinals a la població va ser considerable.

Després d'aquest breu i concís comentari sobre la guerra civil a les Pitiüses, vejam com va afectar la situació al far de Formentera. Com ja s'ha comentat a la primera part del present estudi amb la repercusió a la documentació oficial del far i l'escassetat generalitzada que va sofrir quant a mitjans, en aquesta segona part, i completant una visió de conjunt sobre aquests anys, cal comentar l'ofici enviat pel Torrèr encarregat el dia 16 de març de 1939 demanant "*alguna cantidad de alcohol*", perquè li quedaven en aquesta data menys de dos litres i calculava que només seria suficient per a les necessitats del servei aproximadament fins un mes després de la petició i "*asi poder asegurar el servicio de alumbrado por incandescencia de este faro*".

Efectivament, l'alcohol s'utilitzava per a l'encesa de les làmpades Chance, e el procés s'efectuava de la següent manera:

Es carregava el dipòsit d'aire a 8 kg/cm² i s'omplia el dipòsit de petroli, obrint les claus de comunicació entre si perquè damunt el combustible actuàs una pressió determinada, mantenint tancades les claus de sortida de petroli i la de pas al cremador. S'encenia el llantió d'alcohol col·locat al seu suport sota el



A l'esquerra, llum Maris, utilitzat en els fars com a enllumenat d'emergència. A la dreta, filtrador de petroli usat al començament del segle XX (Fotografies: V. Pins).

vaporitzador, de forma que les seves dues metxes quedaven situades en sentit longitudinal i baix del vaporitzador. En aquesta posició es mantenia encès el llantió durant uns 10 minuts mentre es foradava l'orifici ejector amb l'agulla, obrint la clau de sortida del petroli. Transcorregut aquest temps, s'anava obrint lentament i progressivament la clau de pas i quan el se-nyal prèviament marcat amb aquesta clau, indicava una obertura de clau de prop de mitja volta, començava a sortir vapor de petroli per la reixa del cremador. Llavors s'aplicava damunt la part superior del raspall, sense tocar-lo, una estopa empapada

amb alcohol, i encesa, que inflamava el gas que provenia incandescent del raspall. Després es llevava el llantió apagant-lo fins a nou ús.

La petició d'alcohol per al far de la Mola va ser atesa el dia 8 d'abril, quan es varen rebre 10 litres d'alcohol de 95°.

El 3 d'octubre es va enviar, procedent del far de l'illa d'en Pou, vaixella per ser distribuïda entre els dos Tècnics-Mecànics, en relació amb la comanda d'efectes realitzada per l'encarregat. Abans de procedir a la concisa relació d'efectes, s'ha d'assenyalar que el far de l'illa d'en Pou havia quedat deshabitat des que es va automatitzar (després de 71 anys habitat), és a dir que aquests efectes enviats a la Mola duïen ja quatre anys sense utilitzar-se. Vegem la relació que s'esmenta:

(sic)

<i>Platos soperos</i>	3
<i>Platos llanos</i>	12
“ <i>para postre</i>	5
<i>Tacillas para café</i>	6
<i>Platillos para los mismos</i>	5
<i>Vasos para agua</i>	3
<i>Azucarero de cristal</i>	1

D'aquest mateix dia (3 d'octubre de 1939) existeixen tres escrits de l'Enginyer encarregat del far de la Mola dirigits respectivament a:

Sr. Tinent Cap de les Forces d'Intendència.

Sr. Batle de Formentera.

Sr. Batle d'Eivissa.

Relacionats amb el subministrament de queviures al far de la Mola, sol·licitats pels Tècnics-Mecànics. Veïem com els esmentats escrits reflecteixen la situació del moment:

Escrit a): Intendència Militar d'Eivissa

Los Srs. Torreros del faro de La Mola (Formentera) elevan a V.E. por conducto del que suscribe (Enginyer encarregat), como inmediato jefe de aquellos, respetuosa súplica de que, puesto que en la parroquia del Pilar de Formentera se provee de pan a la fuerza militar allí destinada, se les conceda por V.E. la

gracia de que mediante el pago de su importe se les provea también del pan que necesitan para ellos y sus familias para 3 ó 4 días por semana.

Fundamentan su petición en la circunstancia de que sólo se les puede abastecer un día por semana, de modo que dada la humedad de estas islas, el pan sólo pueden conservarlo 3 ó 4 días a lo sumo, pues pasado este plazo se les pudre y por otra parte no se les concede, debido a las actuales circunstancias, el adquirir harina para amasarlo ellos.

El artículo 36 del vigente Reglamento del Cuerpo de Torreros de 14 de junio de 1930, ya facilita en principio el que a los Srs. Torreros disfruten ventajas análogas a los del elemento militar en lo referente a su abastecimiento.

Escrit b): Sr. Batle de Formentera:

Los Srs. Torreros del faro de La Mola (Formentera) elevan a V.S. por mi conducto, respetuosa súplica, a la que uno la mía (Enginyer Encarregat) de que cuando por alguna urgencia u otras causas no puedan proveerse en Ibiza de algunos de los alimentos que necesitan para ellos y sus familias, especialmente pan, aceites, azúcar, etc., se les facilite el adquirirlos en esa isla a cuyo objeto encargo al abastecedor de aquel faro José marí mayans que cuando los torreros indicados Srs. D. Onofre ferrando y D. José Gassull se lo encarguen se persone en la alcaldía de su tan digno cargo para ver si por V.S. se le pueden facilitar los vales o autorizaciones oportunas, rogandole vea de facilitarles en lo que sea de justicia con el fin de no agravar con la falta de alimentos la vida de sacrificio que para ello supone la continua estancia en su faro...

Escrit c): Sr. Batle d'Eivissa:

El abastecimiento de los faros de Botafoch y La Mola de (Formentera) incluso alimentos se hace desde antiguo desde Ibiza, por la dificultad de los respectivos Srs. Torreros de salir de sus faros para adquirirlos y por no poder encontrar la mayoría de las subsistencias ni en Formentera ni en Botafoch.

Por esto elevo a V.S. la súplica que por mi conducto (Ingenier Encarregat), hacen los Srs: Torreros citados D. Francisco Cuadrado, D. Onofre Ferrando y D. José Gassull de que se les facilite el abastecerse que se refieren a todas las provisiones en general y de modo especial a los siguientes:

1º Todos los que necesitan vale para su adquisición como el aceite, azúcar, café, etc.

2º Los Torreros del faro de La Mola (Srs. Ferrando y Gasull), solicitan que se les provea, el primero de una lata de leche condensada semanalmente y el segundo que tiene 4 hijos de corta edad, de 4 semanales, pues gran parte del año no pueden proveerse de leche en Formentera. Así mismo estos torreros piden que se les facilite el que el día de abastecimiento (un solo día semanal) se les pueda vender todo el pan que necesiten para la semana pues al parecer alguna vez se les ha consentido comprarlo sólo para un día (como a veces se hace con el público en general), habiendo de abastecerse en un solo día para toda la semana, no podían disponer de pan, que tampoco pueden amasar por no poder adquirir harina.

Por todo lo cual uno como Jefe inmediato de aquellos a su súplica la mía, al objeto de que por V.S. se den en lo que le sea posible cuantas facilidades le sean posible para que el abastecedor de aquel faro de La Mola que es José Mari Mayans, pueda en su viaje semanal a esta, recoger en el Ayuntamiento de su digna Presidencia, los vales o autorizaciones para proveerse de todos los articulos que se les puedan conceder, al objeto de que la vida de sacrificio que supone la continua residencia de aquellos en sus faros, no se vea agravada por carecer de los alimentos indispensables...

Al día següent –4 d’octubre– l’Enginyer encarregat va notificar als Torrers de la Mola la resposta d’Intendència. Aquesta va ser la següent:

Sí pueden proveerse de pan los Srs. Torreros del faro de La Mola, en la panadería del Pilar; tengo el honor de comunicarle que pueden hacerlo entregando en el Horno un vale. A fin de mes pasaremos cargo para cobrar las raciones de pan que hubiesen extraído, época en que conocemos el precio... siendo conveniente que el uso de esta autorización la limiten a las ocasiones en que no puedan proveerse de pan por otros conductos.

Al mismo tiempo les encarezco el mas puntual cumplimiento para formalidades de entrega del vale, abono puntual cuando les pasen el cargo etc.

Vegem, ara, la resposta del batle d’Eivissa (10 d’octubre):

... Tengo el gusto de manifestar a V. que considerando razonable la petición que se me hace en su escrito n.º... he dispuesto que siempre que los Torreros del Faro de La Mola no puedan proveerse en Ibiza de algunos artículos de primera necesidad y los haya en esta isla, sean considerados para su abastecimiento como los demás vacinos de Formentera...= El Alcalde Antonio Serra... lo que comunico para su conocimiento y efectos, haciéndole sobre estos suministros análogas indicaciones que le hice en relación con los que se le hayan de facilitar por mediación de la Alcaldía de Ibiza, debiendo Vds. Encargar sus pedidos por mediación del abastecedor de ese faro...

I el 1r de març de 1940 es va declarar una epidèmia de pigota a Mallorca, encomanant vacunar els Tècnics-Mecànics i els seus familiars.

Deu dies més tard va contestar el Tècnic-Mecànic encarregat del far:

...Tengo el agrado de participarle que consultado el caso con el Médico Titular de esta isla D. José Maten Gasull, éste me manifiesta que hoy empezará a vacunar en San Francisco Javier y una vez termine en dicha Parroquia se trasladará a la del Pilar para continuar su labor de vacunación, oportuna que aprovechará el personal y sus familiares residentes en este faro para cumplimentar lo que se ordena en la citada circular de lo cual daré a Vd. cuenta oportunamente.

El 3 de maig es va nomenar nou Enginyer en Cap, comunicant-ho als fars, a la primera circular dirigida als Tècnics-Mecànics de Senyals Marítims.

El 21 de setembre el Tècnic-Mecànic va escriure una carta personal a l'Enginyer encarregat dient-li que l'aljub del far de la Mola necessitava reparacions. I al mes següent (7 d'octubre) se li va respondre per carta particular que havien accedit a reparar-lo aconsellant-li l'Enginyer que es prenés la sorra dels pinars i no de la platja, i que s'evitàs la que contengués sal, "*pues esta despega completamente el cemento y el trabajo sería inútil*".

Resulta molt significativa, durant tot l'any 1940, la quantitat de places vacants que es varen anunciar a concurs per als fars de tot el territori.

El 7 de maig de l'any següent, recull la còpia d'una carta escrita pel Tècnic-Mecànic de Senyals Marítims encarregat del far de la Mola, que va escriure a Eivissa per un assumpte d'un matalàs. Vejam:

El Sr. Salvá me dice que Vd. le encarga me diga que le escriba sobre el asunto del colchón de la habitación del subalterno de este faro. En cumplimiento de ello, tengo el gusto de manifestarle que cuando estuve en Ibiza el día 19 de abril próximo pasado, el Sr. Salvá me preguntó qué efectos faltaban en dicha habitación para pedirselos a Vd. también me preguntó sobre el estado de las camas y colchones, le dije que camas había tres en buen estado y colchones dos, uno pequeño no muy bueno y uno para cama de matrimonio en buen estado, dicho colchón de matrimonio juntamente con otro que tengo a mi cargo, se mandaron nuevos a este faro el año 1929, por el Sr. Ingeniero encargado. A los pocos días de estar aquí, el Sr. Salvá, se quejaba de que no podía dormir en dicho colchón, le parecía imposible que fuera nuevo, yo le decía que sería defecto de confección (pocos días antes de marchar el Sr... lo había confeccionado); por fin la Sra. de Salvá lo descosió en mi presencia para ver de arreglarlo en lo posible y vimos con sorpresa que no era la lana nueva que se mandó en 1929, comprobada con la que tengo a mi cargo no se parece en nada. En seguida escribimos una carta certificada al Sr... explicándole el caso, le decíamos que creíamos se trataba de una equivocación de la mujer que lo confeccionó y embaló, se le decía que si el sábado día 3 lo quería mandar a La Sabina, el conductor de este faro lo recogería y el lunes día 5 le llevaría el suyo a Ibiza. Dicho Sr... ha sido tan poco atento que no se ha dignado contestar por lo que no sé qué pensar de dicho asunto.

Cuando presencié la entrega, no me llamó la atención que no fuera la misma tela de cuando se mandó nueva, debido a que había pedido tela nueva para cambiarla...

I el primer de juliol es va notificar el trasllat del Tècnic-Mecànic responsable del far de la Mola a Porto-Colom i per ajudar el suplent, aquesta vegada no se'n va enviar un altre, sinó que es va notificar: *Estará auxiliado por un auxiliar jornalero.*

El 28 de juliol d'aqueix mateix any dóna dades sobre el desembarc de petroli as Caló.

Por conducto del patrón de la embarcación (Tagomago) de este servicio y con destino al Caló de esta isla de donde deberá Vd. proceder a dar órdenes para que se trasladen a ese faro, por el medio más práctico, se remiten teinta y cinco cajas, conteniendo dos latas cada una de petróleo para ese faro...

Poc temps després l'Enginyer en Cap va escriure amb data 9 de setembre als Tècnics-Mecànics que a la nòmina relativa a despeses corresponent a abril i juny passats, per un import de 40 ó 50 pessetes, s'observava que mancaven els corresponents diaris d'operacions.

I uns dies més tard -17 de setembre- li va contestar un del Tècnics-Mecànics:

...Tengo el gusto de remitirle los correspondientes comprobantes relacionados en mi traslado al faro de Formentera para suplir al Sr. Tco-Mco. de Ss.Ms... son los siguientes:

1 Declaración jurada.

1 Copia de la orden de pasar a suplir para acreditar la dieta de 15,00 pts.

2 Pasajes para sí y su esposa, de Ibiza a La Sabina, a razón de 1,50 pts cada uno.

1 Recibo del alquiler de un carro desde La Sabina al faro cuyo importe es de 12,00 pts.

Los que le adjunto por si quiere tener a bien darles el debido curso.

L'octubre -dia 8- es va rebre un ofici procedent d'Eivissa, on es pot llegir el següent:

Habiéndome manifestado el T.M. de S.M. encargado del faro de Formentera que el Auxiliar que tiene desea marcharse y que es conveniente que el que le sustituya sea de La Mola, por varios fines, se servirá Vd. autorizarlo para que tome el auxiliar que crea pueda ser mas útil, por el mismo jornal que gana el que ahora hay y que dé cuenta a Vd. del nombre y fecha de principiar el trabajo el que le sustituya.

El dia 19 de novembre es va notificar:

El Gobernador Civil dispone que para el abastecimiento de este faro, corresponde mensualmente:

1,25 kg. de jabón.

75 kg. de harina.

1,5 kg. de azúcar.

5 kg. de aceite.

Los vales correspondientes deben hacerse efectivos donde designe el Ayuntamiento de Formentera. Estas cantidades mensuales deberá Vd. bajo su responsabilidad repartirlas proporcionalmente al número de personas, familias de los T.M. que habitan en el faro.

En caso de ausentarse del faro tanto el encargado como el subalterno y siempre bajo su responsabilidad deberá quedar disponible para el suplente, la parte alicuota de productos que correspondan a los días de mes que falten al alejarse uno de los Técnicos Mecánicos. Dicho suplente deberá abonar la parte correspondiente. Del mismo modo debe proceder el suplente, al ausentarse.

La no aceptación por Vd. de estas condiciones que de acuerdo con el Excmo. Sr. Gobernador se programan para facilitar el abastecimiento de los faros aislados y semi-aislados, llevará consigo la no aceptación de la totalidad del abastecimiento indicado. Esta Jefatura denunciará a la primera Autoridad Civil cualquier información que por los Técnicos-Mecánicos se cometiera.

En 1942, 5 de febrer, va escriure l'Enginyer encarregat del far de Formentera, el següent:

Habiendo llegado hoy a ésta el suministro de los víveres para ese faro, y el de Tagomago, y no teniendo Vd, aquí que se sepa, dinero para poder retirar el que corresponde ahí, y entorpecer esa carencia el que se pueda retirar también el de Tagomago, le encarezco que sería conveniente y evitará muchos quehaceres con el suministro relacionado, pérdida de tiempo que puede hacer falta para otros menesteres...etc..., tuviera vd. aquí un depósito en persona de confianza para poder hacer efectivo el importe de los suministros tan pronto lleguen puesto que resulta de mal efecto una vez llegados, no poder retirar los géneros por falta de dinero...

Uns dies més tard –12 de febrer– es va declarar desert el concurs anunciat per a provisió d'una plaça al far aïllat de Formentera:

Esta Subsecretaria ha dispuesto preste sus servicios en el mismo, el tercero oficial de 2ª clase de C.T.M. de S.M. D. Antonio Aguirre Martín, perteneciente a la última oposición...

Continuant amb el tema dels queviures i el seu racionament, existeix una circular emesa des d'Eivissa el dia 18 d'abril de l'any que ens ocupa, en la qual s'adverteix sobre el seu correcte repartiment:

Para prevenir en absoluto las posibles anomalias en el justo reparto de los víveres que se vienen concediendo a los faros aislados de este grupo de Ibiza a mi cargo, he de hacer observar a Vd:

1º Que la concesión de los mismos no es personal cosa que ha de tenerse en cuenta al hacerse el reparto, debiendo ser éste proporcional al número de individuos de que se compone cada una de las familias de los Tcos-Mcos. de ese faro.

2º En ningún caso podrán los Srs. Tcos-Mcos. al ser trasladados o salir con licencias, etc, llevarse ningún género que sea de la procedencia que nos ocupa, puesto que no son propios dino de la dotación del faro, y ha de entregar la existencia que tenga, a quien le sustituya, bien sea Tco-Mco. o bien Auxiliar eventual, previo al reintegro proporcional del coste.

3º Como los suministros, una vez normalizados éstos serán mensuales, no podrá hacerse abuso de su consumo al principio, pues en cualquier momento que pueda ocurrir un cambio de personal, debe entregar el saliente al entrante, previo pago, la parte proporcional a los días que falten para finalizar el mes.

4º Tampoco toleraré, si me entero de ello, que se especule con los citados géneros, pues tan pronto tuviera noticia de ello, lo pondría en conocimiento de la Superioridad, pera los efectos que procediera, e incluso, si consideraba el caso como grave, propondría la sanción a que pudieran hacerse acreedores.

5º Y último: Deberá Vd. dar a leer la presente circular al Tco-Mco. Subalterno quien firmará al margen el enterado, para que en ningún caso pueda pecar por ignorancia...

El mes anterior, 14 de març, un temporal havia tombat dos canalitzacions de desguàs, i la xemeneia del forn. Per a la seva reparació, el Tècnic-Mecànic havia demanat 20 kg de guix i 500 grs d'estany, així com "una piedra de sal amoniaco" per soldar. El 28 d'abril li varen enviar 30 kg de guix i 100grs d'estany i la pedra no es va poder trobar.

Al maig d'aqueix mateix any, dia 16, va escriure l'Enginyer encarregat:

En cuanto a trabajos de reparación, conservación, blanqueos, u otros se efectúen en la torre de ese faro o en otras dependencias del mismo que ofrezcan peligro de caída o análogas para cualquiera de los operarios que los realicen, se aterán previamente con dos cuerdas suficientemente resistentes y sujetas debidamente, cada una de aquellas, no debiendo efectuar los indicados trabajos sin aquel requisito...

I uns dies més tard, 22 de maig, va afegir:

Como aclaración a mi circular del... referente a precauciones en evitación de accidentes de los obreros que trabajan en la torre o dependencias de faros, le indico que es al dorso del original que se archive en ese faro, donde deberán firmar o estampar su huella digital los obreros a que se refiere.

L'escassesa, va afectar també l'aigua com ho demostra una circular enviada des d'Eivissa el 15 de juny de 1942 amb les següents indicacions:

Con el fin de evitar en lo posible los trastornos que ocasionaría en los faros de este grupo de Ibiza, el que alguno se quedara sin agua potable por no haber sabido aprovechar convenientemente la precipitada durante los periodos de lluvia, por tenerla desviada de laas cisternas o aljibe o por no emplearla debidamente por descuido o ignorancia, he de prevenir a los Srs. Tcos-Mcos. encargados o subalternos:

1° Que donde en la actualidad existe poco agua, debe hacerse uso de ella, únicamente para beber y guisar; no gastándola para otros menesteres domésticos, hasta tanto no se haya podido recoger la suficiente.

2° Deberán los Srs. Tcos-Mcos. enterarse bien de la canalización y desvios para dirigir o desviar las aguas de los aljibes o fuera de ellos y en cuanto llueva, tener mucho cuidado en aprovechar toda la posible, después de haber dejado que se limpien los tejados y explanadas con la primera agua que se precipite.

3° Recomiendo y ordeno muy especialmente, que cuando haya cambio de personal en algún faro, el Tco-Mco. saliente dé las instrucciones debidas al entrante para que no ignore como debe proceder en relación a la cuestión que nos ocupa.

4° Para que nadie pueda alegar ignorancia sobre cuestión tan importante, deberán también los Tcos-Mcos. que quedan de plantilla o saliente en cada faro, enterar a los entrantes de la presente circular, y éstos últimos, firmar el enterado al margen o al dorso de la misma, pues estoy dispuesto a exigir responsabilidades si algún faro se quedara sin agua y comprenda que ha sido a causa de descuido o abandono de quienes más que nadie y por conveniencia propia, deben tener interés en que esto no ocurra.

5° Si el agua llegara a falta en algún faro por causa exclusiva de los Tcos-Mcos., les prevengo, que éstos es posible quedaran obligados a suministrársele a sus expensas pues disponiendo aquellos de aljibes capaces y superficie suficientes para recogerlas, por poco cuidado que se tenga en ello, no debe llegar nunca este caso.

L'any següent, 19 de gener, la Direcció General de Ports, va aprovar la classificació dels Senyals Marítims i la plantilla de personal, quedant aquesta darrera com segueix:

<i>Tagomago</i>	2 Tcs-Mcs.
<i>Sa Conillera</i>	2 " "
<i>Formentera</i>	2 " "
<i>Es Botafoc</i>	1 " "
<i>Far de ses Coves Blanques i balises</i>	?????????
<i>Sa Bleda Plana i es Vedrà</i>	1 " "
<i>Balisament d'Eivissa</i>	1 " "
<i>Suplència</i>	2 " "

Es poden comentar els sous que per aquests anys, cobraven els Tècnics-Mecànics amb categoria de tercers, que ascendia a 6.000 pts. anuals, mentre que un de categoria de primer, cobrava 8.400 pts.

El 14 de juny, va escriure l'Enginyer al far de Formentera una circular fent referència al combustible:

Dada la escasez actual de petróleo, para el alumbrado de los faros de esta provincia, y en espera de la remesa correspondiente, se servirá comunicar (el Ingeniero Encargado) a los Tcos-Mcos, que durante las actuales circunstancias pongan en funcionamiento la lámpara de socorro teniendo presente que

en cuanto se le envíe el combustible necesario, inmediatamente pondrá en servicio la lámpara de incandescencia.

I el 23 de juny de 1943, arriba al far de la Mola el Tècnic-Mecànic D. Antonio Ferrández Matamoros, que serà el Torrè amb major nombre d'anys de serveis en aquest far, comptabilitzant un total de 43 anys seguits sense interrupció.

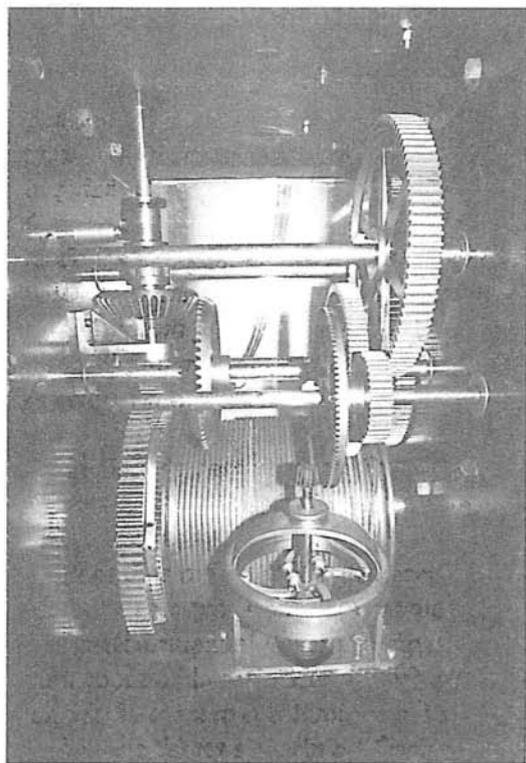
L'any següent, 6 de juny, l'Enginyer en Cap, a través de l'Encarregat, va sol·licitar que els Tècnics-Mecànics donassin informació de part de les aus migratòries que veiessin pels fars:

Creada la oficina para la investigación y estudio de la emigración de las aves en el seno de la Federación Española de caza, filial de la Delegación Nacional de Deportes de Falange Española Tradicionalista y de las J.O.N.S., con domicilio en esta capital... cuya misión principal es la de hacer acto de presencia en la obra cultural del anillamiento de aves emigrantes, de las que hay en Europa 86 estaciones, ninguna española, la recogida de anillas y el estudio de los desplazamientos periódicos de las mismas bajo la dirección del Teniente Coronel Jefe de Estudios del Centro Instrucción de la Guardia Civil, presidente de la referida federación, se ha interesado en este Centro su colaboración de esta Obra Cultural y Científica y a este efecto, esta Subsecretaría interesa a Vd. se sirva poner estos datos en conocimiento del personal del Cuerpo Tco-Mco. de Señales Marítimas, a fin de facilitarle a esa Jefatura las noticias que posean relacionadas con sus constantes observaciones, de las que a su vez se dará cuenta a este Centro...

El primer escrit a màquina fet per un Tècnic-Mecànic del far de la Mola, data del 22 de juny de 1944, comunicant l'arribada d'un Tècnic Suplent.

I el 10 de novembre d'aqueix mateix any, va escriure el Tècnic-Mecànic encarregat al Sr. Enginyer en Cap d'Obres Públiques de Balears (Palma), a màquina també:

Tengo el honor de comunicar a V.S. que ha llegado a mi poder, procedente de esa Jefatura y depositado por el Sr. Consul de Alemania en Palma un diploma del Agregado Aereo de la Embajada Alemana en España, así como la cantidad de pts.1000- recompensa que me fue concedida por el salvamento de



Remuntatge de peses col·locat el 1928 per produir una llum amb llampades (Fotografia: V. Pins).

aviadores el día 11 de mayo del corriente año, de lo cual tengo el gusto de acusar a V.S. recibo según interesaba en su atenta comunicación n° 4245 de fecha 21 del pasado mes de octubre...

I el gener de l'any següent –dia7, de l'any 1945– va tornar a escriure el Tècnic-Mecànic a Palma:

En mi poder su atenta comunicación n°... donde me da cuenta de haberme sido concedida por la Dirección general de Puertos y Señales Marítimas una recompensa de 1000 pts. por el salvamento de un aviador en la noche del 24 de mayo último.

Tengo el honor de comunicar a V.S. mi agradecimiento por el favorable informe que del caso se sirvió dar a dicha Dirección general, expresando que dentro de poco llegará a mi poder...

El primer de març, va comunicar el Tècnic-Mecànic encarregat el següent:

Por haber ocurrido un accidente a causa de una explosión de un artefacto hallado, se suministró del botiquín para las curas de urgencia, 0,7 litros de alcohol de 96°, tres vendas de gasa "Cambria", 200 gs. De algodón hidrófilo y 20 compresas esterilizadas...

No s'especifiquen més dades sobre l'artefacte trobat.

Vegem, ara, com un succés aparentment intranscendent, va mantenir el Tècnic-Mecànic encarregat del far, allunyat de les seves feines professionals durant dos mesos:

3 de agosto: tengo el honor de comunicar a V. que el dia 2 de los corrientes, hallandose rascando las pinturas de las persianas de este faro, tuvo la desgracia de clavarse una astilla de madera en la mano el Tco. Encargado D.... Pocas horas después y en virtud del carácter que tomaba la herida y el estado del paciente, fue preciso recurrir al médico quien ordenó un reposo absoluto en virtud de que no podía ser extraída la astilla y la forma de infección que presentaba la herida, mas el estado de alta fiebre del enfermo.

Ante todo lo cual me he hecho cargo del servicio de este faro, hasta el restablecimiento del Sr...., si V. no dispone otra cosa=

15 de agosto: Como el Tco. Sr...ha sido preciso trasladarlo a la clínica de San Francisco (en esta isla) por los motivos que ya le expuse en mi comunicación de fecha...he pasado a hacerme cargo de su servicio en tanto se restablece.

20 de agosto:En el dia de hoy se ha presentado en este faro el Sr... aunque no completamente restablecido se encuentra en condiciones de prestar servicio.

17 de septiembre:a causa de empeorar la mano, el Tco. Encargado de esta señal D... cesa de nuevo y me hago cargo del servicio.

11 de octubre: tengo el honor de comunicar a Vd. que en el dia de la fecha se ha presentado en el faro el Tco-Mco. Sr...al cual se le ha dado posesión de su cargo por estar restablecido de su reciente dolencia y encontrarse en disposición de prestar servicio.

En un altre ordre de coses, l'ofici que va escriure el Tècnic-Mecànic del far, 12 d'agost de 1946, sobre l'escassetesa generalitzada que sofrien en aquests difícils anys, ofereix més dades sobre la distribució de subministraments:

Tengo el honor de comunicar a Vd. que el Sr. Ingeniero Jefe en su reciente visita a este faro nos preguntó por los medios de alimentación de que disponíamos y al contestarle que la base de dicha sustentación era muyv deficiente por no llegarnos el suministro que enviaban de Ibiza más que para ocho o diez días y a causa de haber fallado la cosecha en esta isla, me ordenó comunicara a vd. la necesidad de que nos ssea asignado nuevamente el suministro que nos daban en años anteriores para lo cual hablaría, si fuese necesario, con el Excmo. Sr. Gobernador, cosa que no es de gran necesidad y urgencia dada la gran falta de alimentación que padecemos...

En finalitzar l'any següent, 19 de desembre, una impressionant tempesta va causar un seguit de destrosses al far. Vegem com ho conta el Tècnic:

Tengo el honor de comunicar a V. que en el día de hoy a las 12h 30 minutos se desencadenó una fuerte tormenta con precipitaciones de granizo, viento del norte y un gran número de rayos y espantosos truenos.

A la señalada hora en punto, la tempestad estaba sobre el edificio del faro, recogiendo el pararrayos una chispa eléctrica que penetró por contacto de la línea del timbre con la máquina de relojería, bajando por dicha línea vino a explotar en el pasillo de la habitación del Tco-Mco. encargado.

Acto seguido el personal de este faro acudió al lugar del siniestro para ver los desperfectos ocasionados y separar del lugar cuanto ofrecía peligro. En este mismo momento, cayó una segunda chispa saliendo el personal de este faro y familiares milagrosamente ilesos por estar a dos metros de distancia de donde se produjo la explosión; sólo con ligeras quemaduras y salpicados de plomo derretido.

Otra chispa cayó en una de laas casetas contiguas causando también desperfectos.

A continuación sse detallan cuantos desperfectos fueron ocasionados por dicho fenómeno:

1º la linterna: El carro circular chamuscado por una chispa.

2º Torre: Línea del timbre de alarma completamente quemada, chamuscada la escalera y seis cristales de la ventana rotos.

3º Entrada a la torre: chamuscada la pared y saltada la cerradura de la puerta.

4º Gabinete inspección: cuatro agujeros en la pared de tamaño regular cinco cristales de la ventana rotos y seis del armario para la vajilla.

5º Escritorio y almacén: perforaciones en los tabiques con salida al exterior y otros en las columnas más un mosaico levantado y partido, y seis cristales de ventana rotos también.

6º Habitación del Tco-Mco encargado, pasillo y cocina: perforación por salida de chispa eléctrica con desprendimiento de cascotes, chamuscadas las paredes y dos cristales rotos.

7º Exterior del edificio: cornisa superior, desprendimiento de un trozo aproximadamente de un metro, tres canales de bajada del agua al aljibe fundidos y rotos, canaletas de conducción de la misma descubiertas y destrozadas.

8º La caseta antigua: puerta y marco, reducida a astillas, orificios en las paredes y un cristal roto.

Lo que apresuro a comunicar a V. para su conocimiento y efectos consiguientes...

L'1 de febrer de 1951, l'enginyer encarregat, va escriure la següent circular:

La jefatura de Señales Marítimas interesa que se le remita todo el material de bronce, latón y cobre inutilizado que existe en los faros de la provincia.

Lo que comunico a vd. para que se sirvan remitir a las oficinas de Obras Públicas de Ibiza todo el material de esa clase que existe en el faro de su cargo.

I dotze dies més tard es va remetre la relació d'efectes sol·licitats des del far de Formentera:

Un vaporizador de 85 m/m.

Dos aros sujetarrejillas exteriores.

Dos tapones de depósito de carga.

También existen en el almacén de este establecimiento 3 lámparas moderadoras de latón y bronce inutilizadas, 3 mecheros Doty de latón y 6 discos difusores de idem. Así como un aparato óptico antiguo desarmado e incompleto que tiene la armadura de bronce, por si cree conveniente su remisión a dichas oficinas...

Tres dies més tard, 15 de febrer, varen contestar des de Palma:

...le comunico que debe remitir todo el material inutilizado de bronce, cobre o latón que existe en ese faro...

Avui en dia es troba a faltar aquest material que, possiblement, donada la situació social d'aquests anys, es va reutilitzar tornant-lo a fondre de nou per fabricar peces adaptades a la tecnologia del moment.

I el 24 de setembre de 1952 es va enviar un nou material al far de la Mola; entre els efectes rebuts es detallen:

*2 duchas portátiles
1 hornillo de hierro con dos rejillas
2 hornillos económicos
2 lavabos de loza con grifo
1 tapete hule
1 taza WC con tapa
2 pilas para fregar de granito*

Com a resposta del Tècnic-Mecànic encarregat del far (datada al 15 de febrer de 1958) a una circular anterior, s'informa el següent:

El abastecimiento se hace por peatón (78), una vez por semana, trasladándose este a Ibiza donde compra los víveres y efectos necesarios.

Por el mismo peatón y en caso de urgencia se pueden enviar los efectos que se soliciten por correo.

No hay albañil fijo...

Uns mesos més tard, 20 de juny, es donen noves dades de com eren els voltants del far de la Mola:

En contestación a su atenta comunicación nº... tengo el honor de manifestar a Vd. que el poblado más próximo al faro es Ntra. Sra. del Pilar que dista

(78) Persona encarregada durant aquests anys de l'abastament per al far.

2,300 km. del mismo. Entre el faro y el pueblo existen casas de campo distantes 300m-600m-800m-1100m-2000m-, siguiendo la carretera.

Además de las habitaciones de los Tcos. existen en edificaciones independientes un almacén para el combustible, un horno, un lavadero, dos gallineros, y dos corrales para puercos...

El 20 de juliol d'aqueix mateix any, es va notificar que

...debido a la jubilación del Peatón de abastecimiento de este faro y ordenado por la Superioridad que dicho abastecimiento lo efectúen los Tcos-Mcos. de plantilla en el faro, los abajo firmantes funcionarios afectos al mismo dan su conformidad mediante el abono a cada uno de ellos de doscientas cincuenta pesetas mensuales, cantidad necesaria para cubrir los gastos de transporte y fletes que este servicio ocasiona...

A finals d'any, 24 de desembre, una altra vegada i per las mateixes dates que en anys anteriors, un temporal va causar serioses destrosses:

El viento huracanado rompió la mayoría de cercas de madera del patio de este faro, derrumbó alguna pared de otros cercados, rompió cinco cristales del edificio y unas veinte tejas de las casetas exteriores.

El 10 de març de 1959, es va enviar des de Madrid una curiosa circular sobre receptor de T.V. Vegeu-ne el contingut:

Por el Ilmo. Sr. Subsecretario de este Ministerio (O.P.) con esta fecha se ha acordado lo siguiente:

...Que a cada uno de los Departamentos Ministeriales se adjudicarán, para su distribución entre funcionarios y personal dependientes de los mismos o de sus organismos autónomos, 500 receptores de Televisión a precio reducido de Fabricación Nacional y a fin de que por lo que afecta a este Ministerio se pueda proceder con la mayor rapidez posible a esa distribución tan pronto se conozcan las empresas que han de proporcionar el cupo destinado de Departamentos es necesario conocer el número y condiciones del personal de este o de sus organismos autónomos interesados en la adjudicación de dichos receptores.

Con arreglo a lo dispuesto en el Decreto de la Presidencia del Gobierno... el precio de venta al contado de cada aparato receptor no podrá exceder de 10.000 pts. y en las ventas a plazos de 12.000 pts. divididos en 30 mensualidades de 400 pts. incluyéndose en ambos precios la instalación de la antena correspondiente dentro de casco urbano, incrementándose con los gastos de transporte, dietas, etc. que procedan, los que hayan de realizarse fuera de dicho recinto urbano...

El 1960, 18 de setembre, el Tècnic-Mecànic encarregat va sol·licitar, seguint instruccions de l'Enginyer, la instal·lació d'enllumenat elèctric i aigua corrent als habitatges.

I al novembre d'aqueix mateix any, es varen construir les xemeneies de les cuïnes i es varen canviar els escuradors.

El març de l'any següent, varen continuar les millores a l'edifici. Existeix una còpia de l'escrit que apareix al foli 40 del llibre d'Ordres on es diu:

Inspector General de la 19 Demarcación...

Visito el faro que encuentro en buenas condiciones de funcionamiento. Se está pintando la carpintería que estaba muy falta de ella... las habitaciones de la inspección están sin amueblar y conviene se arregle en breve plazo. Hay filtraciones en el contacto de la torre con el edificio vivienda y también en el edificio de la terraza que precisa se levante sustituyendola por otra más adecuada e impermeable y entonces se podría hacer en las viviendas un cielo raso más bajo que las actuales bóvedas. Falta completar servicios sanitarios...

Per aquesta època es pujava l'aigua a un dipòsit del terrat amb bomba de mà.

El 9 de setembre es va notificar al Tècnic-Mecànic del far de la Mola, la idea de realitzar unes millores als habitatges.

Se desea montar dos cuartos de baño completos, y sobre todo amplios...

I aquestes obres varen començar el maig de l'any següent (18 del 1962).

Al novembre i continuant amb les reparacions i millores realitzades al far, el dia 8 el Tècnic-Mecànic encarregat, va enviar un croquis del recinte exterior del far amb les propostes suggerides, així com una relació de les reparacions

necessàries. Pel dibuix se sap que enmig del solar d'entrada, estaven situades les casetes magatzem, inexistents a l'actualitat.

El 1963, es va determinar que els acumuladors d'acetilè per a l'enfilació de sa Roca Plana, as Pujols, els duria un falutx amb base al mateix lloc des Pujols, i els del far del port de la Savina, els durien els mateixos Tècnics-Mecànics d'Eivissa, quan fessin el servei des Penjats i de l'illa d'en Pou. Els Tècnics de la Mola farien el seguiment dels dos balisaments que abans realitzaven els companys d'Eivissa.

L'agost d'aqueix mateix any es varen rebre al far de Formentera procedents del far de Tagomago una llarga relació d'efectes mobiliaris i ensers per als pabellons de Formentera, així com un llistat de llibres de lectura i consulta.

A principis de l'any 1965 consta que l'embarcació encarregada del trasport entre Eivissa i Formentera era la balandra "Ciudad de Formentera".

I el 14 d'octubre es va procedir a la demolició de les casetes magatzem existents a l'esplanada del far, procedint a la construcció d'altres al cantó nord del recinte exterior.

L'abril d'aqueix mateix any es varen rebre i es varen col·locar les quatre rajoles amb el món del far que avui en dia es poden observar a l'entrada del recinte.

I l'agost es varen entregar al patró de la "Joven Dolores", trenta bidons buits de petroli, essent aquesta la primera vegada que es menciona a la documentació del far aquesta embarcació tan emblemàtica per a l'illa.

I en una circular datada l'11 de desembre de 1965, es va convidar tot el personal d'aquest Grup de Ports que el servei permetés acudir-hi, a l'hora assenyalada, a la benedicció de les noves oficines de Palma de Mallorca.

El 1965, es va instal·lar un grup Moto-Bomba d'1/3 de H.P. per a l'elevació de l'aigua als dipòsits.

L'any següent es va manar substituir les cuines econòmiques per altres de gas butà, degut al mal estat d'aquelles.

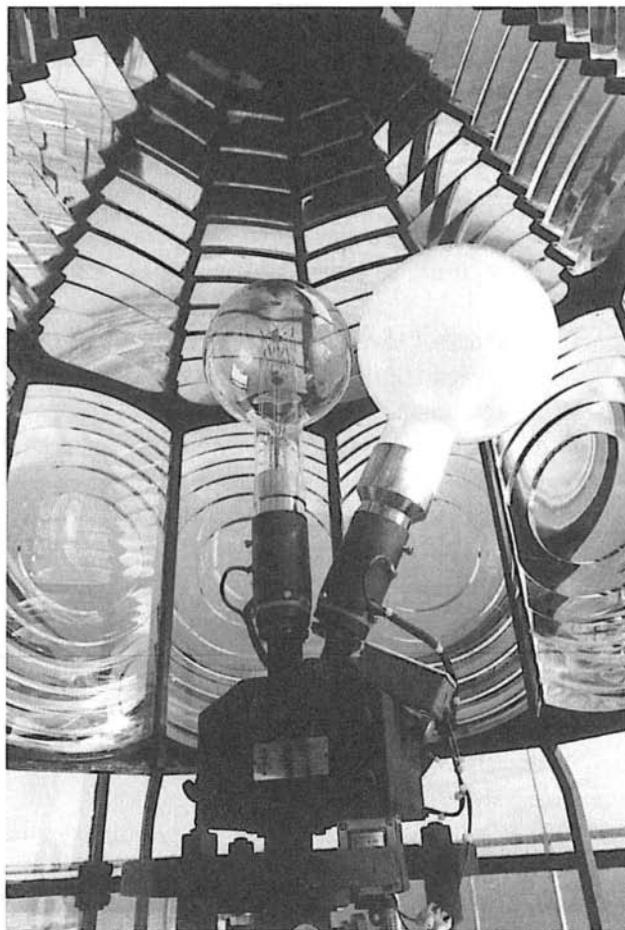
El 8 de juliol de 1969, es va rebre l'assignació per aquest far d'unes 50.000 pts. per a l'adquisició de mobles i ensers, devent-se comunicar amb urgència la preferència del sol·licitat als darrers comandaments a fi d'adquirir mobiliaris fins on "*cubra la cantidad asignada*".

I el primer de març de 1970, es va acusar recepció de "*dos talonarios de vales disfrute tarifa especial G.V. 8 para viajes por ferrocarril de la RENFE para los funcionarios de este faro*".

CAPÍTOL XVIII

PERÍODE D'ELECTRICITAT (CAP AL SEGLE XXI)

Des de 1971, any en què es substituïr el sistema d'enllumenat a petroli pel de llums elèctrics, han estat prou les modificacions que aquest far i la seva



*Canviador
amb làmpades
trifàsiques
de 3000 W
(Fotografia:
V. Pins).*

infraestructura ha sofert. Entre les més recents podem destacar la substitució de les finestres de fusta, que es trobaven en molt mal estat, per altres d'alumini, i el canvi de les làmpades elèctriques d'incandescència per altres d'halògenes, quedant preparats els nous quadres d'automatismes per a una pròxima connexió del sistema de telecontrol.

Moltes coses han canviat en aquest far des dels seus primers dies, i amb la implantació de la línia elèctrica el "modus operandi" dels seus Tècnics responsables va sofrir serioses i definitives modificacions. Entre elles, el fet que no tan sol s'encarregaven d'atendre aquest far, sinó que d'ells depenien també el servei del nou far de Barbaria, les noves electrificacions de les balises del port de la Savina i els dos llums d'enfilació de sa Roca Plana, as Pujols, llavors amb gas acetilè.

Les carreteres varen millorar i traslladar-se d'un extrem a l'altre de l'illa per atendre aquests llums, es va convertir en una feina habitual.

Però hem decidit concloure aquí aquest estudi ja que tots aquests darrers canvis han tingut lloc en un espai de temps molt pròxim al present en què vivim, de manera que consideram que no són del tot adients dins un estudi d'investigació històrica, però deixam obert el camí per a futures exposicions.

Ja som a l'any 2001, i el nostre estimat personatge, el far de la Mola, que va arribar a aquesta illa l'any 1861, i que a poc a poc es va anar guanyant l'estima de la gent, és avui un dels elements més emblemàtics de les Pitiüses i creim que la millor manera de traspasar el llindar d'aqueixa porta que ens duu al segle XXI, és recuperant i conservant una història que va formar part essencial a la vida quotidiana dels habitants d'aquestes illes, perquè només d'aqueixa manera podrem transmetre l'amor i l'estima a les futures generacions cap al seu passat, tan imprescindible perquè el nostre patrimoni històric i cultural quedi conservat i sense perill de desaparèixer.

BIBLIOGRAFIA

Archivo Oficial del Faro de Formentera (Autoridad Portuaria de Baleares).

Miguel Angel Sánchez Terry: *Los Faros Españoles. Historia y evolución*. MOPU. Madrid 1986.

Pere Vilàs Gil: *Senyals Lluminosos de les Pitiüses. Història i evolució*. Eivissa, 1992.

Juan Gutiérrez Gracia: *Faros y Señales Marítimas*. Madrid, 1926.

Melchor Fernández Almagro: *Historia política de la España contemporánea*. Madrid, 1969.

Gabriel Jackson: *La República española y la Guerra Civil*. Editorial Orbis, 1987.

Institut d'Estudis Eivissencs: *La Guerra Civil a Eivissa i Formentera*. Eivissa 1985.

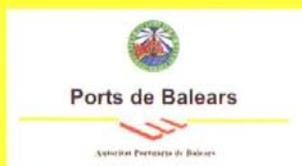
.... des del Pilar, la carretera segueix en línia recta per acabar sobtadament quasi en els alts penya-segats. En aquest punt, destí de la cinta d'asfalt, s'aixeca, superbament albina, la torre del Far de la Mola. L'edícula vuitcentista regna altiva en un paratge de contorns suaus, de silencis antics, lloc amarat de llunyania, indret de quietud habitada. El Far de la Mola, com un local *Axis Mundi* que connecta cel i terra, domina un paisatge alhora que n'esdevé una part, un accident assenyalat i ara ja indestruïble.

Emparentat, tot i l'espai i el temps, amb la torre admirada de Faro, és en la seva funció d'assenyalar quan genera la visió més pròpia, genuïna i singular. Així en el moment que la fosca cobreix la Mola amb el vel de la nit, des del punt cim de la torre, és a dir, els finestrals envitrallats del llanternó, brollen els raigs lluminosos –brillants de lluny i a la mar, suaus com cabells lunars d'aprop i arran de terra–. Dotze radis de llum en cercle, vius en una dansa que fins a l'alba, incansable, gira i gira en “ball redon” o com en la circular cosmogonia d'un dervitx. Cercles i cercles, calmats i alhora constants que a voltes són estripats pels crits dels virots. El bramul canviant de la mar que aprop però distant en els cent vint metres de timba, fonamenta una sobreposició de cercles sonors. Els ressons de les ones, dels ocells, dels insectes i dels oratges pentinadors de rocall i vegetació atien un contrapunt múltiple on el silenci, simfònicament, ordena una “eterna” música. Cercles de llum, cercles de so que configuren un cosmos que s'aquieta en les hores diürnes.

L'extrema i dreta unitat del far, el senyal lluminós –vital en el fosc torbellí de les galeries– i la solitud idealitzada han generat sovint imatges de caire al·legòric. Metàfores paoroses i terrorífiques en oposició amb al·legories d'un consolador recolliment o dipòsit d'esperances transcendents com a càpsula última, grial del coneixement i del destí.

Però més enllà d'aïtals idees literàries i artístiques, els fars i el Far de la Mola, són el recer d'una petita vida –vida real– oculta i particular, encerclada pel *temenos* de l'espai físic del lloc. Lloc, far que és, justament, gràcies al batec de l'activitat discreta, la dels farolers i la dels seus acompanyants i familiars. La vida interior del far, microcosmos temporal on els treballs circularment reiteratius, degoteig de dies que són solcats a fons per petites històries. Fetes a voltes heroïques, a vegades sorprenents, a moments mesquines, acompanyades sempre per la presència de les empremtes de la història gran. Esdevenir temporal i humà que ara podem guaitar des de l'arqueologia tecnològica de les deixalles objectuals i sobretot des de les anotacions conservades que a diari, ritualment i rigorosament, feien en el seu quadern els farolers.

Xavier Carbonell



EDITORIAL
MEDITERRÀNIA-EIVISSA

