

FARS DE SA DRAGONERA
FAROS DE

ELS FARS DE
SA DRAGONERA

LOS FAROS DE
SA DRAGONERA

ELS FARS DE SA DRAGONERA

LOS FAROS DE SA DRAGONERA

© Autoritat Portuària de Balears, 2017
© Dels textos: Javier Pérez de Arévalo
© De les fotografies: Rif Spahni, excepte quan s'especifica un altre
en el peu de foto
© Traducció al català: Miquel Arderiu

Creació i realització, Lunwerg, 2017
ISBN: 978-84-08-17470-7
Dipòsit legal: B 9326-2017
Imprimeix: Talleres Gráficos Soler

Lunwerg és un segell editorial d'Editorial Planeta, S.A.
Avinguda Diagonal, 662-664 – 08034 Barcelona
Carrer Josefa Valcárcel, 42 – 28027 Madrid

No és permesa la reproducció total o parcial d'aquesta obra, ni la seva incorporació a un sistema informàtic, ni la seva transmissió en cap forma ni per cap mitjà, sigui aquest electrònic, mecànic, per fotocòpia, per gravació o altres mètodes, sense el permís previ i per escrit de l'editor. La infracció dels drets esmentats pot ser constitutiva de delictes contra la propietat intel·lectual (Art. 270 i següents del Codi Penal). Dirigiu-vos a CEDRO (Centre Espanyol de Drets Reprogràfics) si necessiteu fotocopiar o escanejar cap fragment d'aquesta obra. Podeu contactar amb CEDRO al web www.conlicencia.com o per telèfon al 917 021 970/932 720 447.

Imprès a Espanya

El paper utilitzat per a la impressió d'aquest llibre és cent per cent lliure de clor i està qualificat de paper ecològic.

Javier Pérez de Arévalo
Rif Spahni



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears



AGRAÏMENTS

A la presidència i direcció de l’Autoritat Portuària de les Balears, la preocupació de la qual per la divulgació del patrimoni històric relacionat amb els senyals marítims queda palesa un cop més amb aquesta publicació.

A la direcció i personal encarregat del Parc Natural de sa Dragonera, per la seva continuada col·laboració amb els autors d’aquest llibre.

D’altra banda, expressem el nostre agraïment més sincer a les persones següents, per la seva contribució en aquest treball: Jorge Montañés, Juan Antonio García, Kole Seoane, personal de l’Arxiu del Ministeri de Foment, Moisés García, David Moré, Jaume García-Delgado, hereus de Ramón Castell, família Calafell, María José Castelló, Manuel Castelló, Antonio Marroig, Mari Carmen Barreña, Antonia Esplugues i Joan Mulet Mut.

AGRADECIMIENTOS

A la presidencia y dirección de la Autoridad Portuaria de Baleares, cuya preocupación por la divulgación del patrimonio histórico relacionado con las señales marítimas queda patente una vez más con esta publicación.

A la dirección y personal encargado del Parque Natural de Sa Dragonera, por su continua colaboración con los autores de este libro.

Por otro lado, expresamos nuestro más sincero agradecimiento a las siguientes personas, por su contribución en este trabajo: Jorge Montañés, Juan Antonio García, Kole Seoane, personal del Archivo del Ministerio de Fomento, Moisés García, David Moré, Jaume García-Delgado, herederos de Ramón Castell, familia Calafell, María José Castelló, Manuel Castelló, Antonio Marroig, Mari Carmen Barreña, Antonia Esplugues y Joan Mulet Mut.

*A tots els faroners i familiars, que deixaren part de les seves vides
als fars de sa Dragonera*

*A todos los fareros y familiares, que dejaron parte de sus vidas
en los faros de Sa Dragonera*

ÍNDIX

PRÒLEG	8
PRIMERA PART	
EL FAR DE SA DRAGONERA (NA PÒPIA)	21
INTRODUCCIÓ.	22
CONSTRUCCIÓ DEL FAR.	25
LA LLUM	43
ELS TORRERS.	54
ELS MARINERS	69
LA VIDA	80
LA POLÍTICA	96
L'ESTACIÓ ELECTROSEMAFÒRICA	112
S'APAGA LA LLUM.	116
SEGONA PART	
FARS DE LLEBEIG I TRAMUNTANA.	131
INTRODUCCIÓ.	132
EL DESCENS.	138
LES DONES.	152
LES NOVES TECNOLOGIES.	158
LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL	169
ELS NOUS EDIFICIS.	179
LA GUERRA CIVIL	188
TEMPS DE PENÚRIA	215
ELS AUTOMATISMES.	223
SA DRAGONERA ES QUEDA SENSE FARONERS.	247
EPÍLEG	254
BIBLIOGRAFIA	267
NOTES	269

ÍNDICE

PRÓLOGO.	8
PRIMERA PARTE	
FARO DE SA DRAGONERA (NA PÒPIA)	21
INTRODUCCIÓN	22
CONSTRUCCIÓN DEL FARO	25
LA LUZ.	45
LOS TORREROS	54
LOS MARINEROS	69
LA VIDA	80
LA POLÍTICA	96
LA ESTACIÓN ELECTROSEMAFÓRICA.	112
SE APAGA LA LUZ	116
SEGUNDA PARTE	
FAROS DE LLEBEIG Y TRAMUNTANA.	131
INTRODUCCIÓN	132
EL DESCENSO	138
LAS MUJERES.	152
LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS.	158
LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL	169
LOS NUEVOS EDIFICIOS	179
LA GUERRA CIVIL	188
TIEMPOS DE PENURIA.	215
LOS AUTOMATISMOS	223
SA DRAGONERA SE QUEDA SIN FAREROS.	247
EPÍLOGO.	255
BIBLIOGRAFÍA	267
NOTAS.	269

PRÒLEG

LA MÚSICA DEL FAR

L'evolució tecnològica dels últims anys ha fet prescindible la figura del faroner al servei d'un únic far on tradicionalment vivia i treballava amb la seva família, la qual cosa era una de les grans singularitats dels fars. Avui dia, sense aquests guardians i les seves famílies, i encara que els seus habitatges puguin tenir altres usos, els fars estan perdent l'ànima. En el documental *Luz de mar. La historia de los últimos fareros* (2011) s'hi diu: «Qué imagen tan sobrecogedora es un faro sin farero... Como un astillero vacío, como un barco sin remeros que le guíen y acompañen hasta llegar a buen puerto». Certament, no només s'acaba una permanència física en el far, sinó que s'extingeix una singular manera de viure i desapareix un patrimoni immaterial, sovint intangible, del qual han gaudit els fars durant més de cent cinquanta anys d'història.

L'autor d'aquest llibre, Javier Pérez de Arévalo, d'arrels tan poc marineres com les planures de Burgos, recalà a les Balears fa gairebé trenta anys. Músic de vocació, va trobar en els fars una professió en la qual les notes i els sons hi poguessin tenir cabuda, i animat per un afany creatiu i investigador ja fa anys que treballa en una encomiable tasca de preservació i divulgació dels fons documentals dels fars balears, que l'ha dut a publicar diversos llibres i participar en alguns documentals.

El mateix, que durant molts anys va estar destinat al far de la Mola de Formentera, en el documental esmentat deia que «En pocos lugares uno puede sentir la presencia simultánea de los cuatro

PRÓLOGO

LA MÚSICA DEL FARO

La evolución tecnológica de los últimos años ha hecho prescindible la figura del farero al servicio de un único faro en el que tradicionalmente vivía y trabajaba con su familia, lo que configuraba una de las grandes singularidades de los faros. Hoy, sin esos guardianes y sus familias, aunque sus viviendas puedan tener otros usos, los faros están perdiendo su alma. En el documental *Luz de mar. La historia de los últimos fareros* (2011) se dice: «Qué imagen tan sobrecogedora es un faro sin farero... Como un astillero vacío, como un barco sin remeros que le guíen y acompañen hasta llegar a buen puerto». Ciertamente, no solo toca a su fin una permanencia física en el faro, sino que se termina un singular modo de vida y desaparece un patrimonio inmaterial, a menudo intangible, del que han gozado los faros a lo largo de más de ciento cincuenta años de historia.

El autor de este libro, Javier Pérez de Arévalo, de cuna tan poco marinera como la mesetaria tierra burgalesa, recaló en Baleares hace casi treinta años. Este músico de vocación encontró en los faros una profesión en la que aquella pudiera tener cabida, y con su vena creativa e investigadora ya hace años que trabaja en la encomiable preservación y divulgación de los fondos documentales de los faros balears, destacando la publicación de varios libros y la participación en distintos documentales.

El propio Javier, durante muchos años destinado en el faro de La Mola de Formentera, en el ya mencionado documental señalaba que «En pocos lugares uno puede sentir la presencia simultánea de los cuatro elementos

de una manera tan evidente y provocadora como en los faros. Aquí, la tierra sirve de punto de apoyo de una torre, en cuya cima será prendido un fuego, para así poder navegar por unas aguas siempre enigmáticas pero prometedoras, ayudados por el aire que el caprichoso Eolo decide enviar unas veces en una dirección, y otras en la contraria [...]. Los faros esconden muchos tipos de sonidos, y los van enseñando poco a poco, como una orquesta sinfónica, con el paso del tiempo se convierten en fieles compañeros del farero. Es muy importante escuchar [...]. Solo la música puede explicar lo que sucede en el faro. Una torre muda, nunca sorda [...]. Lo más especial es el sonido, es esta ausencia de ruido humano, vives solo con este sonido. Viento y gaviotas, viento y gaviotas».

Al començament, la idea em va sobtar una mica, però reflexionant-hi vaig entendre el sentit de les seves paraules i aviat les vaig fer meves. No fa gaire, en una entrevista em van demanar que expliqués alguns records o vivències de quan vivia al far de Tossa de Mar (Girona) amb els meus avis, i evocant aquelles paraules vaig defugir l'anècdota i vaig acudir als sentits. A l'olor de mar que tot ho impregna els dies de temporal, a la humitat que implica viure-hi a tocar, a l'olor de gasolina i oli de la sala del motor del grup electrogen, a la terra mullada de l'hort on conreàvem verdures, a la pell vellutada i aromatitzada d'uns préssecs que groguejaven dia rere dia en obrir una finestra al matí. Aquell sabor a sal pujant al far a l'hivern, o el d'un albercoc en ple mes de maig. Aquell soroll del vent en dies de tramuntana, que fa tremolar els pins en furiosos moviments que més d'un cop acabaven trencant branques o vencent la seva verticalitat, el pausat i constant moviment de la màquina de rotació del far, que acompanyava persistent el moment d'agafar el son mentre hom s'arronsava al llit, l'esclafit d'un llamp en el parallamps i una blavosa derivació pel passadís. Un clarejar tornassolat en un horitzó

de una manera tan evidente y provocadora como en los faros. Aquí, la tierra sirve de punto de apoyo de una torre, en cuya cima será prendido un fuego, para así poder navegar por unas aguas siempre enigmáticas, pero prometedoras, ayudados por el aire que el caprichoso Eolo decide enviar unas veces en una dirección, y otras en la contraria [...]. Los faros esconden muchos tipos de sonidos, y los van enseñando poco a poco, como una orquesta sinfónica, y con el paso del tiempo se convierten en fieles compañeros del farero. Es muy importante escuchar [...]. Solo la música puede explicar lo que sucede en el faro. Una torre muda, nunca sorda [...]. Lo más especial es el sonido, es esta ausencia de ruido humano, vives solo con este sonido. Viento y gaviotas, viento y gaviotas».

Al principio me chocó un poco la idea, pero reflexionando en ella comprendí el sentido de sus palabras y pronto las hice mías. Recientemente, en una entrevista que me hicieron en la que me pedían que contara algunos recuerdos o vivencias de cuando yo vivía en el faro de Tossa de Mar (Girona) con mis abuelos, evocando aquellas palabras, rehuí la anécdota y acudí a los sentidos. A ese olor de mar que todo lo impregna en días de temporal, a esa humedad que entraña vivir a su vera, a ese olor a gasolina y aceite del cuarto del motor del grupo electrogen, a esa tierra mojada del huerto en el que cultivábamos verduras, a esa piel aterciopelada y aromatizada de unos melocotones que amarilleaban día tras día al abrir una ventana por la mañana. Ese sabor a sal subiendo al faro en invierno, o el de un albaricoque en pleno mayo. Ese ruido del viento en días de tramontana, que hace blandir los pinos en furiosos movimientos que más de una vez terminaban por desgajar ramas o por vencer su entera verticalidad, el pausado y constante movimiento de la máquina de rotación del faro, que acompañaba pertinaz la toma del sueño mientras uno se acurrucaba en la cama, el chasquido de un relámpago sobre el pararrayos y una co-rediza y azulada derivación por el pasillo. Un amanecer

que s'obre al nou dia, la permanent visió d'un paisatge agrest i natural, un crepuscle multicolor, i què es pot dir d'aquesta llampada tan particular del feix de llum del far que s'endinsa vers l'horitzó nit rere nit.

Ens hem quedat sols amb aquest últim sentit. Desapareix la cridòria infantil d'uns marrecs que juguen als seus patis, l'olor d'una cuina, dels bullits i els plats calents, l'activitat d'un taller on es fan reparacions i les tasques diàries de manteniment, el tràfec d'anades i vingudes per comprar, de descàrrega de materials... S'esvaeix la simbiosi d'una vida afermada a la naturalesa i la biodiversitat de l'entorn: el fum d'un abocador adjacent amb les restes del qual es fertilitza la terra, el cicle agrari de l'hort i la seva inherent atracció per als ocells de l'entorn, l'aroma de les plantes del jardí, el voleteig de les abelles i dels altres insectes durant la floració primaveral, i fins i tot els miols dels gats que fan fugir els rosegadors i mantenen sanejades les cisternes de l'aigua. Se'n van plors i riures de nens i adults davant les alegries i les penes de la vida, bona part de les quals viscudes entre les quatre parets d'aquell habitatge. En el cas del *meu* far, un punt entre el poble i el mar. Una llar entre el so d'un campanar puntual a la seva cita horària i amb els seus morts, preparat per a casaments, bateigs i altres celebracions litúrgiques; i l'onatge del mar, a cops gairebé silenciosos, normalment fent-se present de manera pausada però constant, i a voltes abraonant-se furiós contra les roques amb insòlita virulència.

Efectivament, tot plegat conforma una particular melodia que alguns hem tingut la fortuna de poder gaudir. No sembla possible, però, que es pugui repetir en el futur, i el far, desposseït de la seva ànima, resta com un mut i fred testimoni a l'abisme costaner. De vegades, els nous usos dels antics habitatges permeten aproximar-ne l'ésser a la població, però altres vegades són l'objecte d'intervencions desafortunades.

tomasolado en un horizonte que se abre al nuevo día, la permanente visión de un paisaje agreste y natural, un crepúsculo multicolor, y qué decir de ese destello tan particular del haz de luz del faro que noche tras noche lanza al horizonte.

Con ese último sentido solos nos hemos quedado. Desaparecen el griterío infantil de unos críos que juegan en sus patios, el olor de una cocina, sus pucheros y sus platos calientes, la actividad de un taller en el que hacer reparaciones y diarios trabajos de mantenimiento, el trajín de unas idas y venidas de compras, de descarga de materiales... Se desvanecen la simbiosis de una vida apegada a la naturaleza y la biodiversidad de su entorno: el humo de un basurero adyacente con cuyos restos se fertiliza la tierra, el ciclo agrario del huerto y la inherente atracción del mismo sobre los pájaros del entorno, el aroma de las plantas del jardín, el revoloteo de abejas y otros insectos durante la floración primaveral, e incluso el maullido de los gatos ahuyentadores de roedores con los que mantener saneadas las cisternas del agua. Se van llantos y risas de niños y mayores ante las alegrías y las penas de la vida, buena parte de las cuales acaecen entre las cuatro paredes de la vivienda. En el caso de *mi* faro, un punto entre el pueblo y el mar. Un hogar entre el sonido de un campanario puntual a su cita horaria y con sus muertos, presto a bodas, bautizos y otras celebraciones litúrgicas, y el oleaje del mar, a veces casi silencioso, normalmente haciéndose presente de manera pausada, pero constante, y en ocasiones furioso abalanzándose sobre las rocas con inusitada virulencia.

Efectivamente, todo ello conforma una particular melodia que algunos hemos tenido la fortuna de disfrutar. No parece posible que eso pueda vivirse en el futuro, y el faro desposeído de su alma, resta como un mudo y frío testigo en el abismo costero. En ocasiones los nuevos usos de las antiguas viviendas permiten aproximar su ser a la población, pero otras veces son objeto de desafortunadas intervenciones.



María del Carmen Mancisidor Barreña en braços de la seva mare, María del Carmen Barreña García, al far de Tramuntana el 1960 (Col·lecció María del Carmen Barreña García).

María del Carmen Mancisidor Barreña en brazos de su madre, María del Carmen Barreña García, en el faro de Tramuntana en 1960. (Colección María del Carmen Barreña García.)

Aquest és un llibre dedicat als fars de l'illa de sa Dragonera, a perpetuar la memòria de tres fars i les vicissituds de les desenes de famílies que els van habitar. En una entrevista per al documental de TVE *Llum de mar* (2005), el mateix Javier deia: «Los libros de servicio de los faros son el espejo de la historia que parece mentira que pueda verse a partir de la documentación de sitios tan aislados [...]. En los faros hay historias muy humanas pero también muy dramáticas». En aquest llibre, el lector en descobrirà l'arquitectura, la tecnologia i les vivències que allí s'hi esdevingueren. A més de fotografies de caràcter familiar d'un indubtable valor històric, aquesta obra



El tècnic mecànic de senyals marítimes Tomás Mancisidor Arias-Valdés amb la seva filla, María del Carmen Mancisidor Barreña, al brocal del pou del far de Tramuntana el 1960 (Col·lecció María del Carmen Barreña García).

El técnico mecánico de señales marítimas Tomás Mancisidor Arias-Valdés con su hija María del Carmen Mancisidor Barreña en el brocal del pozo del faro de Tramuntana en 1960. (Colección María del Carmen Barreña García.)

Es este un libro dedicado a los faros de la isla de Sa Dragonera, a perpetuar la memoria de tres faros y las vicisitudes de las decenas de familias que los han habitado. El propio Javier en una entrevista en el documental de TVE *Llum de mar* (2005) decía: «Los libros de servicio de los faros son el espejo de la historia que parece mentira que pueda verse a partir de la documentación de sitios tan aislados [...]. En los faros hay historias muy humanas, pero también muy dramáticas». En este libro, el lector descubrirá su arquitectura, su tecnología y las vivencias que allí han tenido lugar. Junto a fotos de carácter familiar de indudable valor histórico, esta obra se acompaña de

inclou extraordinàries imatges actuals del fotògraf mallorquí Rif Spahni, que ha sabut captar a través del seu objectiu l'essència de l'illa i els seus fars.

En la meua trajectòria d'investigació històrica centrada en la vida quotidiana dels fars d'Espanya, sempre he sentit una gran curiositat pels que estan situats en illes, ja que condensen el millor i el pitjor de la vida en aquests edificis singulars al servei de la comunitat internacional. Un interès que m'ha dut a visitar-ne molts –no encara, però, els protagonistes d'aquestes pàgines, que espero poder conèixer aviat–, amb l'objectiu de trepitjar aquells aspres territoris per tenir un millor coneixement de causa sobre el particular. Durant dècades la vida en aquesta mena de fars demanava grans dosis d'adaptació al medi i una vida personal i familiar en perfecta harmonia amb la natura, si no es volia córrer el risc de passar-ho força malament. Les possibilitats de relació social es reduïen molt, l'abastament alimentari era deficitari, i les condicions d'assistència mèdica, educativa i religiosa molt precàries, si no completament inexistentes. Columbretes (Castelló), Medes (Girona), Alborán (Almeria), Aire (Menorca), Cabrera (Mallorca), Tagomago, es Penjats i sa Conillera (Eivissa), Alegranza (Lanzarote), Lobos (Fuerteventura), Cíes i Ons (Pontevedra), Lobeira, Sálvora i Sisargas (la Corunya), Pancha (Lugo) o Mouro (Santander) són algunes illes de la geografia espanyola amb fars de vida singular. En alguns d'ells, com a sa Dragonera, hi havia la possibilitat de compartir l'espai amb petites comunitats de famílies camperoles i/o marineres, una convivència que donava lloc a tota mena d'experiències.

En qualsevol cas, per la força de la natura, la vida en aquests fars aïllats es revestia d'un halo singular, amb el qual conviuriem ja per sempre les famílies que els habitaven, per més que amb el pas del temps assolissin millors destinacions. Treballar i viure en un far aïllat marcava per sempre. M'ho ha explicat

extraordinarias imágenes actuales del fotógrafo mallorquí Rif Spahni, que a través de su objetivo ha sabido captar la esencia de la isla y de sus faros.

En mi trayectoria de investigación histórica centrada en la vida cotidiana de los faros de España, los situados en islas han despertado enormemente mi curiosidad, pues condensan en sí mismos lo mejor y lo peor de la vida en estos edificios singulares al servicio de la comunidad internacional. Este interés me ha llevado a visitar muchos de estos faros —aunque todavía no los protagonistas de esta obra, que espero poder conocer pronto—, con el objetivo de pisar esos ásperos territorios para tener un mejor conocimiento de causa sobre el particular. Durante décadas, la vida en este tipo de faros necesitaba de grandes dosis de adaptación al medio y de una vida personal y familiar en perfecta armonía con la naturaleza, si no se quería correr el riesgo de pasarlo francamente mal. Las posibilidades de relación social quedaban muy reducidas, el abastecimiento alimentario era deficitario y las condiciones de asistencia médica, educativa y religiosa muy precarias, cuando no inexistentes. Columbretes (Castellón), Medes (Girona), Alborán (Almería), Aire (Menorca), Cabrera (Mallorca), Tagomago, Es Penjats y Sa Conillera (Eivissa), Alegranza (Lanzarote), Lobos (Fuerteventura), Cíes y Ons (Pontevedra), Lobeira, Sálvora y Sisargas (Coruña), Pancha (Lugo) y Mouro (Santander) son algunas islas de la geografía española con faros de vida singular. En algunos de ellos, como en Sa Dragonera, cabía la posibilidad de compartir el espacio con pequeñas comunidades de familias campesinas y/o marineras, una convivencia de la que también resultaban todo tipo de experiencias.

En cualquier caso, por la fuerza de la naturaleza, la vida en esos faros aislados se revestia de un halo singular, con el que las familias que los habitaban convivirían para siempre, por más que con los años cambiaran a un mejor destino. Trabajar y vivir en un

D'esquerra a dreta: Antonia Esplugues Pastor, Fina Cabot Alemany i Vicente Esplugues Pastor dalt d'una barqueta feta pels tècnics mecànics de senyals marítimes Bartomeu Cabot Alemany i Miquel Torrens Carrió, arribant al port de Sant Elm d'Andratx l'estiu de 1955 (Col·lecció Antonia Esplugues Pastor).

De izquierda a derecha: Antonia Esplugues Pastor, Fina Cabot Alemany y Vicente Esplugues Pastor en una barca. Foto hecha por los técnicos mecánicos de señales marítimas Bartomeu Cabot Alemany y Miquel Torrens Carrió, llegando al puerto de Sant Elm d'Andratx, en el verano de 1955. (Colección Antonia Esplugues Pastor.)



personalment gent que ha viscut aquest passat. És el valent testimoni, per exemple, que em van transmetre dues dones que, amb poc més de vint anys, en casar-se, van haver de fer la maleta no per anar-se'n de viatge de noces, sinó per deixar les seves ciutats i acompanyar els seus marits, que s'acabaven d'incorporar al Cos de Faroners, a la seva destinació a l'illa de sa Dragonera. Allà totes dues van quedar en estat i van haver de tornar a les respectives ciutats de procedència (València i Vinaròs) per tenir les seves filles amb assistència sanitària. Després, amb dues Carmes en braços, van tornar a l'illa, les riques tonalitats de llum de la qual van il·luminar uns ulls petits que tot just s'obrien a la vida.

Antonia Esplugues Pastor, nascuda a València el 1933, és la vídua del palmèsà Bartomeu Cabot

faro aislado marcaba para siempre. Así lo he podido recoger directamente de las entrevistas a personas con ese pasado. Como el valiente testimonio de dos mujeres que, con poco más de 20 años, al casarse, tuvieron que hacer la maleta no para un común viaje de novios, sino para dejar sus ciudades y acompañar a sus maridos recién ingresados en el Cuerpo de Faros, a su destino en Sa Dragonera. Allí ambas quedaron embarazadas y tuvieron que regresar a sus respectivas ciudades de procedencia (Valencia y Vinaròs) para poder recibir la asistencia sanitaria que requiere todo parto, y luego regresar con dos Carmenes en brazos a la isla, cuyas ricas tonalidades de luz iluminaron sus tiempos ojos abriéndose a la vida.

Antonia Esplugues Pastor, nacida en Valencia en 1933, es viuda del palmésano Bartolomé Cabot

Alemany, que va estar destinat al far de Tramuntana entre l'octubre de 1954 i desembre de 1956, i va haver d'afrontar a l'illa un segon embaràs. María del Carmen Barreña García, nascuda a Conca el 1936 però criada a Vinaròs (Castelló), va estar casada amb el vinarossenc Tomás Mancisidor Arias-Valdés, destinat també al far de Tramuntana del gener de 1958 al gener de 1961. D'aquí marxà cap a les Columbretes, on fou destinat el seu marit, que morí a Vinaròs el 1964 durant un període de llicència, a causa d'un fulminant atac de cor amb només 33 anys i deixant vídua i dues filles petites. Des dels actuals domicilis a Barcelona i Vinaròs, i malgrat les dificultats viscu-des i els anys que han passat, totes dues manifesten conservar un bon record del pas per sa Dragonera i de la relació amb els altres companys de Llebeig, els suplents, els guardes i les seves famílies.

Agradable remembrança que ens evoca els versos d'un gran poeta mallorquí amb els quals és apropiat cloure aquest pròleg i donar pas al contingut del llibre. A finals del segle XIX, quan a sa Dragonera només hi havia el far de na Pòpia, Miquel dels Sants Oliver va escriure el sonet «Nit clara d'estiu»:

*Com balena gegant, la Dragonera,
vora la cala de Sant Telm descansa;
clara és la nit, superba la bonança,
grat l'aroma dels pins de la ribera.*

*La barca, al clar de lluna fuig lleugera
i a l'ombra de l'illot sa vela atansa;
brilla en el far la llum de l'Esperança
i en el cel s'estelada matinera.*

Gairebé un segle després, l'escriptor andritxol Baltasar Porcel, l'imaginari d'infantesa i joventut del qual estava estretament vinculat a l'illa, acabà amb aquests versos una crònica titulada «Dragonera», que aparegué a *La Vanguardia* l'1 de setembre

Alemany, destinado en el faro de Tramontana entre octubre de 1954 y diciembre de 1956, y tuvo que afrontar en la isla un segundo embarazo. María del Carmen Barreña García, nacida en Cuenca en 1936, pero criada en Vinaròs (Castellón), es viuda del vinarocense Tomás Mancisidor Arias-Valdés, destinado en el faro de Tramontana entre enero de 1958 y enero de 1961. Se marchó de Sa Dragonera a Columbretes, a cuyo servicio estaba destinado su marido cuando, estando de licencia en Vinaròs, falleció en 1964, a los 33 años de edad, de un fulminante ataque cardíaco, dejando viuda y dos niñas de corta edad. Desde sus actuales domicilios de Barcelona y Vinaròs, y a pesar de las dificultades vividas y los años transcurridos, mantienen grato recuerdo de su paso por Sa Dragonera y su relación con los otros compañeros de Llebeig, los suplentes, los guardas y sus familias.

Agradable remembranza que nos evoca los versos de un gran poeta mallorquín con el que parece oportuno concluir el prólogo y dar paso al contenido del libro. Miquel dels Sants Oliver a finales del siglo XIX cuando en Sa Dragonera solo estaba el faro de Na Pòpia, escribió el soneto «Nit clara d'estiu»:

*Com balena gegant, la Dragonera,
vora la cala de Sant Telm descansa;
clara és la nit, superba la bonança,
grat l'aroma dels pins de la ribera.*

*La barca, al clar de lluna fuig lleugera
i a l'ombra de l'illot sa vela atansa;
brilla en el far la llum de l'Esperança
i en el cel s'estelada matinera.*

Transcurrido casi un siglo, el escritor andragense Baltasar Porcel, cuyo imaginario de infancia y juventud está estrechamente vinculado a la isla, en una crónica titulada «Dragonera», publicada en *La Vanguardia* el 1 de septiembre de 1988, acabó con estos versos,



Far de Tramuntana, 1955. D'esquerra a dreta: Bartomeu Cabot Alemany, Vicente Esplugues Pastor, Antonia Esplugues Pastor i Fina Cabot Alemany (Col·lecció Antonia Esplugues Pastor).

Faro de Tramuntana, 1955. De izquierda a derecha: Bartomeu Cabot Alemany, Vicente Esplugues Pastor, Antonia Esplugues Pastor y Fina Cabot Alemany. (Colección Antonia Esplugues Pastor.)

de 1988. Hi explicava que el suís Robert Walter Meier els havia musicat feia poc i els interpretava a l'orgue de la parròquia d'aquella localitat. Una altra evidència de la música del far...

David Moré Aguirre. *Historiador*

señalando que el suizo Robert Walter Meier hacía poco les había puesto música y los interpretaba al órgano de la parroquia de esa localidad. Otra evidencia más de la música del faro...

David Moré Aguirre. *Historiador*

ABANS DE DESEMBARCAR

Abans de desembarcar a cala Lladó i començar a caminar per qualsevol dels corriols que des d'allí es ramifiquen, sa Dragonera desperta inexorablement la nostra imaginació; en primer lloc perquè és una illa i, en segon, per creure's terra de dracs. Tant és que aquests dracs pertanyin al món mitològic o al biològic perquè, en el primer cas, n'hi hauria prou per despertar en tothom que en veïés la silueta illenca, fos en un mapa o surant al mar davant de la costa mallorquina, un caleidoscopi d'idees i sensacions fantàstiques amb les quals viatjar cap a temps de forces tel·lúriques ineluctables. I en el segon, no ens escaparíem de l'enigmàtica atracció de tot el que fa referència al rèptil i de les seves antigues reminiscències nigromàntiques.¹ Sa Dragonera és, per tant, polifacètica i misteriosa, començant pel nom. Els animals i vegetals que hi habiten la coneixen per les seves essències, però les persones la coneixem per l'aparença i, entre el que és aparent, el nom és, potser, el que més ens la representa i condiciona. És per això que hom no es dirigeix de la mateixa manera a sa Conillera, a Cabrera, a Tagomago o a l'illa de l'Aire, perquè cada una ens imposa el seu nom i, amb ell, un apel·latiu que segles enrere van imposar unes persones que decidiren aplicar-lo i comunicar-lo als seus descendents. El sentit de les paraules, però, evoluciona, muta i s'adapta, de manera que amb el pas dels anys es poden convertir en éssers transformats i seleccionats per la imaginació de l'home, que n'elimina les significacions indesitjables i conserva només les que els donen sentit, sigui un sentit pràctic o simbòlic.

Arribar a sa Dragonera és, doncs, instal·lar-se en el mite, en el que és meravellós i arquetípic, és a dir, recalar a les platges del nostre inconscient col·lectiu per desembarcar i explorar aquesta illa misteriosa que en realitat representa la nostra personalitat com

ANTES DE DESEMBARCAR

Antes de desembarcar en cala Lladó y comenzar a caminar por cualquiera de las veredas que desde allí se ramifican, Sa Dragonera despierta inexorablemente nuestra imaginación; primero por ser una isla y, segundo, por pretenderse tierra de dragones. Da igual que esos dragones pertenezcan al mundo mitológico o al biológico, porque, si fuera lo primero, bastaría por sí mismo para despertar en todo aquel que viera su isleña silueta, ya en un mapa o flotando allí en el mar frente a la costa mallorquina, un caleidoscopio de ideas y sensaciones fantásticas con las que viajar hacia tiempos de fuerzas telúricas ineluctables. Y si fuera lo segundo, no escaparíamos de la enigmática atracción que supone todo aquello procedente del reptil y de sus antiguas reminiscencias nigrománticas.¹ Sa Dragonera es, por tanto, polifacética y misteriosa, comenzando por su propio nombre. Sus habitantes animales y vegetales la conocen por sus esencias, pero las personas la conocemos por la apariencia, y, entre lo aparente, el nombre es, quizá, lo que más nos la representa y condiciona. Por eso no se dirige uno de la misma manera a Sa Conillera, a Cabrera, a Tagomago o a la isla del Aire, porque cada una nos impone su nombre y, con su nombre, un apelativo que siglos atrás fue a su vez impuesto por unas personas que decidieron aplicárselo y comunicarla así a sus descendientes. Pero el sentido de las palabras evoluciona, muta y se adapta, de manera que con el paso de los años pueden convertirse en seres transformados y seleccionados por la imaginación del hombre, eliminando las significaciones indeseables y conservando únicamente aquellas que proporcionan sentido a las mismas, ya sea un sentido práctico o simbólico.

Llegar a Sa Dragonera es, pues, instalarse en el mito, en lo maravilloso y arquetípico; es decir, recalar en las playas de nuestro inconsciente colectivo para desembarcar y explorar esta isla misteriosa que representa en realidad nuestra personalidad como individuos. Sin



a individus. El meu propòsit amb aquest treball, però, serà desmitificar en certa manera una mica l'illa, perquè, en deixar al descobert part de la seva història, d'alguna manera matem la llegenda que romanía a la seva atmosfera, i en aquest sentit el visitant perd lleugerament la perspectiva de l'imaginari col·lectiu, per endinsar-se en l'univers subjectiu, individual, és a dir, allò que la història ens suggereix a cada un de nosaltres. En definitiva, aquest procés d'investigació històrica no pot significar més que un pas del pensament jungià al pensament freudià. L'èxit de la

embargo, mi propósito con este trabajo es en cierta manera desmitificar un poco la isla, ya que, al dejar descubierta parte de su historia, matamos de alguna manera la leyenda que permanecía en su atmósfera, y en este sentido el visitante pierde ligeramente la perspectiva de ese imaginario colectivo, para adentrarse en el universo subjetivo, individual; es decir, lo que la historia nos sugiere a cada uno de nosotros. En definitiva, este proceso de investigación histórica no puede sino significar un paso de lo jungiano a lo freudiano. Pero en el equilibrio radica el éxito de la supervivencia, y por eso

supervivència rau en l'equilibri, i és per això que una sa Dragonera equilibrada tant pel que fa al seu ecosistema com en allò que té a veure amb el seu significat per a l'home, serà la clau perquè es conservi tan poc deteriorada com sigui possible.

Així doncs, m'agradaria que amb aquest trosset d'història revelada amb què vull contribuir, el visitant de sa Dragonera fondegi, a més, a les aigües de la seva illa personal i, quan contempli els fars, es posi davant d'un mirall per veure la seva vida reflectida en les tres perspectives temporals que, malgrat que d'alguna manera no són més que un artifici humà, no podem negar que són les que ens afecten quan contemplem la nostra existència: el passat, el present i el futur. I és que, fins i tot quan parlem de fars, sa Dragonera és força singular, i ho és perquè el seu perímetre n'inclou tres, un dels quals avui és només una ruïna, l'altre està abandonat però continua il·luminant els vaixells, mentre que el tercer, a més de funcionar com a senyal marítim, ha estat rehabilitat i serveix d'espai cultural. Tres maneres diferents de contemplar un far, que representen les tres perspectives temporals a les quals em referia abans. La ruïna del far de na Pòpia, com aquells trossos de la nostra vida que ja no podem recuperar però als quals convé tornar sense por, per aprendre d'ells i amb ells; el buit del far de Llebeig, sense faroners que l'habitin, com la representació de la soledat a la qual, en última instància, ens hem d'enfrontar tots per decidir les coses que afecten la nostra vida en aquella porció de temps tetraplègic que anomenem present; i, per últim, la reconciliació amb frustracions i fracassos o, senzillament, amb un temps perdut, mitjançant la creació de somnis i esperances per al futur que ens evoca el far de Tramuntana en veure'l adaptat a nous usos, mantenint l'eficàcia com a instrument d'ajuda a la navegació però ajudant també a navegar tots els que accedeixen a l'interior amb la curiositat del viatger, en una singladura diferent

una Sa Dragonera equilibrada tanto en lo referente a su ecosistema como en lo que respecta a su significado para el hombre será la clave para que permanezca lo menos deteriorada posible.

Así pues, me gustaría que, con este trocito de historia desvelada con el que pretendo contribuir, el visitante de Sa Dragonera fondee, además, en las aguas de su isla personal y se enfrente, al contemplar los faros, con un espejo donde ver reflejada su vida en las tres perspectivas temporales que, aunque en cierta manera no sean sino un artificio humano, no podemos negar que son las que nos afectan a la hora de contemplar nuestra existencia: el pasado, el presente y el futuro. Y es que, incluso a la hora de hablar de faros, Sa Dragonera es muy singular, y lo es porque encierra en su perímetro tres de ellos, de los cuales uno está en ruinas, el otro se encuentra abandonado pero alumbrando a los barcos y el tercero también está funcionando como señal marítima, pero al mismo tiempo, tras ser rehabilitado, también sirve de espacio cultural. Tres maneras diferentes de contemplar un faro, que representan las tres perspectivas temporales a las que antes me refería. La ruina del faro de Na Pòpia, como aquellos trozos de nuestra vida que ya no podemos recuperar, pero a los que conviene retrotraerse sin miedo para aprender de ellos y con ellos; el vacío del faro de Llebeig, sin fareros que lo habiten, como representación de la soledad a la que en última instancia todos hemos de enfrentarnos para decidir las cosas que afectan a nuestra vida en esa porción de tiempo tetraplègic que denominamos presente; y, por último, la reconciliación con frustraciones y fracasos o, sencillamente, con un tiempo perdido, mediante la creación de sueños y esperanzas para el futuro, cosa que nos evoca el faro de Tramuntana al verlo adaptado a nuevos usos, manteniendo su eficacia como ayuda a la navegación, pero ayudando también a navegar a los que entran en su interior con la curiosidad del viajero, en una singladura diferente pero necesaria para



però necessària per afrontar el futur de la nostra existència, amb il·lusió, amb la confiança de poder adaptar-nos nosaltres mateixos a les noves circumstàncies de la vida, siguin quines siguin.

Faltaria un tercer model possible de far, el que continua il·luminant les costes i on encara viuen el faroner i la seva família, ja gairebé un anacronisme avui dia, si bé, afortunadament, al nostre país encara en trobem exemples. I aquesta tipologia, a sa Dragonera la representa el visitant mateix, perquè aquest tipus de far no és més que un èmul de nosaltres mateixos immersos en la societat, un tot del qual no podem escapar, un conjunt d'interrelacions familiars i socials funcionant com cables que condueixen l'energia perquè puguem desenvolupar la nostra vida amb eficàcia, mantinguts i controlats alhora per la gent més propera a nosaltres.

En definitiva, amb aquest llibre espero poder col·laborar una mica a donar a conèixer aquesta preciosa illa que és sa Dragonera, sense descompensar, però, el necessari equilibri entre llegenda i història. I si també fos possible, motivar l'excursionista que hi recal·li a fer una ruta pels seus fars, com un viatge al seu interior, perquè estic segur que cada un d'aquests tres fars el pot ajudar a il·luminar de manera diferent les costes de l'illa que som cada un de nosaltres.

afrontar el futuro de nuestra existencia, con ilusión, con la confianza de poder adaptarnos nosotros mismos a las nuevas circunstancias de la vida, sean cuales sean.

Faltaría un tercer modelo posible de faro: aquel que continúa alumbrando las costas y albergando todavía en su interior al farero y su familia, ya casi un anacronismo en nuestros días, pero de los que afortunadamente aún existen bastantes ejemplos en nuestro país. Y ese faro lo representa en Sa Dragonera el propio visitante, porque ese tipo de faro no es otra cosa que un émulo de nosotros mismos inmersos en la sociedad, un todo del que no podemos escapar, un conjunto de interrelaciones familiares y sociales funcionando como cables que conducen la energía para que podamos desarrollar nuestra vida eficazmente, mantenidos y controlados al mismo tiempo por la gente más cercana a nosotros.

En definitiva, con este libro espero colaborar en algo al conocimiento de esta preciosa isla que es Sa Dragonera sin descompensar el necesario equilibrio entre leyenda e historia, y si fuera posible también me gustaría motivar al excursionista que en ella recal·le a realizar una ruta por sus faros, como un viaje a su propio interior; porque estoy seguro de que cada uno de estos tres faros puede ayudarle a iluminar de forma diferente las costas de esa isla que cada uno de nosotros somos.

PRIMERA PART
FAR DE SA DRAGONERA (NA PÒPIA)

PRIMERA PARTE
EL FARO DE SA DRAGONERA (NA PÒPIA)

INTRODUCCIÓ

Na Pòpia té l'elegància de les ruïnes: la seva presència et subjuga i el misteri et captiva. No debades els artistes del segle XIX foren uns apassionats de les ruïnes, de manera que al cim de sa Dragonera t'empasses bocinets d'aquest romanticisme amb cada inspiració. Són les restes del far; és la impressionant paret de 350 metres que cau directament al mar; és el silenci que allà mantenen les gavines i la mirada escrutadora amb què analitzen qualsevol presència de bípedes, potser per pidolar després unes engrunes d'un frugal refrigeri; és l'espectacular panoràmica de la costa mallorquina; però, sobretot, és la imatge evocada dels torrers i les seves famílies vivint la quotidianitat d'aquest espai punxegut. En definitiva, un espectacle digne de qualsevol quadre de Friedrich o Turner.

No hi ha dubte que l'estudi de la història canvia la perspectiva de la mirada, i per això contemplem de manera molt diferent un claustre romànic quan en descobrim el significat del bestiar iconogràfic; el mateix s'esdevé amb la «història biològica», és a dir, l'estimació profunda que sentim per un entorn natural quan adquirim coneixements sobre les espècies vegetals o animals que s'hi han desenvolupat i que se t'apareixen a cada passa que hi fas. I podríem continuar el paral·lelisme amb la geologia, la música, etc.

Quant al far de na Pòpia, resulta evident que no s'hi pot pujar i restar indolent davant l'espectacle aclaparador que hi contemplem, que encara fa més impressió si se'n coneix la història.

Aquest serà, precisament, un dels propòsits de la primera part del llibre, intentar que quan el caminant curiós arribi al vell far de sa Dragonera no romangui impassible després de l'esforç fet per ascendir-hi. La meua tasca no és gens complicada, perquè la natura s'encarregarà de fer la major part del treball,

INTRODUCCIÓN

Na Pòpia tiene la elegancia de las ruinas: te subyuga con su presencia y te cautiva su misterio. No en vano los artistas del siglo XIX fueron unos apasionados de las ruinas; de manera que en la cima de Sa Dragonera tragas trocitos de ese romanticismo en cada bocanada de aire inspirado. Son los restos del faro; es la impresionante pared de 350 metros que cae directamente al mar; es el silencio que allí mantienen las gaviotas y la mirada escrutadora con la que analizan cualquier presencia bípeda, quizá para luego mendigar unas migajas de un frugal tentempié; es la impresionante panorámica de la costa mallorquina; pero sobre todo es la imagen evocada de los torreros y sus familias viviendo la cotidianidad de ese puntiagudo espacio. En definitiva, todo un espectáculo digno de cualquier cuadro de Friedrich o Turner.

Indudablemente, el estudio de la historia cambia la perspectiva de la mirada, por eso uno contempla de forma muy distinta un claustro románico cuando descubre el significado de su bestiario iconográfico, y lo mismo ocurre con la «historia biológica»: la apreciación de un entorno natural es más profunda cuando aprendes sobre las especies vegetales o animales que allí se han desarrollado y que te aparecen en cada recodo del camino... Y podríamos continuar este paralelismo con la geología, la música, etc.

En cuanto al faro de Na Pòpia, resulta evidente que no se puede subir hasta allí arriba y permanecer indolente frente al espectáculo apabullante que se te ofrece, siendo todavía mucho más fuerte la impresión causada por la aparición de esas ruinas, si además has buceado en la historia del propio faro.

Y este será precisamente uno de los propósitos de la primera parte del libro: intentar que el curioso caminante, al llegar hasta el viejo faro de Sa Dragonera, no permanezca impassible después del esfuerzo realizado durante el ascenso. Mi tarea no es para nada complicada, pues la naturaleza se encargará de hacer la mayor parte del



sacsejant-lo sense pietat durant tot el trajecte de pujada; amb la marinada contínua que sembla fer de cicerone revolt rere revolt; amb els murs de pedra que et recorden els límits de la nostra humanitat; amb l'aguait constant de les sargantanes, que s'amaguen entre els arbustos fugint de quelcom tan aliè a elles com és un ésser bípede i calçat; o gràcies a la gran paleta de colors amb què sa Dragonera pinta cada dia el quadre de la seva existència.

trabajo, zarandeando al visitante sin ninguna piedad durante todo el camino que dura el trayecto hasta la cima con la continua brisa marina que parece actuar de cicerone curva tras curva, con los muros de piedra recordándole los límites de nuestra humanidad, con la frecuente escucha de lagartijas que se esconden entre los arbustos huyendo de algo tan ajeno a ellas como es un ser bípedo y calzado o con la gran paleta de colores con la que Sa Dragonera pinta cada día el cuadro de su existencia.

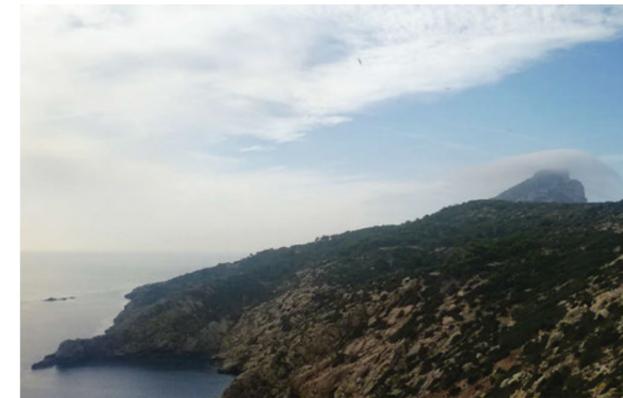


El far, però, no es pot veure gairebé fins al final de la pujada, quan de sobte, després d'un revolt, topes amb uns murs que, per la perspectiva amb què els has de mirar, semblen una miniatura d'algun dels temples budistes disseminats pel Tibet, o si més no aquesta és la sensació que em produeix veure'l aparèixer per damunt del meu cap.

Coneguem una mica, doncs, el que significa aquest enclavament i el que hi va passar, perquè quan hi arribem cansats i ens assegum en algun dels murs encara jacents, no sigui el final d'un ascens sinó l'inici d'un viatge, el de la imaginació, i possiblement el que ens deixarà més empremta.

Pero el faro no se puede contemplar hasta prácticamente el momento final del ascenso, cuando de repente, al doblar una curva, te topas con unos muros que, a causa de la perspectiva con la que te ves obligado a mirarlos, parecen una miniatura de algunos de esos templos budistas desperdigados por el Tíbet, o al menos esa es la sensación que a mí me produce al verlo aparecer por encima de mi cabeza.

Conozcamos, pues, un poco lo que significa ese enclave y lo que allí ocurrió, para que, al llegar cansados y sentamos en alguno de los muros aún yacientes, esto no signifique el final de un ascenso, sino el principio de un viaje, el de la imaginación, que posiblemente será el que nos dejará mayor huella.



Na Pòpia immersa en un núvol. Fenomen freqüent que motivà que el far fos apagat. Foto: Javier Pérez de Arévalo.

Na Pòpia immersa en una nube. Fenómeno frecuente que motivó el apagado del faro. Foto: Javier Pérez de Arévalo.

CONSTRUCCIÓ DEL FAR

Començaré explicant els orígens de la construcció d'aquest singular far. El projecte estava inclòs en el Plan General para el Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes, que s'aprovà sota el regnat d'Isabel II el 13 de setembre de 1847 i preveia un total de 126 fars repartits entre la costa peninsular, les Illes Balears i un far a Alhucemas. Antonio López y Montalvo fou l'enginyer que l'any 1850 redactà el projecte del far de sa Dragonera (nom oficial del far de na Pòpia), que quedà aprovat el 5 d'agost d'aquell mateix any.

Antonio López havia estat destinat a Mallorca quatre anys abans de redactar el projecte, i després encara s'estigué treballant a l'arxipèlag tres anys més. A més d'encarregar-se de la infraestructura de camins, més necessària aleshores a les illes, fou el responsable d'elaborar els projectes de quatre fars: el de na Pòpia a sa Dragonera, els del port de Maó i Cavalleria a Menorca, i el de l'illa des Penjats, en es Freus, entre Eivissa i Formentera. Els projectes de López y Montalvo destinats als

CONSTRUCCIÓN DEL FARO

Començaré por explicar los orígenes de la construcción de este singular faro. Su proyecto formó parte del Plan General para el Alumbrado Marítimo de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes, aprobado, bajo el reinado de Isabel II, el 13 de septiembre de 1847 y que contemplaba la edificación de 126 faros en total, repartidos entre la costa peninsular, las Islas Baleares y un faro en Alhucemas. El ingeniero encargado de redactar el proyecto del Faro de Dragonera (nombre oficial del faro de Na Pòpia) fue Antonio López y Montalvo, cosa que hizo en 1850, quedando aprobado el 5 de agosto de ese mismo año.

Antonio López había sido destinado a Mallorca cuatro años antes de redactar este proyecto, y estuvo trabajando en el archipiélago durante otros tres años más. Aparte de llevar a cabo la infraestructura de caminos más necesaria por entonces en las islas, fue el encargado de realizar los proyectos de cuatro faros: el de Na Pòpia en la isla de Sa Dragonera, el del puerto de Maó y Cavalleria en Menorca, y el de la isla de Es Penjats en Es Freus, situados entre Eivissa y Formentera. Pero podríamos decir que los proyectos de López y Montalvo destinados a las

senyals marítims, però, pecaren d'una certa precarietat pel que fa a l'adaptació a l'entorn i en alguns casos ben aviat sorgiren diversos problemes de construcció. La torre del far del port de Maó, per exemple, es va haver d'eliminar i instal·lar-la en un pescant metàl·lic abatible, perquè els oficials d'una bateria militar pròxima es queixaven que la torre era un obstacle per a la plena efectivitat d'aquell destacament d'artilleria. Quant al de l'illa des Penjats, es va comprovar que no tenia l'altura adequada per aconseguir que el feix lluminós satisfés les necessitats de la navegació en aquell perillós punt, de manera que Emili Pou, l'enginyer que projectà la gran majoria de fars de les Balears previstos en el pla d'Isabel II, en va haver d'augmentar la torre i redactar un nou projecte.

Pel que fa al de na Pòpia, cal indicar abans que res que s'erigí en un penya-segat que s'enlaira fins a 350 metres des de l'aigua, la qual cosa li atorgà la prerrogativa de ser el far espanyol construït a més altitud sobre el nivell del mar. Aquesta característica fou una font de problemes des del primer moment quant a la visibilitat de la seva llum, i molts navegants es queixaven sovint que no podien distingir la llampada del far a causa de la boira que envoltava la llanterna.

Aquesta fou la raó que l'any 1910 dugué a deixar-lo fora de servei i a construir dos senyals lluminosos en els extrems nord i sud de l'illa, que són els que encara funcionen. Però no ens avancem i relatem la història d'aquest far a poc a poc, amb l'assossec que demana la memòria de les seves ruïnes.

Les obres van començar, com és lògic, per la creació d'un camí de servei que permetés traçar-hi després els materials per construir el far fins al cim del puig. El mes de setembre de 1850 es va començar a fer el camí i també a aplanar el terreny on s'aixecarien l'edifici i la torre, de manera

señales marítimas adolecieron de cierta precariedad en cuanto a su adaptación al entorno, y la mayoría de ellos resultaron ser faros que al poco tiempo de su construcción ya demostraron algún tipo de problema. Así, la torre del faro del puerto de Maó tuvo que eliminarse y fue colocada en un pescante metálico abatible, debido a la cercana presencia de una batería militar, cuyos oficiales se quejaban por el obstáculo que la torre del faro suponía para la completa efectividad del destacamento de artillería. En cuanto al faro construido en Penjats, resultó que su altura no era la adecuada para conseguir un alcance luminoso consecuente con las necesidades de la navegación en ese peligroso enclave marino, de manera que Emili Pou, el ingeniero que proyectó la gran mayoría de los faros de Baleares previstos en el Plan de Isabel II, no tardó en recrecer la torre y redactar un nuevo proyecto.

Por lo que respecta al faro de Na Pòpia, hay que considerar ante todo que fue erigido en un acantilado que se eleva desde el agua hasta 350 metros, lo cual le ha otorgado la prerrogativa de ser el faro español construido a mayor altura sobre el nivel del mar, cosa que constituyó una fuente de problemas relacionados con la visibilidad de su luz ya desde los primeros días, porque los navegantes en muchas ocasiones no podían distinguir el destello del faro a causa de la niebla que circundaba la linterna.

Por este motivo dejó de funcionar en 1910, y ordenó la construcción de otras dos señales luminosas en los extremos norte y sur de la isla, que son las que actualmente están en servicio. Pero no adelantemos acontecimientos y relatemos la historia de este faro poco a poco, con el sosiego que requiere la memoria de sus actuales ruinas.

Las obras correspondientes comenzaron, como es lógico, por la creación de un camino de servicio que permitiera el posterior acarreo del material hasta lo alto de la montaña para la construcción del faro. No tardaron en emprenderse las obras de este camino, aplanando también el terreno donde se habría de ubicar el edificio

que l'abril de l'any següent arrencaren les obres de construcció del far pròpiament dit.

Tota aquesta ingent feina s'acabà el març de 1852, i dic ingent perquè cal no oblidar les dificultats que representava dur fins a l'illa determinats materials, que després s'havien de transportar fins al punt més alt, a 350 metres d'altura sobre el nivell del mar, a més d'allotjar-hi tots els treballadors que participaren en l'edificació del que seria «el faro más alto de España».

És moment, per tant, de pensar en aquells treballadors. Les obres es van fer «per administració», fórmula que aleshores podia suposar, a més de les condicions determinades per la llei quant a l'aportació del material i el pagament de la mà d'obra, que hi participessin colles de presidaris com a peons. I això és el que s'esdevingué a sa Dragonera entre 1851 i 1852, amb la participació en períodes concrets dels treballs d'un nombre considerable de presos que custodiava l'exèrcit, que també s'havia encarregat de proporcionar una bona quantitat de pólvora per a les «obres d'esplanació i explotació» de la pedrera. L'Ajuntament d'Andratx s'encarregava de subministrar-los pa, llenya i oli, mentre que el bisbe els dispensà, i també a la resta d'operaris implicats en l'obra, perquè poguessin treballar els dies festius. D'altra banda, l'alcalde d'aquesta localitat tenia l'obligació d'anar a sa Dragonera un cop al mes per passar revista als operaris no convictes, que després havien de cobrar els jornals. Però l'1 de gener de 1852, quan l'obra ja s'estava acabant, fou nomenat un nou alcalde que es negà a desplaçar-se a l'illa per passar revista, la qual cosa creà un conflicte entre les dues administracions, ja que el trasllat de tots els treballadors fins a l'ajuntament per signar els papers provocaria aturades i endarreriment en una obra que s'havia d'acabar amb urgència. Malgrat la crispació en les relacions entre Palma i Andratx, s'intentà que el batlle nomenés un

y la torre, trabajos estos últimos iniciados en septiembre de 1850, lo cual hizo posible que la construcción del faro propiamente dicho pudiera arrancar en abril del año siguiente.

Toda esta tarea ingente se dio por terminada en el mes de marzo de 1852, y digo ingente porque hay que pensar en las dificultades que suponía llevar determinado material a la isla, para después transportarlo hasta el punto más elevado de la misma a 350 metros de altura sobre el nivel del mar y alojar allí a todos los trabajadores que participaron en la edificación de lo que sería «el faro más alto de España».

Es momento, pues, de pensar en aquellos trabajadores. Las obras se acometieron «por administración», fórmula que en aquel entonces podía suponer, además de las consabidas condiciones determinadas por la ley en cuanto al aporte del material y el pago por el trabajo de la mano de obra, el empleo de cuadrillas de presidiarios utilizados como peones para la ejecución del proyecto. Y esto fue lo que ocurrió entre 1851 y 1852 en la isla de Sa Dragonera, donde durante períodos concretos en el desarrollo de los trabajos se utilizó un considerable número de presos custodiados por miembros del ejército, el mismo ejército que también había proporcionado una buena cantidad de pólvora para las «obras de explanación y explotación» de la cantera. El Ayuntamiento de Andratx se ocupaba de suministrarles pan, leña y aceite, y el obispo, por su parte, les eximió de no trabajar los días festivos para que tanto ellos como todos los operarios implicados en la obra pudiesen continuar con su labor los domingos y fiestas de guardar. Asimismo, el alcalde de esta localidad estaba en la obligación de trasladarse a Sa Dragonera una vez al mes para pasar revista a los operarios no convictos, que luego debían cobrar sus jornales. Pero desde el primero de enero de 1852, y ya en los últimos estadios de la construcción, se nombra a un nuevo alcalde para Andratx, y este se niega a pasar la mencionada revista en la isla, creando un conflicto entre las

substitut que anés a l'illa a fer la feina com s'havia fet fins aleshores.

Però per què es va triar el punt més alt de l'illa per establir-hi el far? Era l'única possibilitat d'abalisar que oferia sa Dragonera? La resposta és clara i concisa: no. De fet, es van sospesar altres alternatives que finalment foren descartades sobretot per raons de visibilitat, la qual cosa resulta irònic si tenim en compte que aquesta fou la raó principal per deixar fora de servei el far. En qualsevol cas, vegem quins foren els raonaments de López y Montalvo per inclinar-se per na Pòpia o Single de Ginebra:²

Fácilmente se deduce con la sola inspección del plano de la Isla y de la posición respectiva con la de Mallorca, que la elección del punto en que debe situarse el faro presenta algunas dificultades y ha de llenar completamente todas las condiciones que exige su establecimiento. Examinados detenidamente los que he considerado que podrían entrar en paralelo resultan tres, y deben tomarse en consideración. 1.º La punta denominada Cap des Llevetx 2.º Puig del Falcó 3.º Otro conocido con el nombre de Single de Ginabera. Todos tres tienen sobre el nivel del mar una altura excesiva i particularmente el tercero.³

Tot seguit comença a analitzar els pros i contres de cada un dels possibles emplaçaments. Del Cap de Llebeig diu que és el menys enlairat dels tres, només 444 peus d'altura (uns 120 metres), que el terreny de roca és ideal per edificar-hi però que el troba desfavorable per a la navegació en el primer i quart quadrants, és a dir, per als vaixells que vagin cap al nord, el nord-est o el nord-oest, precisament les zones que, segons López, «más necesitaban el auxilio de un faro».

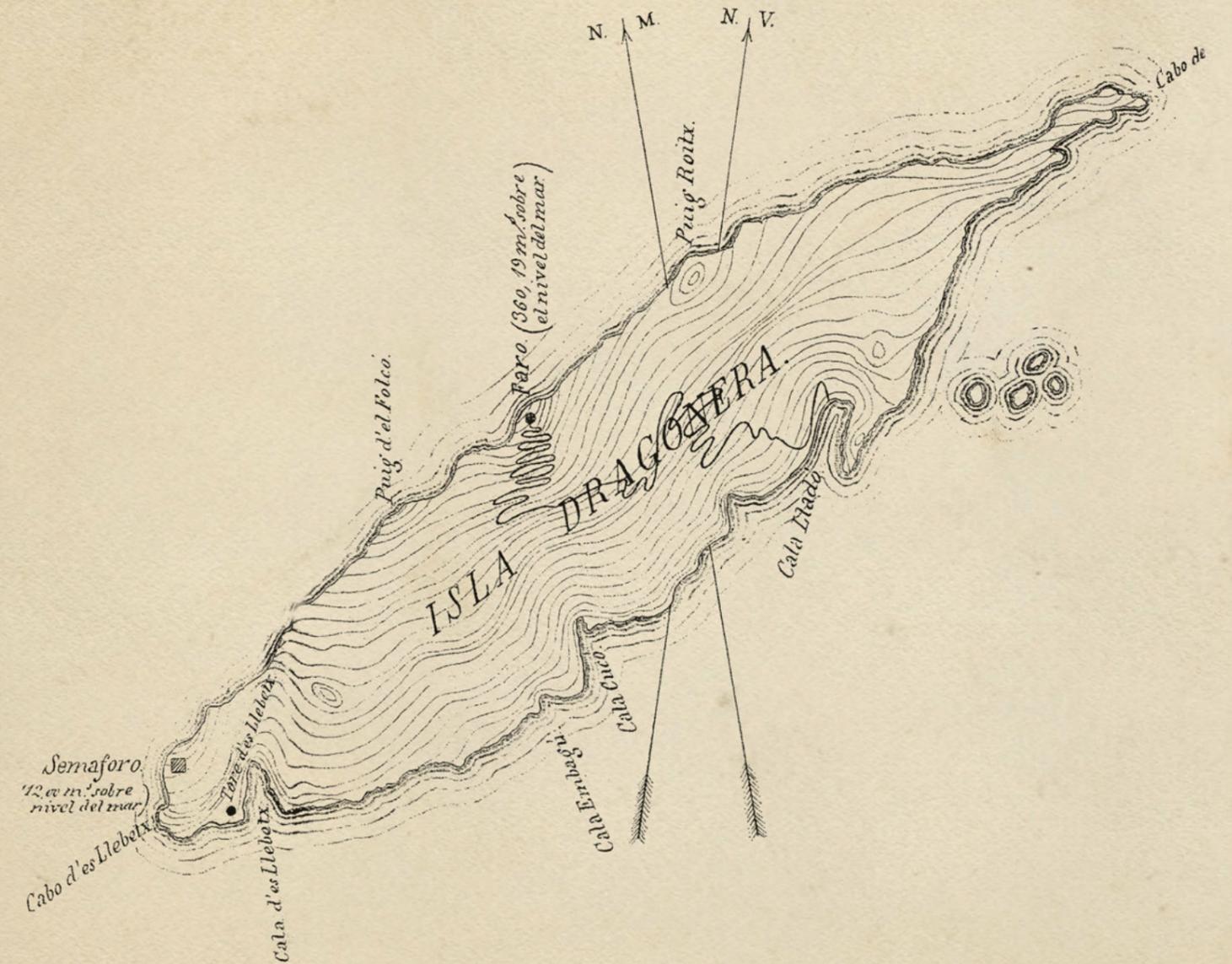
Pel que fa als altres enclavaments possibles, tots dos cobreixen completament el cap per a tots els qui naveguin pel canal, però el Puig des Falcó

dos administraciones, puesto que el traslado de todos los trabajadores hasta el ayuntamiento para firmar los papeles y su posterior regreso a la isla paralizarían unas obras que debían rematarse urgentemente. Así que se crispan un poco las relaciones entre Palma y Andratx, pero se intenta que el primer edil de esta última nombre un sustituto que realice su tarea.

Pero ¿por qué se eligió el punto más alto de la isla para establecer allí el faro? ¿Era la única posibilidad de balizamiento que ofrecía Sa Dragonera? La respuesta es clara y concisa: no. De hecho, se habían sopesado otras alternativas, pero al final todas ellas se descartaron por razones principalmente de visibilidad, lo cual resulta irónico si pensamos que fueron precisamente los problemas de visibilidad del faro de Na Pòpia los que justificaron que quedara fuera de servicio. En cualquier caso, veamos los razonamientos de López y Montalvo para inclinarse por la elección de Na Pòpia o Single de Ginabera:²

Fácilmente se deduce con la sola inspección del plano de la Isla y de la posición respectiva con la de Mallorca, que la elección del punto en que debe situarse el faro presenta algunas dificultades y ha de llenar completamente todas las condiciones que exige su establecimiento. Examinados detenidamente los que he considerado que podrían entrar en paralelo, resultan tres, y deben tomarse en consideración. 1.º La punta denominada Cap des Llevetx. 2.º Puig del Falcó. 3.º Otro conocido con el nombre de Single de Ginabera. Todos tres tienen sobre el nivel del mar una altura excesiva y particularmente el tercero.³

A continuación comienza a analizar los pros y contras de cada uno de estos posibles emplazamientos. Del cabo de Llebeig dice que es el menos elevado de los tres, tan solo 444 pies de altura (unos 120 metros), que posee un terreno de roca ideal para su edificación, pero que lo encuentra desfavorable para la navegación en lo que se refiere al primer y cuarto cuadrante; es decir, para los navegantes que discurran al norte, noreste o noroeste,



és problemàtic per als mateixos quadrants que el de Llebeig; és a dir, seria útil per a tots els qui s'endinsessin en el freu entre la costa mallorquina i sa Dragonera, però no tant per als qui navegessin cap al nord.

Quant al Cingle, on ja hi havia una torre de guaita anomenada «na Pòpia», era, en tractar-se del punt més elevat de tot sa Dragonera, una talaia perfecta per cobrir les necessitats dels mariners en qualsevol quadrant pel qual navegessin. Els grans inconvenients eren que el sòl no era de roca àrida i la gran inclinació del vessant per on s'accedia, que el convertien en un emplaçament costós d'arreglar i amb greus dificultats a vèncer.

Per tant, cap dels llocs no semblava idoni, però la possibilitat de construir més d'un far a l'illa per tal de resoldre tots els problemes amb què s'enfrontaven ni tan sols es va considerar, a causa de la gran despesa que hauria representat. De manera que López y Montalvo es decantà pel lloc on s'aixecava la vella torre de guaita de na Pòpia, del segle XVI, que, com l'altra que hi havia al Cap de Llebeig, encara tenia un torrero de costa. Abans de decidir-se, però, ho va consultar amb comandants i capitans de diversos vaixells de guerra i mercants, que li donaren informes favorables respecte d'aquell emplaçament.

Una de les primeres operacions que es va haver de dur a terme fou enderrocar la torre de guaita, que, malgrat estar en perfecte estat de conservació segons la descripció de Montalvo, no tenia cap utilitat perquè no es podia reutilitzar per instal·lar-hi un far. A més, s'havia previst fer un desmunt del Cingle de fins a 20 peus, amb la qual cosa es rebaixaria una mica l'altura de la futura llum, alhora que s'aconseguiria la pedra necessària per a la construcció de la major part de l'edificació. És a dir, López y Montalvo pretenia aconseguir del mateix sòl on s'acabaria aixecant després el conjunt arquitectònic una part considerable del material que li donaria forma, en

precisamente aquellos alrededores marinos que, según López y Montalvo, «más necesitaban el auxilio de un faro».

De los otros dos enclaves posibles, tanto uno como otro cubren por completo el cabo para todos los que naveguen por el canal, pero el Puig des Falcó resulta problemático para los mismos cuadrantes que el de Llebeig; es decir, que sería útil para todos los que se adentraran por el freu entre la costa mallorquina y la isla de Sa Dragonera, pero no tanto para quienes navegaran al norte.

Por lo que respecta al Cingle, donde ya estaba emplazada una torre vigía denominada Na Pòpia, constituía, por ser el punto más elevado de toda Sa Dragonera, una atalaya perfecta para cubrir las necesidades de los marinos en cualquiera de los cuadrantes por donde navegaran. El gran inconveniente de este punto era que adolecía de un suelo con roca árida y la gran inclinación de la ladera por donde se accede, dos características que lo convertían en un emplazamiento costoso de arreglar y con graves dificultades que vencer.

Por lo tanto, ninguno de estos lugares parecía idóneo, pero la posibilidad de construir más de un faro en la isla para resolver todos los problemas con que se enfrentaban no fue ni siquiera considerada debido al excesivo gasto que suponía. Así que López y Montalvo se decantó por el lugar donde se situaba la vieja torre vigía de Na Pòpia del siglo XVI que, junto con la otra existente en el cabo de Llebeig, todavía tenían a su servicio dos torreros de costa; pero eso sí, antes lo consultó con los comandantes y capitanes de buques de guerra y mercantes, quienes le facilitaron informes favorables sobre dicho emplazamiento.

Una de las primeras operaciones que se hubo de realizar fue el derribo de la torre vigía, en perfecto estado de conservación según descripción del propio López y Montalvo, pero que no podía ser reutilizada para instalar en ella un faro. Además, se contemplaba un desmonte de hasta 20 pies del Cingle, con lo que se rebajaría algo la altura de la futura luz y, por añadido, se facilitaría la piedra necesaria para la construcción de la mayor



Na Pòpia cap al 1908, quan encara estava en servei. Foto: Arxiu Històric de l'APB.

Na Pòpia hacia 1908, cuando todavía estaba en servicio. Foto: Archivo Histórico de la APB.

concret la corresponent a la maçoneria. Sens dubte, aquesta reconversió de la naturalesa present, de la geologia de l'espai triat, és el que proporciona a les construccions fetes així la continuïtat visual respecte de l'entorn immediat, i en aquest sentit el far de na Pòpia recorda els castells medievals que es confonen amb el terreny on foren construïts. En certa manera pot semblar que aquests edificis estan entallats a la muntanya. De tota manera, una cosa són les ruïnes actuals i una altra de ben diferent l'aspecte que va tenir aquesta construcció, amb les parets exteriors emblanquinades amb calç.

parte del establecimiento. Es decir, que López y Montalvo pretendía conseguir del mismo suelo (donde se acabaría levantando después el conjunto arquitectónico) una considerable parte del material que le daría forma, concretamente la correspondiente a la mampostería. Sin duda, esa reconversión de la naturaleza presente, de la geología del espacio elegido, es lo que proporciona a esas construcciones así realizadas la continuidad visual con respecto a su entorno inmediato, y en esto el faro de Na Pòpia recuerda a esos castillos medievales que se confunden con las peñas donde fueron levantados. En cierto modo, puede parecer que estos edificios

Abans de començar a descriure arquitectònicament el far, però, m'agradaria ressenyar, com a petit homenatge als torrers de costa que precediren els torrers de far i que s'encarregaven de la torre de guaita de na Pòpia, el que Antonio López comentava d'ells:

Otra operación preliminar absolutamente indispensable es la de abrir una senda por la cual puedan transitar personas y caballería desde el desembarcadero en Cala Lladró⁴ hasta la parte superior. En el día no existen sino las huellas de los torreros que por su agilidad y práctica adquirida atraviesan pasos peligrosos y expuestos que no es dado vencer a otras personas sin conocido riesgo.⁵

A sa Dragonera hi havia dues d'aquestes torres, la de na Pòpia i la de Llebeig. De la primera sabem que la construcció fou reclamada al bisbe de Barcelona el 1550, però que no es construí fins que es feu una segona demanda (per part del Col·legi de la Mercaderia) el 1580. La segona torre s'erigí l'any 1585 per compensar un buit de cobertura, ja que amb la de na Pòpia no era possible controlar les possibles incursions sarraïnes per la cala de Llebeig. Aquesta segona torre fou derruïda en atacs successius i restaurada al segle XVII, i és la que avui es pot veure en passejar per l'illa.

És moment ja de començar a recordar al lector i, molt possiblement també, visitant d'aquest peculiar punt geogràfic el que en el seu moment va ser aquest far, amb les habitacions per als torrers i les seves famílies, el doble magatzem per al combustible i el material d'il·luminació, les habitacions per quan hi anava de visita l'enginyer i, és clar, la torre d'accés a la llanterna i l'aparell lluminós. Vegem, doncs, com es distribuïen tots aquests habitatges.

En trobar-se el far a tanta altitud sobre el nivell del mar, era lògic que la torre tingués només

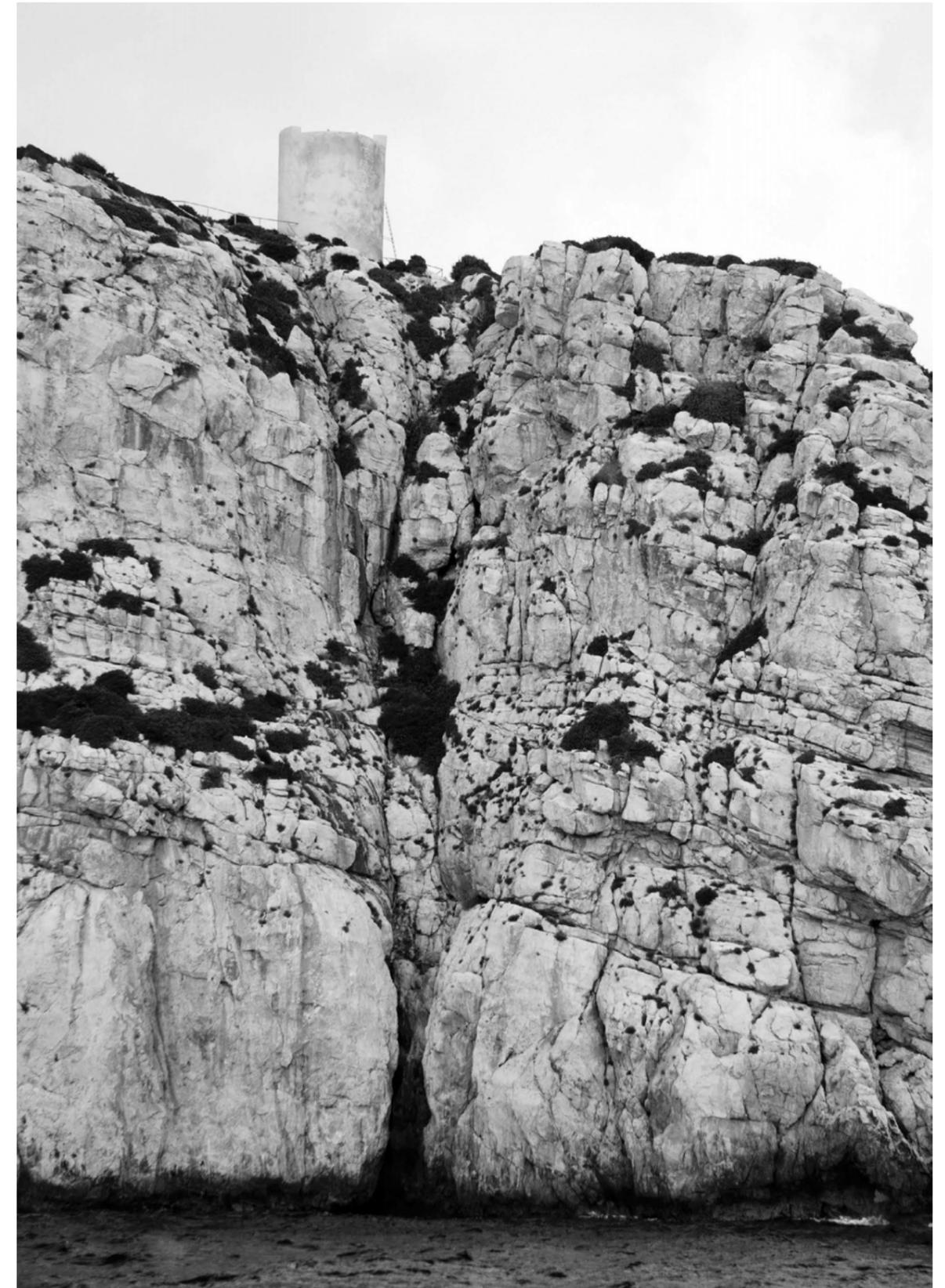
estén tallados en la misma montaña. De todas formas, una cosa son las actuales ruinas y otra muy diferente el aspecto que en su día tuvo esta construcción, pues sus paredes exteriores se blanqueaban con cal.

Antes de pasar a la descripción arquitectónica del faro, me gustaría reseñar, como pequeño homenaje a esos torreros de costa que precedieron a los de faros y que se encargaban de la torre vigía de Na Pòpia, lo que el propio Antonio López comentaba acerca de ellos:

Otra operación preliminar absolutamente indispensable es la de abrir una senda por la cual puedan transitar personas y caballería desde el desembarcadero en Cala Lladró⁴ hasta la parte superior. En el día no existen sino las huellas de los torreros que por su agilidad y práctica adquirida atraviesan pasos peligrosos y expuestos que no es dado vencer a otras personas sin conocido riesgo.⁵

En Sa Dragonera existían dos torres de estas características, la de Na Pòpia y la de Llebeig. De la primera sabemos que fue reclamada su construcción al obispo de Barcelona en 1550, pero que no se construyó hasta una segunda reclamación (realizada por el Colegio de la Mercadería) en 1580; mientras que la segunda torre se erigió en 1585 para resolver un problema de cobertura, puesto que con la de Na Pòpia no se controlaban las posibles incursiones saracenas por la cala de Llebeig. Esta segunda torre fue derruida en sucesivos ataques y luego, en el siglo XVII, se restauró, y es la que hoy se puede contemplar al pasear por la isla.

Es momento ya de comenzar a recordar al lector y, muy posiblemente también, visitante de este peculiar punto geográfico lo que en su día fue este faro, con sus habitaciones para los torreros y sus familias, con su doble almacén para el combustible y material de alumbrado, con las habitaciones para las visitas del ingeniero y, cómo no, con la torre de acceso a la linterna y aparato luminoso. Veamos, pues, cómo se distribuían todos estos habitáculos.



Torre de guaita de Llebeig.
Torre vigía de Llebeig.

l'elevació indispensable perquè dominés una mica per sobre del cos de l'edifici, de manera que es va fixar en nou metres aproximadament, i dic aproximadament perquè el mateix autor del projecte especifica a la memòria que «puede aún rebajarse si se cree conveniente».

Així que, arribat el moment, sa Dragonera va veure com en el punt més alt del seu ser es començava a aixecar, pedra rere pedra, un cos estrany, diferent de tot el que ja coneixia, diferent de les gavines i els llentiscles, diferent de les sargantanes i les papallones, i dels falcons de la reina que hi nien cada any, fins i tot diferent de qualsevol de les casetes que havia vist escampar-se per algun dels seus racons. No, ni tan sols l'antiga torre de na Pòpia s'hi assemblava, per més que de vegades s'hi encengués un foc per fer-la present a la cara obscura de Mallorca, quan les nits eren veritablement llòbregues, quan l'energia elèctrica encara no bressolava l'angoixa nocturna per adormir-la en les hores de negror, les hores que aleshores anquilosaven l'esperança de les persones.

De sobte, a sa Dragonera li creix un curiós edifici al cap, un edifici estrany, fins aleshores desconegut a l'illot, amb una torre diferent de l'anterior, amb vidres, lents i una cúpula adornada amb una punxa metàl·lica per intentar enxampar els llamps i dur-los sota terra. Quina cosa més estranya!, podria pensar l'illa, i és que ara sa Dragonera tenia un far; el seu primer far, que en realitat no era una altra cosa que la continuïtat d'una obsessió de les persones que hi havien viscut, l'obsessió d'encendre una llum a la cúspide illenca, una llum antany protectora de perilloses incursions saquejadores i ara d'una costa que esgrimeix les seves roques com ganivets amb els quals trossejar qualsevol vaixell que les ignori.

Abans d'enderrocar la vella torre de na Pòpia, però, Antonio López va tenir l'encert d'analitzar com l'havien construït, ja que l'excel·lent estat de

Al estar ubicado en una altura sobre el nivel del mar tan considerable, era lógico que la torre tuviera solo la elevación indispensable para que dominase algo sobre el cuerpo del edificio, de manera que se fijó en 9 metros aproximadamente, y digo lo de aproximadamente porque el propio autor del proyecto especifica en la memoria que «puede aún rebajarse si se cree conveniente».

Así que llegó el momento y Sa Dragonera vio cómo en lo más alto de su ser comenzaba a levantarse, piedra tras piedra, un extraño cuerpo, distinto a todo lo que ya conocía, diferente a las gaviotas y a los lentiscos, diferente a las lagartijas y a las mariposas, y a los halcones de Eleonor que por allí anidan cada año, incluso diferente a cualquiera de las casitas que había visto desperdigarse por alguno de sus rincones. No, ni siquiera la antigua torre de Na Pòpia se parecía a esto, aunque se encendiera a veces en ella un fuego para dar cuenta de su presencia en la cara oscura de Mallorca, cuando las noches verdaderamente eran lóbregas, cuando la energía eléctrica todavía no acunaba la angustia nocturna para adormecerla en las horas de negror, esas horas que entonces anquilosaban la esperanza de las personas.

Súbitamente, a Sa Dragonera le crece un curioso edificio en la cabeza, un edificio extraño, hasta ahora desconocido en el islote, con una torre diferente a la anterior, con cristales, lentes y una cúpula adornada por un pincho metálico para intentar coger los rayos y meterlos en la tierra. «¡Qué cosa más rara!», podría pensar la isla, y es que ahora Sa Dragonera tenía un faro; su primer faro, que no era otra cosa en realidad que la continuidad de una obsesión de las personas que allí moraron, la obsesión de encender una luz en la cúspide isleña, una luz antaño protectora de peligrosas incursiones saqueadoras y hogaño de una costa que esgrime sus rocas como cuchillos con los que trocear cualquier barco que las ignore.

Eso sí, Antonio López, antes de derribar la antigua torre de Na Pòpia, tuvo el sabio juicio de analizar cómo había sido construida, ya que su excelente estado de



conservació palesava una adequada resistència a les dures condicions climatològiques que es donen en aquell elevat indret. Per tant, va prendre en consideració el gruix dels murs que havien mesurat i va calcular el que havia de tenir la torre del seu far. Tot i així, la va acabar dissenyant troncocònica, unida a la base al segon cos de l'edifici i amb un gruix a la part superior que permetés deixar prou espai a dins per a una cambra de servei, que va acabar tenint un diàmetre d'una mica més de tres metres.

conservación denotaba una adecuada resistencia a las duras condiciones climatológicas que allí arriba se presentan. Por lo tanto, consideró el grosor de los muros que le habían dado y calculó el que debía tener la torre de su faro. Con todo ello, la acabó diseñando troncocónica, unida en la base al segundo cuerpo del edificio y con un espesor en la parte superior que permitiera dejar dentro espacio suficiente para una cámara de servicio, que en nuestro caso resultó tener un diámetro de algo más de 3 metros.

Aquest petit habitacle, la cambra de servei (també denominada avantcambra d'il·luminació), tenia vital importància en els fars del segle XIX, ja que era allí on els torrers havien de fer tornos de vigilància nocturna per encendre'l amb la màxima rapidesa possible si es donava el cas que s'apagava. Estava situada tot just a la part inferior de la llanterna, és a dir, on s'acaba l'escala de cargol de la torre i forma un replà per donar pas, amb una petita escala de mà, a la cambra d'il·luminació que, com es pot suposar, és el lloc on hi ha l'òptica i el llum per il·luminar, tot plegat a redós dels vidres de la llanterna.

Pel que fa a la distribució de les habitacions, se'n van reservar dues per a ús de l'enginyer i els encarregats de visitar el far per inspeccionar-ne l'estat de conservació i manteniment. Aquestes dues habitacions estaven adossades al cos superior de l'edifici i, per tant, eren annexes a la torre.

D'entrada, estava previst que el primer cos de l'edifici l'ocupessin dos encarregats del far i un torrer destinat a fer senyals (és a dir, un dels antics torrers de costa), però finalment serien tres els torrers de fars que hi viurien amb les seves famílies, mentre que els anteriors responsables dels senyals de les torres de na Pòpia i Llebeig foren reconvertits en mariners per al servei del far l'any 1852, amb residència en uns habitatges a cala Lladó.

Davant la impossibilitat de desplaçar-se a Mallorca els dies de temporal, es van destinar dos magatzems independents per conservar-hi queviures a bondó, que estaven situats en el primer cos de l'edifici, immediatament després de les habitacions dels torrers. Pensant en el proveïment d'aigua, López y Montalvo va preveure una cisterna separada de l'edifici amb capacitat per al subministrament de vuit persones durant dos anys. Un altre aspecte del qual calia ocupar-se eren les abundants tempestes que es desfermen a la zona i les freqüents descàrregues elèctriques que s'hi produeixen, de manera que es va perforar

Este pequeño habitáculo, la cámara de servicio (también denominada antecámara de iluminación), era de vital importancia en los faros decimonónicos, pues allí debían de hacer los torreros turnos de vigilancia nocturna y, en caso de que la luz se apagara, reponerla en el menor espacio de tiempo posible. Se situaba justo en la parte inferior de la linterna, es decir, donde acaba la torre con su escalera de caracol y forma un rellano para dar paso, con una escalerilla de mano, a la cámara de iluminación que, como puede suponerse, es el lugar en el que se encuentra la óptica y la lámpara para el alumbrado, al amparo todo ello de los cristales de la linterna.

En cuanto a la distribución de las habitaciones, se dispuso que dos fueran destinadas para el uso del ingeniero y los encargados de visitar el faro con la misión de inspeccionar el estado de conservación y mantenimiento. Estas dos habitaciones eran las que se encontraban adosadas al cuerpo superior del edificio, y por tanto anexas a la torre.

En un principio, el primer cuerpo del edificio quedaría disponible para dos encargados del faro y un torrero destinado a hacer señales (es decir, uno de los antiguos torreros de costa), pero finalmente serían tres los torreros de faros que allí habitasen con sus familias, mientras que los antiguos encargados de las señales de las torres de Na Pòpia y Llebeig serían reconvertidos en marineros para el servicio del faro en el año 1852, con su residencia en unas viviendas de cala Lladó.

Debido a la imposibilidad de pasar a Mallorca durante los días de temporal, se destinaron dos almacenes independientes para conservar víveres en abundancia, situados en el primer cuerpo del edificio, inmediatamente después de las habitaciones de los torreros. Pensando en el abastecimiento de agua, López y Montalvo determinó la construcción de un aljibe separado del edificio con capacidad para abastecer a ocho personas durante dos años. Tampoco podía dejar de ocuparse de las abundantes tormentas que allí se desencadenan y las frecuentes descargas eléctricas que se producen,

un pou al costat de la torre d'aproximadament 3,5 metres de profunditat, per introduir-hi el baixant del parallamps, amb la recomanació de tenir-lo sempre cobert d'aigua perquè, si un llamp descarregava a la torre, la conducció de l'electricitat fos bona.

Però tots els faroners sabem per pròpia experiència que, quan un llamp potent cau damunt la teva torre, no hi ha protecció que en resisteixi l'investida i les calamitats es poden donar per garantides. Despreniments de trossos de l'edifici, trencament de vidres o, fins i tot, a l'interior dels habitatges, rajoles rebentades o forats a les parets dels passadissos. La majoria de faroners podem explicar històries impressionants de llamps, tot i que en molts casos les resistències mesurades en els baixants eren les correctes. I és que de llamps, n'hi ha de moltes menes: des dels que només espanten amb la seva presència o provoquen danys petits, fins als que rebenten tot el que troben per davant, inclosos els habitants del far. El de sa Dragonera no fou aliè a les investides iracundes de Zeus, ans al contrari, les descàrregues s'hi acarnissaren salvatge, amb les conseqüències que veurem més endavant.

Quant a l'edifici, per descriure'l em valdré de la descripció que en va fer Antonio López en el primer inventari del far, perquè varia una mica de la que en teoria va redactar a la memòria del projecte, però és la més fidel a la realitat, no debades tots sabem que en l'execució d'unes obres s'acostumen a produir canvis en relació amb el que estava projectat.

El primer cuerpo está formado por dos pabellones que descansan sobre enlosado general en el frente de seis pies de altura, [...] otra pequeña escalinata colocada en el centro, igualmente permite la subida hasta el nivel de las habitaciones y el patio de entrada. En el pabellón de la derecha está la habitación del torrero principal y oficina, se compone de una pieza de entrada donde se halla el archivo y escritorio, dos

así que para ello dispuso la construcción de un pozo inmediato a la torre de aproximadamente 3,5 metros de profundidad, donde se introduciría la bajante del pararrayos, y que recomendaba tener siempre cubierto de agua para la buena conducción de la electricidad, en caso de que un rayo descargara en la torre.

Pero todos los fareros sabemos por experiencia propia que, cuando un fuerte rayo golpea tu torre, no hay protección que resista su envite y las calamidades están garantizadas. Desprendimientos de trozos de edificio, rotura de cristales o, incluso, en el interior de las viviendas, reventón de azulejos y hasta boquetes en las paredes de los pasillos. La mayoría de los fareros podemos contar impresionantes historias de rayos, y en muchos de los casos, las resistencias medidas en las bajantes eran las adecuadas. Y es que rayos, los hay de muchos tipos: desde los que tan solo asustan con su presencia o producen escasos daños, hasta los que revientan todo lo que pillan a su paso, incluidos los propios habitantes del faro. El de Sa Dragonera no fue ajeno a los envistes iracundos de Zeus, antes al contrario, allí se cebaron con especial saña las descargas eléctricas, con las consecuencias que veremos en su momento.

En cuanto al edificio, utilizaré para su descripción la realizada por Antonio López y Montalvo en el primer inventario del faro, porque discrepa algo de lo que en teoría redactó en la memoria del proyecto, pero que, sin embargo, es la más fiel a la realidad; todos sabemos que en la ejecución de unas obras se suelen realizar cambios en relación con lo proyectado.

El primer cuerpo está formado por dos pabellones que descansan sobre enlosado general en el frente de seis pies de altura, [...] otra pequeña escalinata colocada en el centro, igualmente permite la subida hasta el nivel de las habitaciones y el patio de entrada. En el pabellón de la derecha está la habitación del torrero principal y oficina, se compone de una pieza de entrada donde se halla el archivo y escritorio, dos cuartos dormitorios

cuartos dormitorios y una cocina, [...]. En el de la izquierda, que es exactamente igual al anterior, se halla la pieza de entrada común para los torreros ordinario y auxiliar, dos dormitorios para estos empleados y una cocina común también para ambos.

Estos dos pabellones están unidos entre sí por el lado del cuadrado que forma el patio de entrada opuesto a la pequeña escalinata del primer cuerpo, por dos almacenes; en el de la derecha está el taller del edificio, en el de la izquierda están los depósitos del aceite, repuestos de ingredientes y los utensilios de limpieza. [...]

Los ángulos de estos pabellones y las jambas y dinteles de puertas y ventanas son de sillería caliza procedente del desmonte, la cornisa general y el frente de los almacenes son de sillería arenisca de las canteras de Andratx.

El segundo cuerpo se compone de la torre y dos gabinetes laterales; el de la derecha está destinado para el Sr. Ingeniero y el de la izquierda para el celador u otro empleado a quien se comisione para vigilar el servicio; ambos están cubiertos por bóvedas por aristas, [...] aprovechando los claros del desmonte se han establecido dos letrinas.⁶

Per cobrir les habitacions dels torrers es va preferir utilitzar bigues de fusta en comptes de voltes com en el cas de les destinades a l'enginyer en el cos superior, ja que hauria calgut fer-les amb carreus perquè tinguessin prou solidesa i això hauria encarit força el pressupost. En qualsevol cas, cal precisar que tota la coberta de l'edifici era de formigó. Un detall curiós és que la fusta utilitzada per fer les bigues interiors de les habitacions dels torrers s'havia fet servir prèviament per a les bastides, la qual cosa no deixa de ser un bon exemple d'austeritat i reciclatge a gran escala. Per últim, les portes i finestres es van fabricar a Palma de Mallorca amb pi del nord i es van transportar per mar a sa Dragonera.

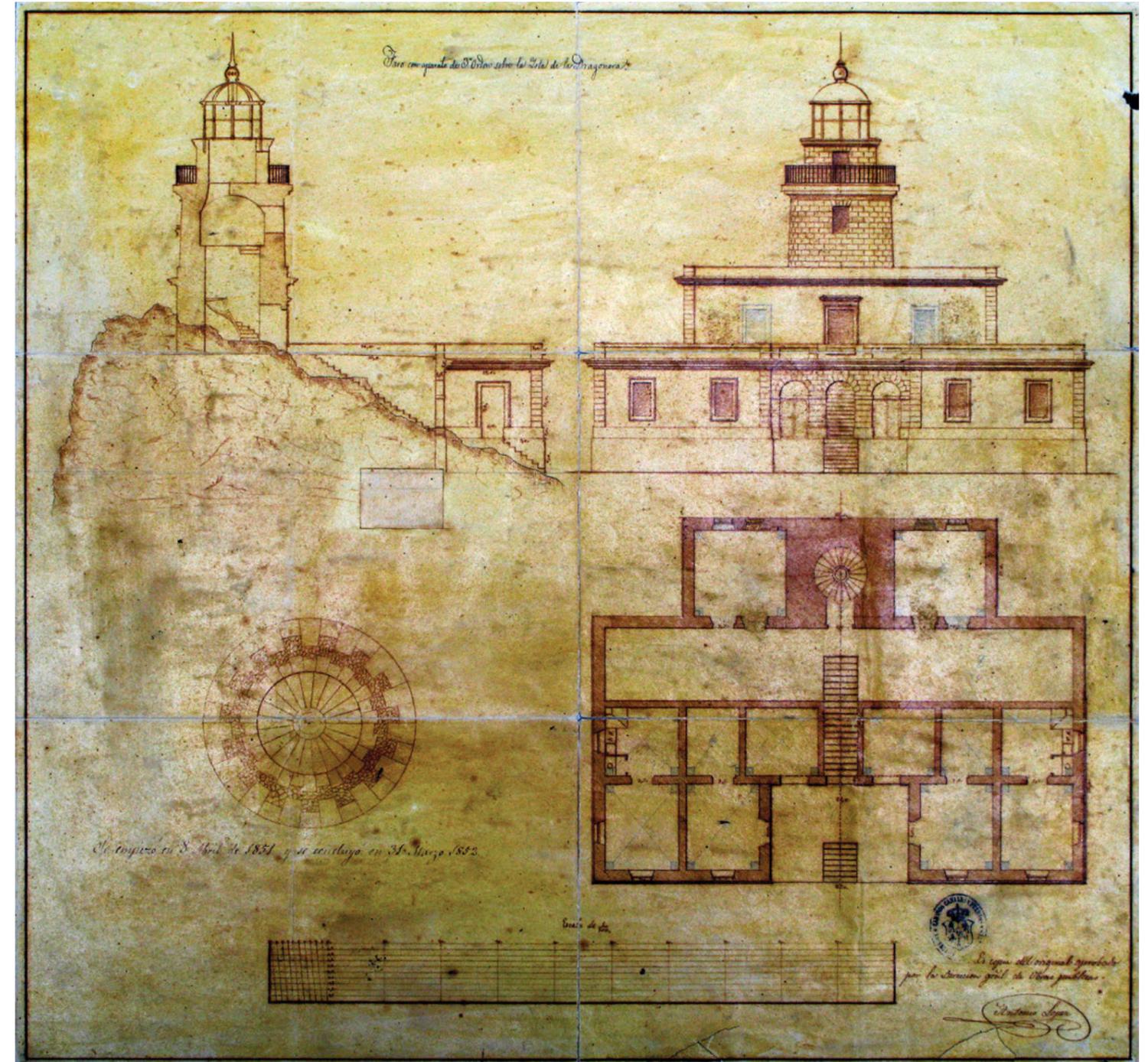
y una cocina, [...]. En el de la izquierda, que es exactamente igual al anterior, se halla la pieza de entrada común para los torreros ordinario y auxiliar, dos dormitorios para estos empleados y una cocina común también para ambos.

Estos dos pabellones están unidos entre sí por el lado del cuadrado que forma el patio de entrada opuesto a la pequeña escalinata del primer cuerpo, por dos almacenes; en el de la derecha está el taller del edificio, en el de la izquierda están los depósitos del aceite, repuestos de ingredientes y los utensilios de limpieza. [...]

Los ángulos de estos pabellones y las jambas y dinteles de puertas y ventanas son de sillería caliza procedente del desmonte; la cornisa general y el frente de los almacenes son de sillería arenisca de las canteras de Andratx.

El segundo cuerpo se compone de la torre y dos gabinetes laterales; el de la derecha está destinado para el Sr. Ingeniero y el de la izquierda para el celador u otro empleado a quien se comisione para vigilar el servicio; ambos están cubiertos por bóvedas por aristas, [...] aprovechando los claros del desmonte se han establecido dos letrinas.⁶

Para cubrir las habitaciones de los torreros se prefirió el empleo de vigas de madera en lugar de bóvedas como las destinadas a las habitaciones del ingeniero en el cuerpo superior, porque sería necesario realizarlas de sillería y así otorgarle la solidez necesaria, con lo que se encarecería bastante el presupuesto. En cualquier caso, se ha de precisar que el terrado de todo el edificio se hizo de hormigón. Lo curioso es que la madera que se utilizaría para las vigas interiores de las habitaciones de los torreros sería la misma que previamente se había empleado para la estructura de andamios, lo cual no deja de representar todo un ejemplo de austeridad y máximo reciclaje. Por último, las puertas y ventanas se harían en Palma de Mallorca con pino del norte y se transportarían hasta Sa Dragonera por mar.



Plànol original del far de na Pòpia obra d'Antonio López y Montalvo.

Plano original del faro de Na Pòpia redactado por Antonio López y Montalvo.

Com és lògic, abans d'iniciar cap obra de consideració en aquella muntanya, es van haver d' aixecar quatre barracons, o casernes, per allotjar-hi els obrers, la farga i els estables per als animals. També es van haver d'improvisar uns aljubs per emmagatzemar l'aigua necessària durant el període de construcció del far.

Pel que fa al camí d'accés, en el projecte s'especifica que la pedra utilitzada per als murs no havia d'estar treballada, però els paraments havien de formar una superfície plana i les puntes havien de sobresortir.

Tot i que no apareix en el projecte d'Antonio López, s'ha d'esmentar que hi havia un curiós pasadís que facilitava l'accés a la torre del far des dels magatzems del primer cos, sense haver de sortir a l'exterior. Per aquesta raó, l'escala de cargol del far continuava baixant un cop s'arribava al nivell on arrencava la torre. D'aquesta manera, els torrers quedaven protegits de les tempestes i els forts temporals quan havien d'anar a treballar a la cambra d'il·luminació. Paradoxalment, però, les latrines eren a l'exterior, i accedir-hi quan el temps era dolent devia resultar dur o, fins i tot, perillós.

Tenint en compte el lloc i el moment als quals fem referència, el procés de construcció del far de sa Dragonera i del camí d'accés es pot considerar una gesta d'enginyeria per la rapidesa i l'èxit dels treballs duts a terme.

No seria just per part meua no esmentar-hi les persones que col·laboraren amb Antonio López en el control dels treballs. Van ser el zelador facultatiu d'Obres Públiques Lorenzo Abrinas y Palmer; com a mestre aparellador, Juan Bauza, que participà durant la primera meitat de les obres i fou substituït després pel mestre paleta José Ribas; i, finalment, el sobreestant Juan Quintana. Quan s'instal·là l'aparell lluminós, hi va estar el representant de la casa Letourneau, Mr. Enry Moritz, que va supervisar-ne tot el procés de muntatge i les proves d'il·luminació.

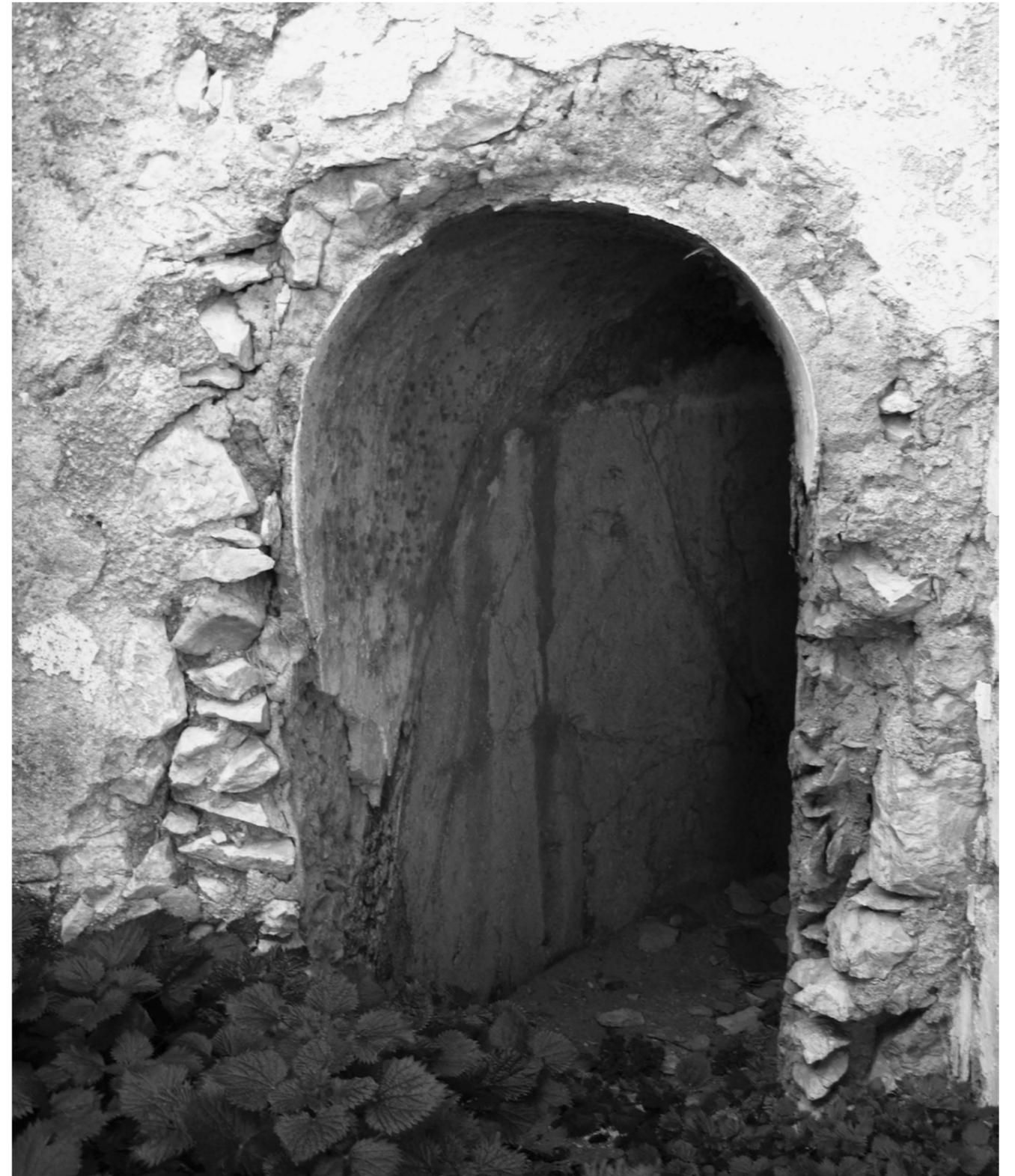
Como es lógico, previamente a toda obra de consideración en aquel monte, se tuvieron que levantar unos barracones, o casernas, en número de cuatro para el albergue de los obreros, fragua y cuadras de la caballería. También se improvisaron unos aljibes que les abasteciera del agua necesaria durante el período de construcción del faro.

Por lo que respecta al camino de acceso, se especifica en el condicionado del proyecto que la piedra utilizada para sus muros debía estar sin labrar, pero formando sus paramentos una superficie plana y quedando las puntas salientes.

Aunque no aparece en el proyecto de Antonio López, se ha de mencionar la existencia de un curioso pasadizo que facilitaba el acceso a la torre del faro desde los almacenes del primer cuerpo, sin necesidad de salir al exterior. Por esta razón, la escalera de caracol del faro, continuaba descendiendo después de haber alcanzado el nivel de arranque de la misma torre. Esto protegía a los torreros de las tormentas y los fuertes temporales a la hora de ir a trabajar a la cámara de iluminación. Paradójicamente, las letrinas estaban situadas en el exterior, y el acceso a ellas con tiempo inclemente debía de ser duro e incluso peligroso.

Teniendo en cuenta el lugar y el momento a los que estamos haciendo referencia, el proceso de construcción del faro de Sa Dragonera junto con el camino de acceso resultó ser toda una hazaña de ingeniería por la rapidez y el éxito de los trabajos llevados a cabo.

Sería injusto por mi parte si no mencionara aquí a los ayudantes de los que dispuso Antonio López para el control de los trabajos. Estos fueron el celador facultativo de obras públicas Lorenzo Abrinas y Palmer; el maestro aparejador Juan Bauza, que fue necesario durante la primera mitad de las obras y sustituido luego por el maestro albañil José Ribas; y, finalmente, el sobreestante Juan Quintana. También estuvo presente para la instalación del aparato luminoso el representante de la casa Letourneau, el señor Enry Moritz, que



Túnel que comunicava els magatzems amb la torre del far. L'anomenaven «la mina».

Túnel, conocido como «la mina», que comunicaba los almacenes con la torre.

De manera que, un bon dia de març de 1852, sa Dragonera es va posar una còfia, disposada a servir a tots els navegants que s'hi acostessin, amb unes esperançadores llampades nocturnes amb què calmar la inseguretats provocada per la fosca de la nit a la mar. Cada dos minuts un consell, cada dos minuts una advertència, cada dos minuts un regal. Aquest fou el ritme fins al dia de la seva desaparició: una llum fixa i contínua de poc abast, combinada amb potents llampades cada dos minuts. Massa incertesa entre aquests enllumenaments, massa angoixa entre dos petits alleujaments. Però la tecnologia d'aleshores no permetia ritmes més ràpids, tot i que a mesura que els mariners s'acostessin a l'illa podrien percebre la llum fixa que sortia de l'element òptic. Aquest far mai no va arribar a conèixer la moderna tecnologia que feia possible que les lents gressin més de pressa, mitjançant un flotador de mercuri que gairebé eliminava del tot el fregament de tota la massa de vidre; sempre girà amb lentitud, amb segura però enervant lentitud. La mateixa lentitud amb què els torrers principals escrivien les vicissituds del dia, lentitud que motivà bon nombre de renys per part dels enginyers, no només en aquest far sinó arreu d'Espanya, perquè estalviessin paper en el Diari de Servei i hi reflectissin les seves notes més lacònicament. Resulta curiós el fet que, a començament del segle xx, el gir de moltes òptiques s'accelera i amb elles ho feu també la manera d'escriure dels seus torrers, que semblen interioritzar la tecnologia i concreten les seves anotacions. El torrer deixa d'escriure un llibre, un relat, per començar a formalitzar impresos, anotar simples observacions, omplir butlletes d'estat.

Fins que, tot just acabada la espanyola Guerra Civil van renegar fins i tot del nom amb què se'ls denominava per incorporar-se, malgrat els aïllaments imposats, a una tecnocràcia amb la qual es pretenia, i encara es pretén, recuperar una certa noblesa perduda amb l'aparició d'un proletariat fill de la Revolució

supervisó todo el proceso de montaje y pruebas de iluminación.

Así que un buen día de marzo de 1852 Sa Dragonera se tocó con cofia, dispuesta a servir, con unos esperanzadores destellos nocturnos, a todos los navegantes que por allí se acercaran y así calmar una inseguridad impuesta por la oscuridad del ponto. Cada dos minutos, un consejo; cada dos minutos, una advertencia; cada dos minutos, un regalo. Ese fue su ritmo hasta el mismo día de su desaparición: una luz fija y continua de poco alcance, variada con potentes destellos cada dos minutos. Demasiada incertidumbre entre esos alumbramientos, demasiada angustia entre dos pequeños alivios. Pero la tecnología de aquel entonces no permitía ritmos más veloces, aunque, según se acercara el marinero a las inmediaciones de la isla, podría percibir la luz fija que salía del elemento óptico. Así que este faro nunca llegó a conocer la moderna tecnología que permitía girar las lentes con mayor velocidad mediante un flotador de mercurio que eliminaba casi por completo el rozamiento de toda esa masa de vidrio; siempre lo hizo con lentitud; con segura, pero enervante lentitud. La misma lentitud con la que escribían los torreros principales las vicisitudes del día, y que motivó no pocas reprimendas de los ingenieros —no solo en este faro, sino en los de toda España—, para que economizaran papel en el diario de servicio y plasmaran sus notas de forma más lacónica. Lo curioso es que con el principio del siglo xx el giro de muchas ópticas se acelera, y con ellas también la forma de escribir de sus torreros, que se imbuyen de tecnología y concretan sus anotaciones. El torrero deja de escribir un libro, un relato, para comenzar a formalizar impresos, anotar simples observaciones y rellenar estadillos.

Hasta que, justo al terminar la Guerra Civil española, incluso renegaron del nombre con que se les denominaba para incorporarse, a pesar de los aislamientos impuestos, a una tecnocracia con la que se pretendía, y todavía se pretende, recuperar cierta hidalguía, perdida con la aparición de un proletariado hijo de la revolución

Industrial. Sí, el 1939 els faroners van renegar de ser torrers de fars per «eufemitzar-nos» i passar a ser tècnics mecànics de senyals marítims. Curiosament, aquest procés d'«ennobliment» des de la tecnocràcia s'ha continuat produint a la nostra societat, i ara és freqüent trobar-te un arquitecte paisatgista que en un altre temps hauria estat un jardiner, o un estudi d'enginyeria de l'espai que vol evitar ser titllat de botiga de decoració. La veritat sigui dita, no crec que Wittgenstein fos tan primmirat lingüísticament quan va fer de jardiner. Però també cal entendre la situació laboral d'aquella gent i la necessitat d'assolir un estatus professional que s'adigués més amb els coneixements tècnics necessaris per accedir a la feina; i el terme *torrer* estava deslligat de la nova tecnologia i encara s'associava a solituds, penúries i pobresa.

LA LLUM

D'aquesta manera arribem al moment de la nostra història en el qual sa Dragonera ja té un far il·luminant les seves costes, un singular ull narcís que no vol veure, sinó ser vist; que intenta, costi el que costi, poder ser albirat pels vaixells procedents principalment de Barcelona, de València, o simplement pels pescadors que feinejaven en tan bones però perilloses pesqueries.

Per tant, és també el moment de parlar de la seva llum, de com es produïa, dels sistemes d'il·luminació de què disposava, del combustible, dels llums i de tot allò que tenia a veure amb el treball quotidià dels qui en tenien cura, perquè a les entranyes de sa Dragonera no només hi havia un far, sinó també tres faroners i les seves famílies, a més de dos mariners per atendre les necessitats de tots ells, convivència que va generar històries humanes que abans no s'havien donat a l'illa, o que si més no feia molt de temps que no s'hi produïen. Hi ha

industrial. Sí, en 1939 renegamos los fareros de ser torreros de faros para «eufemizamos» denominándonos técnicos mecánicos de señales marítimas. Curiosamente, este proceso «hidalguizante» desde la tecnocracia no ha dejado de sucederse en nuestra sociedad y ahora es frecuente encontrarte un arquitecto paisajista, que en otro tiempo hubiera sido jardinero, o un estudio de ingeniería del espacio queriendo evitar que alguien les tilde de ser una tienda de decoración. La verdad, no creo que Wittgenstein tuviera remilgos lingüísticos cuando ejerció como jardinero. Pero también hay que entender la situación laboral de aquella gente y las necesidades de verse incorporada a un estatus profesional más acorde con los conocimientos técnicos requeridos para acceder al puesto de trabajo; y el término torrero estaba desligado de la nueva tecnología y permanecía asociado todavía a soledades, penurias y pobreza.

LA LUZ

Llegamos así al momento de nuestra historia en el que Sa Dragonera tiene ya un faro iluminando sus costas, un singular ojo narciso que no desea ver, sino que le vean; que intenta, a toda costa, poder ser columbrado por aquellos buques procedentes principalmente de Barcelona y Valencia, o simplemente por los pescadores que faenan en tan buenas pero peligrosas pesquerías.

Así que es momento también de hablar de su luz, de cómo se producía, de qué sistemas de iluminación disponía, del combustible, de las lámparas y de todo aquello que envolvía el trabajo cotidiano de sus cuidadores, porque Sa Dragonera contenía ahora en sus entrañas no solo un faro, sino a tres fareros y sus familias, junto con dos marineros para atender las necesidades de todos ellos, y ello generaba historias humanas de las que antes había carecido, o al menos de las que no había visto desde hacía mucho, mucho tiempo. Hay restos arqueológicos que señalan la remota existencia en esta



restes arqueològiques que indiquen la remota existència a l'illa d'un determinat assentament prehistòric i un cementiri romà, però aquestes històries no em correspon a mi explicar-les.

A mitjan segle XIX, els fars espanyols s'alimentaven amb oli d'oliva, matèria primera abundant al nostre país, mentre que més enllà de les nostres fronteres s'empraven altres combustibles com el lli i la colza a França, o l'oli de balena a Anglaterra. Als Estats Units no ho tenien tan clar i van començar fent servir massivament oli de catxalot per il·luminar les seves costes, la qual cosa provocà l'amagriment del nombre d'animals i l'encariment del combustible, de manera que a mitjan segle XIX van haver de buscar-ne un altre que fos més econòmic. D'entrada van copiar els francesos i es decidiren per l'oli provenient de les llavors de la colza i animaren els pagesos a conrear aquesta planta. Però aquesta opció

isla de un determinado asentamiento prehistórico y un cementerio romano, pero esas son otras historias que no me corresponde a mí contarlas.

A mediados del siglo XIX, los faros españoles se alimentaban con aceite de oliva, materia prima abundante en nuestro país, mientras que más allá de nuestras fronteras se utilizaban otros combustibles, como era el caso del lino y la colza en Francia o el aceite de ballena en Inglaterra. En Estados Unidos no lo tuvieron tan claro, y en esa época empezaron a usar masivamente el aceite de cachalote, de manera que estos pobres animales se vieron esquilados mientras los norteamericanos iluminaban sus costas, por lo que el combustible en cuestión se encareció tanto a mediados del siglo XIX que tuvieron que buscar otro más barato. Así, copiaron a los franceses con la utilización del aceite proveniente de las semillas de colza y animaron a sus campesinos para que se decantaran por este cultivo. Tampoco esto

tampoc no va tenir èxit i aleshores incorporaren el llard per produir un combustible barat i útil per a la il·luminació marítima. Cap al 1867, doncs, els grans fars nord-americans s'alimentaven, com ho feien també molts dels seus guardians, amb productes d'origen porquí, fins que a la dècada dels setanta d'aquell mateix segle van provar amb els olis minerals, un cop més copiant els francesos, i acabaren adoptant el petroli com a combustible prioritari per als seus llums costaners. A Europa ens decantarem per l'anomenada parafina d'Escòcia.

El far de na Pòpia estava considerat de tercer ordre, la qual cosa duia implícita un consum concret d'oli d'oliva. Els ordres assignats als fars es determinaven per la distància focal de l'òptica utilitzada, que és la menor distància horitzontal des del focus òptic fins a les cares interiors de les lents diòptriques. Però en aquesta classificació també intervenien el tipus de metxes emprades en els llums i l'abast en milles obtingut, perquè tot plegat estava interrelacionat. Així, els fars de primer ordre tenien un espectre d'abast comprès entre un mínim de 18 milles nàutiques i un màxim de 27; els de tercer ordre, com el de na Pòpia, entre un mínim de 9 i un màxim de 18, i així fins a arribar als de sisè ordre, l'abast màxim dels quals no superava les 12 milles.

Les llanternes, aleshores poligonals, també estaven tipificades en funció de l'ordre, de manera que

Ordre de l'aparell òptic	Diàmetre de la llanterna
Primer ordre	3,5 m
Segon ordre	3 m
Tercer ordre-gran model	2,5 m
Tercer ordre-petit model	2 m
Quart ordre	1,8 m
Cinquè ordre	1,6 m
Sisè ordre	1,4 m

dio resultado y terminaron por incorporar la manteca de cerdo para producir un combustible barato y útil en el alumbrado marítimo. Ya hacia 1867 los grandes faros norteamericanos se alimentaban, como muchos de sus guardianes, con productos porcinos, hasta que en la década de los setenta de aquel mismo siglo probaron con los aceites minerales, una vez más copiando a los franceses, y terminaron por adoptar el petróleo como combustible prioritario para sus luces costeras. En Europa nos decantamos por la parafina de Escocia.

El faro de Na Pòpia estaba catalogado como de tercer orden, y eso conllevaba un consumo específico de aceite de oliva. Los órdenes que se asignaban a los faros eran determinados por la distancia focal de la óptica empleada, que no es otra cosa que la menor distancia horizontal desde el foco óptico hasta las caras interiores de las lentes dióptricas. Pero también intervenían en esta clasificación el tipo de mechas empleadas en las lámparas y el alcance en millas obtenido, porque en todo ello se daba una absoluta interrelación. Así pues, los faros de primer orden se encontraban en un espectro que contenía un alcance mínimo de 18 millas náuticas y uno máximo de 27; los de tercer orden, como el de Na Pòpia, estaban entre uno mínimo de 9 y uno máximo de 18, y así hasta llegar a los de sexto orden, que no superaban alcances máximos de 12 millas.

Las linternas, por entonces poligonales, también estaban tipificadas en función del orden, de manera que

Orden del aparato óptico	Diámetro de la linterna
Primer orden	3,5 m
Segundo orden	3 m
Tercer orden-gran modelo	2,5 m
Tercer orden-pequeño modelo	2 m
Cuarto orden	1,8 m
Quinto orden	1,6 m
Sexto orden	1,4 m

els de primer ordre disposaven d'una estructura de 16 cares, els de segon de 12, els de tercer gran model de 10, i els de tercer petit model, quart, cinquè i sisè ordre havien de tenir una llanterna poligonal de 8 cares.

A na Pòpia, els colors de la llanterna s'especificuen en un ofici de 1859 en el qual es descriu com l'han de pintar els torrers. L'aspecte final havia de ser aquest:

- Cúpula y linterna exteriormente de blanco.
- Barandilla exterior de bronce de la linterna, de blanco.
- Antecámara, interiormente de blanco.
- Montantes interiores, de blanco.
- Mesa de servicio, escalera de hierro y bajos de la galería, de verde.
- Persianas, de verde.
- Puertas y ventanas, de perla o porcelana.
- Cúpula interior y montantes horizontales, de verde oscuro.
- El balcón alrededor del torreón, de verde.

Pel que fa al tipus d'òptica, deixaré que sigui la ploma del torrer principal del far de sa Dragonera la que ens la descrigui amb fidelitat:

Consta de dos partes: una fija y otra móvil.

La parte fija consta de dos cuerpos: el superior o cúpula está formado por once anillos catadióptricos dispuestos en cinco paneles; la parte inferior está dividida en seis paneles, cuatro de ellos de 1/5 de circunferencia y los otros dos de 1/10; estos dos se abren para dar acceso al interior del aparato; este cuerpo inferior se compone de una lente anular precedida y seguida de seis anillos.

La parte móvil presenta tres paneles, simétricamente distribuidos alrededor del eje del aparato; estos paneles son de generatrices verticales y planos por la parte interior y por la exterior presentan

los faros de primer orden disponían de una estructura con 16 lados; los de segundo, de una con 12 lados; los de tercer orden-gran modelo, de una con 10, y los de tercer orden-pequeño modelo y los restantes faros de cuarto, quinto y sexto orden debían contar con una linterna poligonal de 8 lados.

En Na Pòpia, los colores de la linterna están especificados en un oficio de 1859 donde se describe cómo han de pintarla los torreros. De manera que quedaría con el siguiente aspecto:

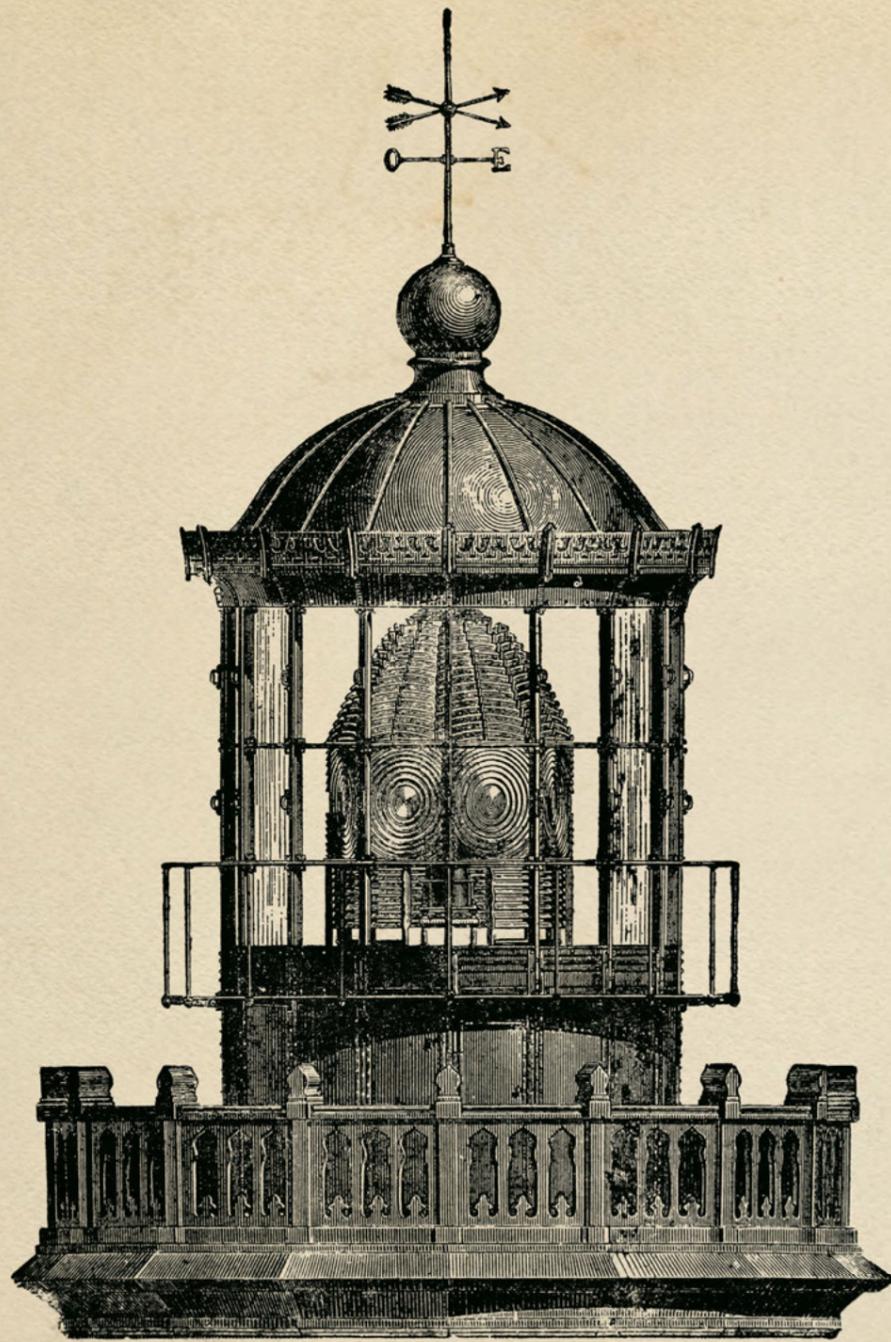
- Cúpula y linterna exteriormente de blanco.
- Barandilla exterior de bronce de la linterna, de blanco.
- Antecámara, interiormente de blanco.
- Montantes interiores, de blanco.
- Mesa de servicio, escalera de hierro y bajos de la galería, de verde.
- Persianas, de verde.
- Puertas y ventanas, de perla o porcelana.
- Cúpula interior y montantes horizontales, de verde oscuro.
- El balcón alrededor del torreón, de verde.

En cuanto al tipo de óptica, dejaré que sea la pluma del torrero principal del faro de Sa Dragonera quien nos la describa fielmente:

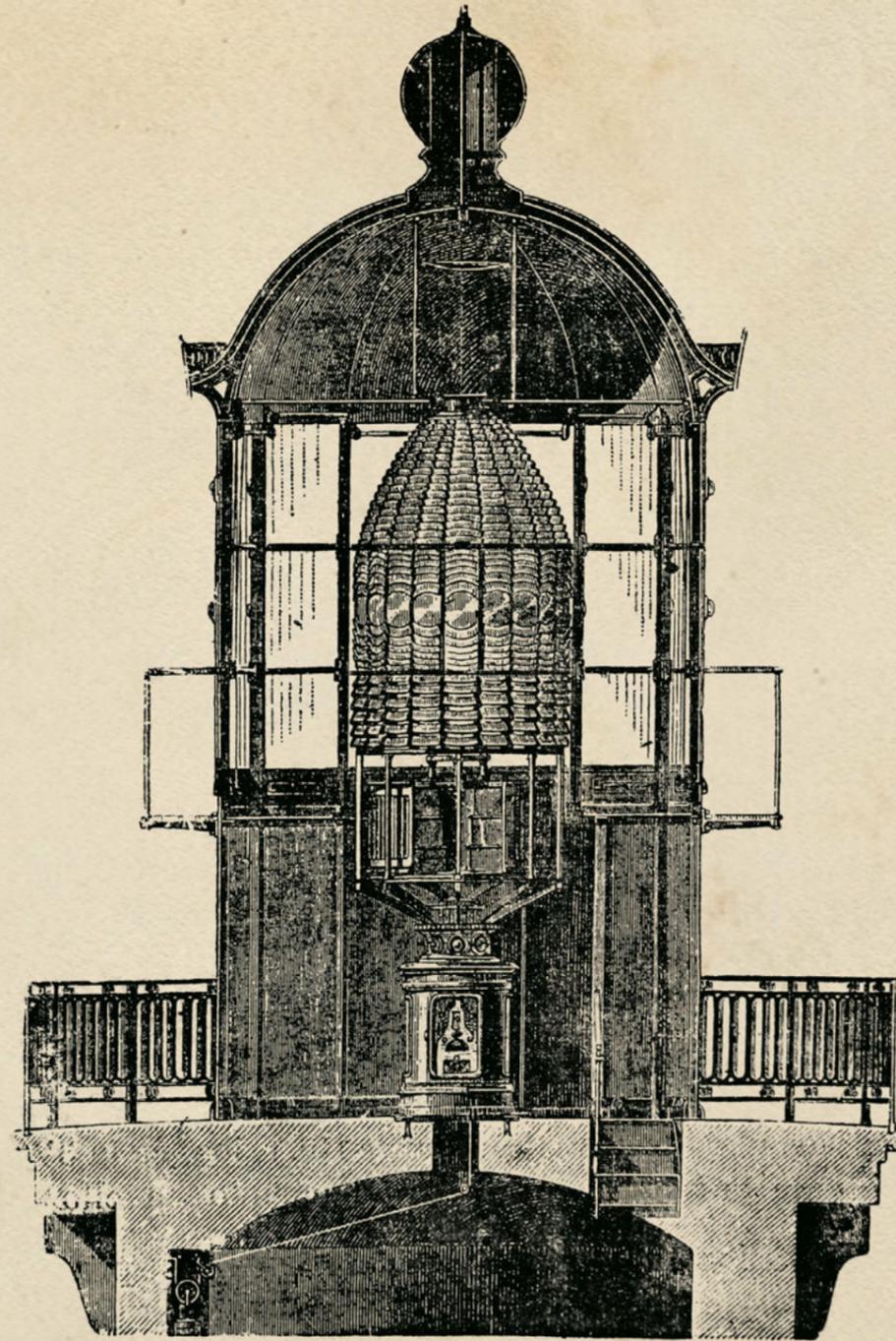
Consta de dos partes: una fija y otra móvil.

La parte fija consta de dos cuerpos: el superior o cúpula está formado por once anillos catadióptricos dispuestos en cinco paneles; la parte inferior está dividida en seis paneles, cuatro de ellos de 1/5 de circunferencia y los otros dos de 1/10; estos dos se abren para dar acceso al interior del aparato; este cuerpo inferior se compone de una lente anular precedida y seguida de seis anillos.

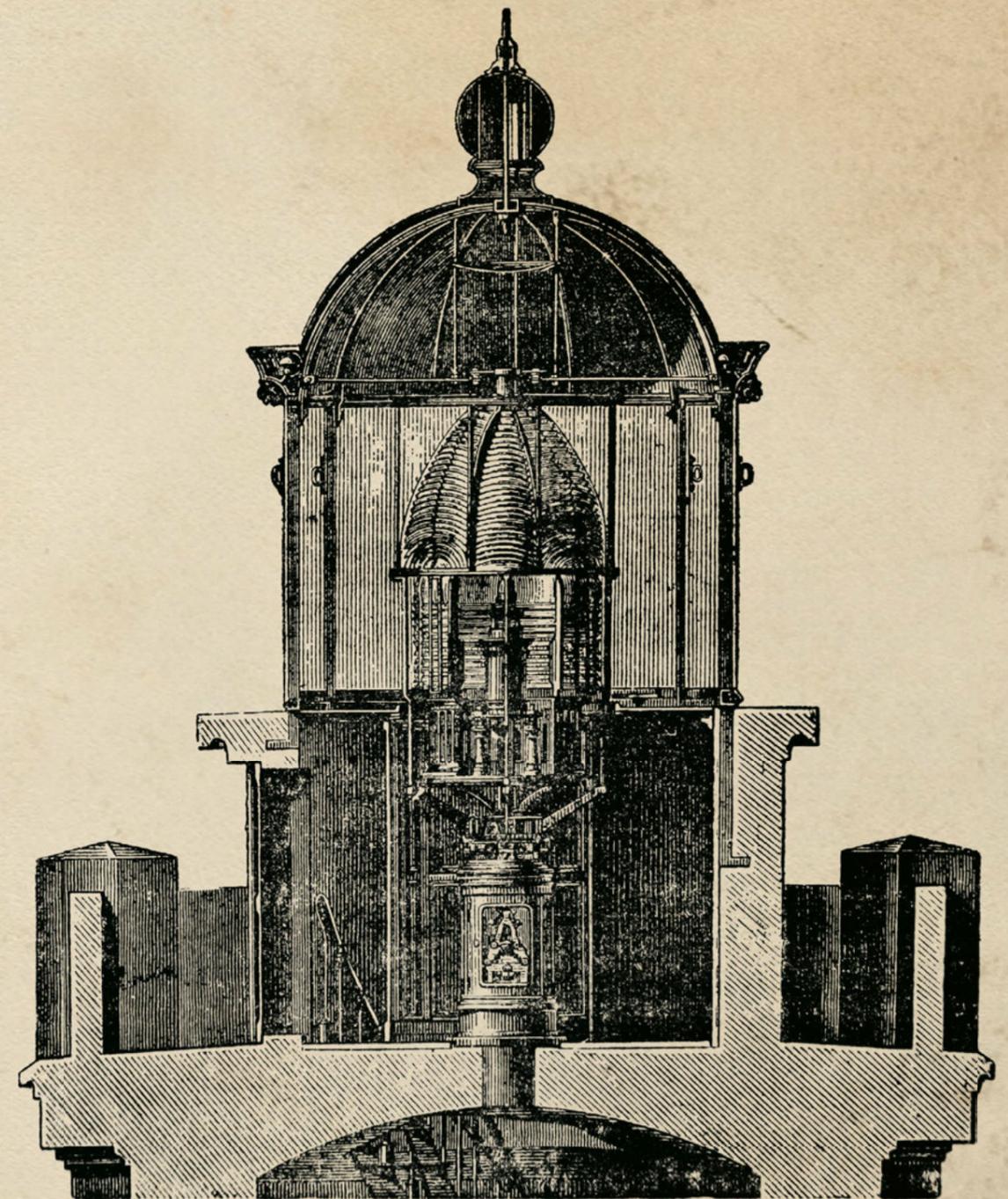
La parte móvil presenta tres paneles, simétricamente distribuidos alrededor del eje del aparato; estos paneles son de generatrices verticales y planos por la parte



Diferents llanternes poligonals del segle XIX.

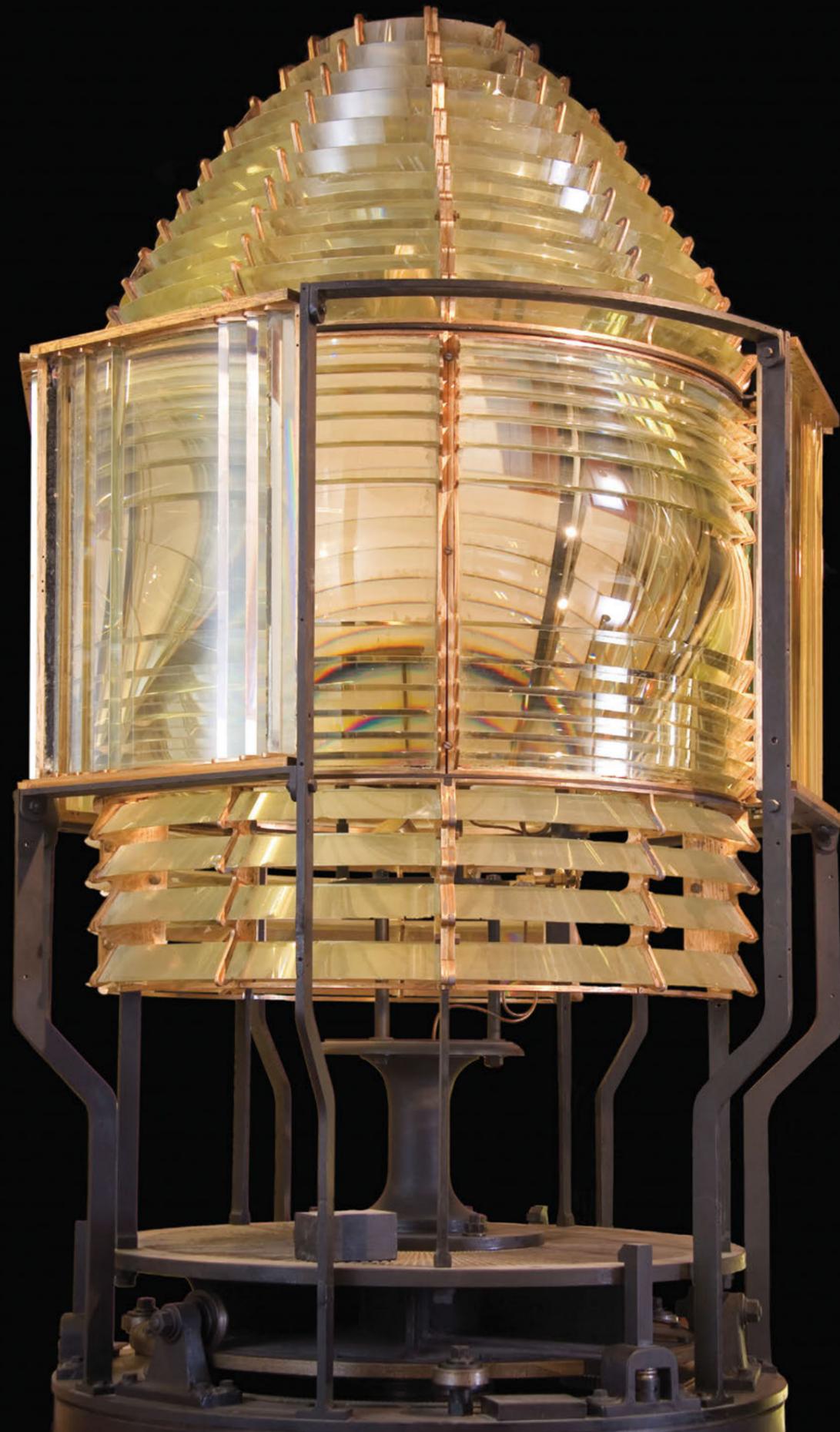


Diferentes linternas poligonales del siglo XIX.



Pàgina següent:
Òptica del far de Capdepera, molt similar a la que hi hagué instal·lada a na Pòpia.

Página siguiente:
Óptica del faro de Capdepera, muy similar a la que estuvo instalada en Na Pòpia.



una lente precedida y seguida de tres prismas triangulares.⁷

Ara es pot entendre fàcilment com la part fixa de l'òptica produeix una llum contínua de no gaire abast, que s'incrementa quan, en girar, les lents externes passen per la línia visual del navegant, i li ofereixen una potent llampada de llum. Aquest sistema mixt de llum fixa variada amb llampades mitjançant lents externes giratòries no fou massa estrany en els primers sistemes d'il·luminació utilitzats a les primeres albors del pla de 1847, però amb el temps fou abandonat per donar pas a les òptiques giratòries sense lents externes, només amb lents centrals que faran la funció d'aquelles, per produir la llampada necessària. Però això ho veurem amb més detall quan parlem de la història del far de Llebeig.

Aquest tipus d'òptiques amb un conjunt de lents diòptriques girant al seu voltant era típic dels fars de tercer ordre. I, evidentment, la grandària del llum s'havia de correspondre amb la de l'òptica; la que s'utilitzà a sa Dragonera la va fabricar la coneguda casa Letourneau i era un típic llum de rellotgeria denominat «gran model», a causa de la subdivisió dels fars de tercer ordre en fars gran model i petit model. Bàsicament, podem resumir la descripció d'aquests llums dient que consistien en un dipòsit cilíndric, a la part inferior del qual hi havia un mecanisme de rellotgeria amb un pes que, en caure per efecte de la gravetat, accionava uns engranatges que desencadenaven el moviment necessari per tal que unes bombes situades dalt del dipòsit injectessin el combustible periòdicament al bec col·locat al límit del llum.

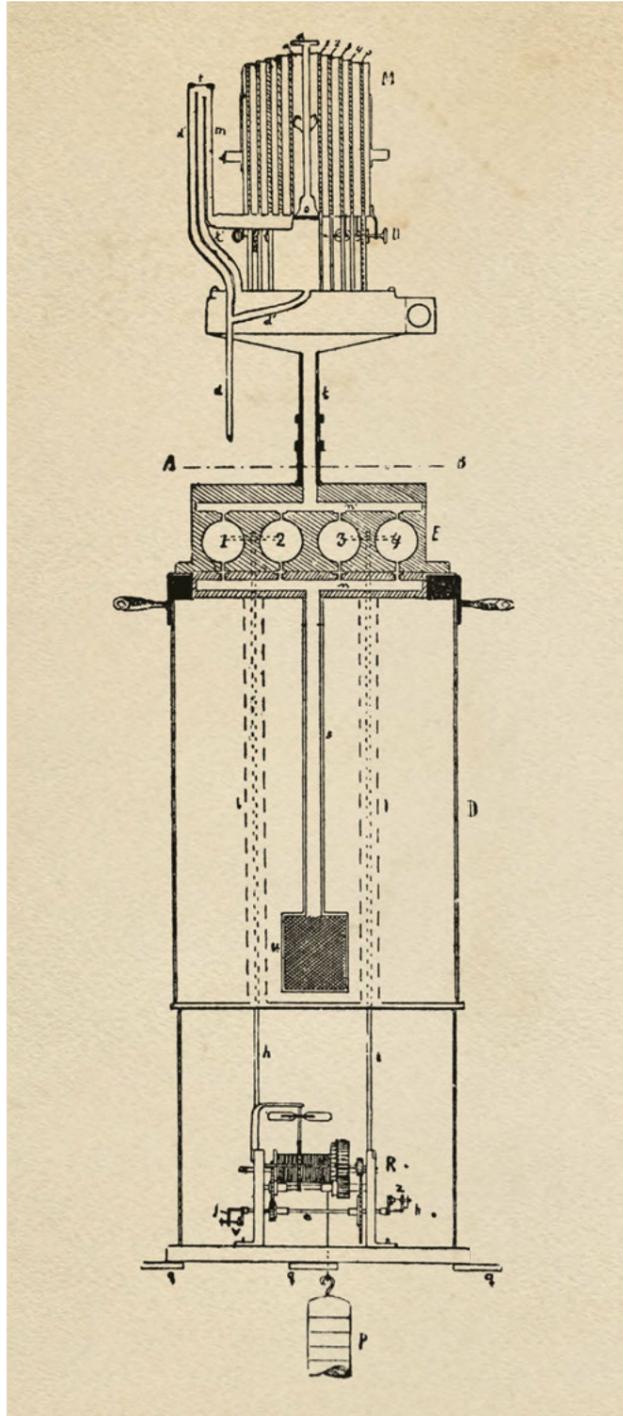
En qualsevol cas, no és sobrer aprofitar aquesta oportunitat per explicar al lector profà en la tecnologia utilitzada per als senyals marítims que hi ha dues maneres bàsiques d'emetre els senyals lluminosos

interior y por la exterior presentan una lente precedida y seguida de tres prismas triangulares.⁷

Se puede entender ahora fácilmente cómo la parte fija de la óptica produce una luz continua de no mucho alcance, que se ve incrementada cuando al girar las lentes externas pasan por la línea visual del navegante, ofreciéndole un potente destello de luz. Este sistema mixto de luz fija variada con destellos mediante lentes externas giratorias no fue del todo extraño en los primeros sistemas de iluminación empleados con los albores del Plan de 1847, pero con el tiempo se vieron abandonados por las ópticas giratorias sin lentes externas, únicamente con lentes centrales que harán la función de aquellas, para producir el destello necesario. Pero esto lo veremos con mayor detenimiento cuando indagemos en la historia del faro de Llebeig.

Este tipo de ópticas con un conjunto de lentes dióptricas girando alrededor de ellas era típico de faros de tercer orden. Y, por supuesto, el tamaño de la óptica determinaba el tamaño de la lámpara. La utilizada en Sa Dragonera fue construida por la entonces conocida casa Letourneau y era una típica lámpara de relojería denominada «gran modelo», debido a que los faros de tercer orden se subdividían en faros gran modelo y pequeño modelo. Básicamente, podemos resumir la descripción de estas lámparas diciendo que consistían en un depósito cilíndrico en cuya parte inferior se alojaba un mecanismo de relojería con un peso que al caer, por efecto de la gravedad, accionaba unos engranajes que a su vez desencadenaban el movimiento necesario para que unas bombas situadas en la parte superior del depósito inyectaran el combustible de forma periódica al mechero colocado en el tope de la lámpara.

En cualquier caso, no está de más aprovechar la ocasión para explicar al lector profano en la tecnología usada para las señales marítimas que existen dos maneras básicas por las que un faro puede emitir una señal luminosa rítmica. Una sería estando la mayor parte



Bec Doty col·locat sobre un llum mecànic (o de rellotgeria) d'oli d'oliva.

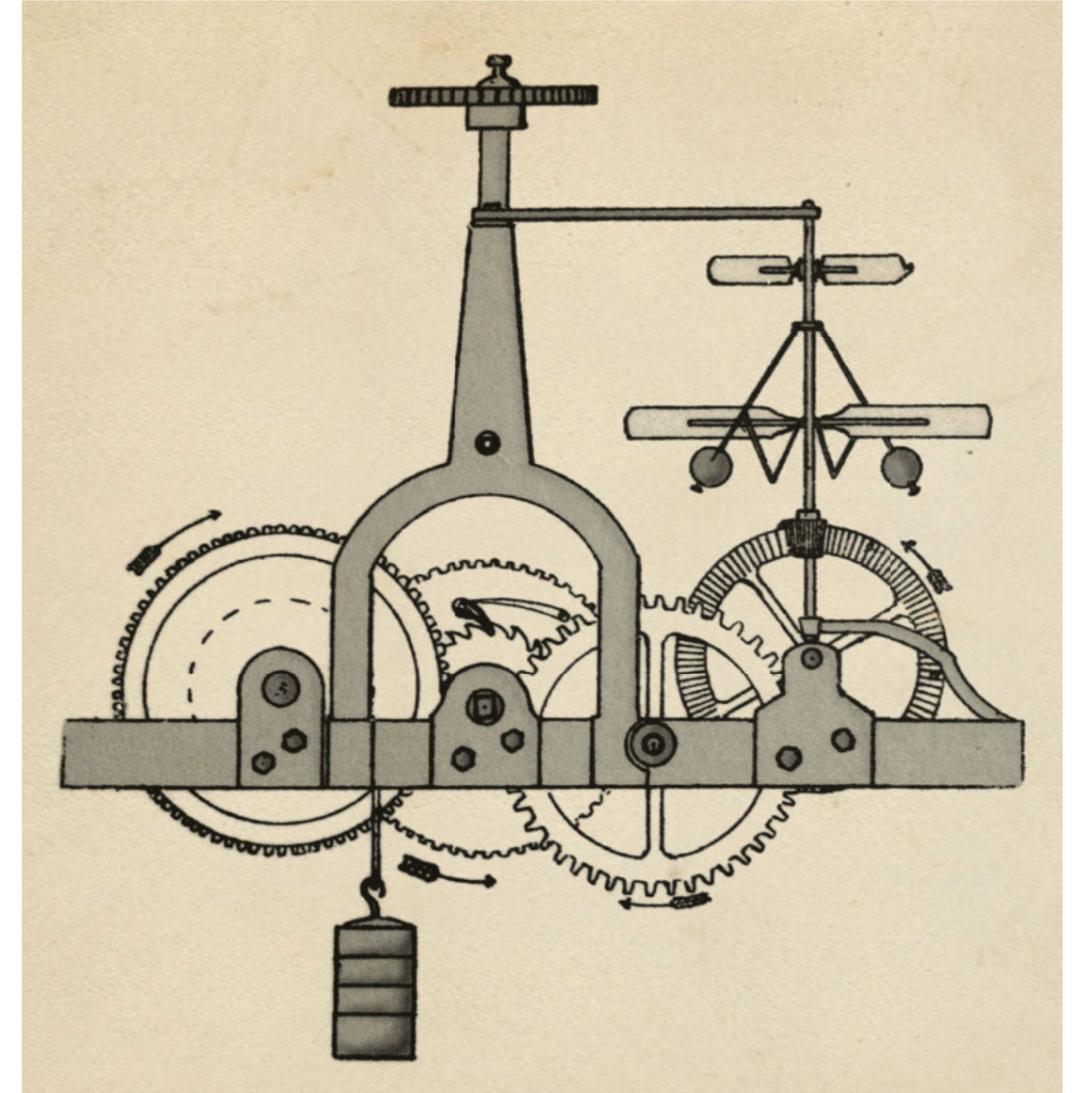
Mechero Doty colocado sobre una lámpara mecánica (o de relojería) para aceite de oliva.

rítmics característics d'un far. Una d'elles seria mantenir el far apagat la major part del temps i produir una llampada lluminosa de sobte, amb la qual cosa s'obtidria el que s'anomena una característica de llampades, i l'altra consistiria en una llum contínua que es veu apagada, és a dir, ocultada periòdicament, tècnica que és coneguda com a característica per ocultacions. A més d'aquestes dues, la llum fixa variada per llampades es podria considerar un tercer model, de caràcter mixt, però només quan el navegant és a poca distància del far, ja que, com hem vist, si se n'allunya, es converteix en un senyal més de llampades perquè la llum fixa deixa de veure's. Hi ha altres variants en l'aparença lluminosa dels fars, però crec que no ve al cas definir-les en aquest moment.

Per últim, cal dir que per aconseguir que el ritme sigui uniforme i sense variacions era imprescindible conservar constant i uniforme la velocitat de gir de l'òptica, la qual cosa s'aconseguia mitjançant el

del tiempo apagado y súbitamente producir un destello luminoso, con lo que obtendríamos lo que denominamos una característica de destellos, y la otra consistiría en una luz continua que se ve apagada, es decir, ocultada periódicamente, con lo que tendríamos una característica por ocultaciones. Además de estas dos, la luz fija variada por destellos podría considerarse un tercer modelo, de carácter mixto, pero solo cuando el navegante se situaba a corta distancia del faro, pues como ya hemos visto, en caso de alejarse se convierte en una señal más de destellos, puesto que la luz fija dejaba de verse. Por supuesto, hay otras variantes en la apariencia luminosa de los faros, pero no creo que vengan al caso definir las en este momento.

Por último, detallar que para conseguir una uniformidad en el ritmo y que este no sufriera variaciones era imprescindible conservar constante y uniforme la velocidad de giro de la óptica, cosa que se conseguía



Regulador de velocitat d'aletes, utilitzat per mantenir una velocitat uniforme en el gir de l'òptica.

Regulador de velocidad de aletas, utilizado para conservar una velocidad uniforme en el giro de la óptica.

dispositiu anomenat «regulador de velocitat», instal·lat a l'interior de la màquina de rotació. El mecanisme aprofitava l'acció dels engranatges moguts en caure el pes motor al llarg de la torre per produir, com a conseqüència de la força centrífuga, un moviment cap als extrems d'unes boletes que, al seu torn obligaven a girar unes petites aletes, les quals, segons la posició en què quedaven, oferien més o menys resistència a l'aire i, per tant, feien frenar o accelerar el moviment giratori de l'òptica.

mediante el dispositivo denominado «regulador de velocidad», instalado en el interior de la máquina de rotación y que, aprovechando la acción de los engranajes movidos al caer el peso motor a lo largo de la torre, se producía, por efecto de la fuerza centrífuga, un movimiento hacia los extremos de unas bolitas que a su vez obligaban a girar a unas pequeñas aletas para que según se posicionasen ofreciesen mayor o menor resistencia al aire y, por lo tanto, se frenara o acelerara el movimiento giratorio de la óptica.

ELS TORRERS

I els faroners, acompanyats per les seves famílies, van desembarcar a la cala Lladó per pujar fins al Cingle. Els seus noms eren: Ramón Lozano, Francisco Preto Manent i Genaro Gambin; com a mariners van acabar entrant en nòmina els anteriors torrers de costa, Gabriel Manent i Antonio Palmer. Els torrers de fars s'instal·laren a l'edifici uns quants mesos abans que s'encengués la llum oficialment, el 20 de març de 1852. Al febrer havien començat les proves d'encesa i abast, que permeteren determinar que el far de sa Dragonera es podia albirar des de 13 llegües, equivalents a 39 milles nàutiques, és a dir, uns 72 quilòmetres. Això es va poder saber gràcies a les manifestacions que va fer el capità del vapor *Mallorquí*, Gabriel Medina, que havia observat les llampades de llum a la distància esmentada, tot i que havia notat algunes irregularitats en la rotació. Aquestes deficiències van ser comunicades a l'enginyer en cap, que al seu torn les traslladà al torrer principal, qui argumentà que la culpa era de «la mala construcció de los tornillos que aseguran los brazos de la parte óptica movable a la rueda dentada».

Sembla lògic explicar ara breument la jerarquia en el Cos de Torrers de Fars (després tècnics mecànics de senyals marítims, com ja s'ha explicat) al llarg de la seva existència, és a dir, entre el 1851 i el 1993. En un principi s'establiren tres categories: principal, ordinari i auxiliar, cada una de les quals tenia una remuneració que s'adeia amb l'escalafó. Només el principal podia mantenir correspondència amb l'enginyer encarregat dels fars; els altres torrers havien de fer totes les seves sol·licituds o queixes a través del principal. Anys més tard es van suprimir aquestes categories per limitar-les a torrer primer, segon i tercer, per bé que en el fons es mantenien les jerarquies establertes anteriorment. Finalment, ja ben entrat el segle xx, va quedar un «encarregat» del

LOS TORREROS

Y los fareros con sus familias desembarcaron en cala Lladó para subir hasta el Cingle. Sus nombres eran: Ramón Lozano, Francisco Preto Manent y Genaro Lambín; como mariners acabaron entrando en nómina los anteriores torreros de costa, Gabriel Manent y Antonio Palmer. Los torreros de faros se establecieron en el edificio meses antes de que se encendiera la luz oficialmente el 20 de marzo de 1852. Por lo que respecta a las pruebas de encendido y alcance, las estaban realizando desde el mes de febrero, que fue cuando establecieron que el faro de Sa Dragonera se podía divisar a 13 leguas, o lo que es lo mismo 39 millas náuticas, que resultan unos 72 kilómetros. Esto se supo gracias a las manifestaciones hechas por el capitán del vapor *Mallorquín*, Gabriel Medina, que observó los destellos de la luz a esa distancia, aunque notando ciertas irregularidades en la rotación. Estas anomalías fueron trasladadas al ingeniero jefe, que a su vez las advirtió al torrero principal, el cual arguyó que la culpa era de «la mala construcción de los tornillos que aseguran los brazos de la parte óptica movable a la rueda dentada».

Parece lógico explicar brevemente la jerarquía que existió en el Cuerpo de Torreros de Faros (luego técnicos mecánicos de señales marítimas, como ya se ha dicho anteriormente) a lo largo de su existencia; es decir, entre 1851 y 1993. En un principio se establecieron tres categorías: principal, ordinario y auxiliar, cada una con una remuneración acorde al escalafón. Solo el principal podía establecer correspondencia con el ingeniero a cargo de los faros; el resto de los torreros debían realizar todas sus solicitudes o quejas a través del principal. Unos años después se eliminaron esas categorías para limitarlas a torreros de primera, segunda y tercera categoría, aunque en el fondo se mantenían las jerarquías establecidas anteriormente. Más tarde, ya avanzado el siglo xx, quedó un «encargado» del faro junto con el resto de los técnicos de señales marítimas que

far juntament amb la resta dels tècnics de senyals marítims que exercien la seva tasca en el senyal marítim; amb anterioritat s'havien arribat a classificar com a encarregat i subaltern. Durant els darrers anys d'existència del cos, es va produir un debilitament de la forta dependència dels faroners respecte de l'encarregat de l'establiment però, en última instància, aquest continuava sent el principal responsable del que hi passés. Com a colofó d'aquesta història, el 1992 es promulgà la Llei 27/1992, que declarà l'extinció del cos de tècnics mecànics de senyals marítims, i a partir d'aquí cada autoritat portuària hauria de considerar de manera individual la manera de plantejar la situació laboral dels moderns faroners, complint, això sí, les normes establertes de l'Ens Públic Ports de l'Estat respecte de la gestió de la senyalització marítima. Per acabar amb aquesta explicació, diguem que actualment les persones encarregades del manteniment dels fars i senyals marítims en general són denominats tècnics de Sistemes d'Ajudes a la Navegació.

Pel que fa als torrers de costa del segle xix reconvertits en mariners per al far de sa Dragonera, se'ls nomenà oficialment el 22 de maig de 1852, quan encara no s'havia acabat la construcció del falutx que havien d'utilitzar. El sou estipulat per aquests dos *boteros* (així se'ls anomenava en alguns llocs, en tant que responsables de fer navegar el bot oficial per al far) era de 60 rals de billó mensuals, la qual cosa implicava haver-se de buscar una altra font d'ingressos per poder subsistir i mantenir una família. Quant als faroners, a sa Dragonera tenien un sou superior a l'habitual gràcies al suplement que rebien tots els que estaven destinats a fars considerats aïllats, com era el cas, no cal dir-ho, de na Pòpia. Els tres torrers de fars encimbellats al Cingle van començar cobrant cada mes 300 rals l'auxiliar, 390 l'ordinari i 480 el principal. Duien una vida austera, però si el mal temps no s'allargava en

desempeñaban su labor en la señal marítima; también con anterioridad se llegaron a clasificar como encargado y subalterno. Durante los últimos años de existencia del cuerpo, se debilitó la fuerte dependencia de los fareros hacia el encargado del establecimiento, pero, en última instancia, seguía siendo este el principal responsable de lo que allí ocurriese. Como colofón de esta historia, en 1992 se promulgó la Ley 27/1992 donde se declara que se extingue el cuerpo de técnicos mecánicos de señales marítimas y que, a partir de ese momento, cada autoridad portuaria considerará individualmente la manera de plantear la situación laboral de los modernos fareros, cumpliendo eso sí con las normas establecidas desde el Ente Público Puertos del Estado con respecto a la gestión de la señalización marítima. Para acabar con esta nomenclatura, digamos que en la actualidad las personas encargadas del mantenimiento de los faros y señales marítimas en general reciben el nombre de técnicos de sistemas de ayudas a la navegación.

Los torreros de costa decimonónicos reconvertidos en mariners para el faro de Sa Dragonera recibieron su nombramiento oficial el 22 de mayo de 1852, cuando el falucho del que serían encargados todavía no se había acabado de construir. El sueldo que recibirán estos dos boteros (como así se les designaba en algunos lugares por conducir el bote oficial para el faro) sería de 60 reales de vellón mensuales, lo cual implicaba tener que buscarse otra fuente de ingresos para poder subsistir y mantener a sus respectivas familias. Aquí, en Sa Dragonera, los fareros vieron incrementado su sueldo debido al suplemento que recibían todos aquellos que fueran destinados a faros calificados como aislados, lo cual, por supuesto, era el caso de Na Pòpia. Así que nuestros tres torreros de faros encaramados en el Cingle comenzaron cobrando mensualmente: 300 reales el torrero auxiliar, 390 el ordinario y 480 el torrero principal. Su vida era austera, pero si el mal tiempo no se prolongaba en exceso, lo cual impedía el paso del falucho por el freo para traer los víveres necesarios, no

excés impedit el pas del falutx pel freu per dur els queviures necessaris, no els havia de faltar de res, i a més l'habitatge sembla que era confortable, o si més no és el que es pot deduir del que explica l'arxiduc Luis Salvador, després d'haver conversat amb el torrer principal que hi vivia el 1880:

El actual farolista primero, es natural de Andratx y está muy satisfecho con su elevada vivienda, que no cambiaría con ninguna otra: ¿Qué puede compararse, en efecto, con este picacho de na Popia, levantado al cielo como un dedo? Los encargados del faro disponen de un mulo para trasladarse a la cala y allí les recogen dos viejos marineros que los llevan en su falucho, a San Telmo.⁸

La visió idíl·lica que ens vol pintar l'arxiduc, però, no es correspon amb la crua realitat de les famílies que havien de suportar l'extrema duresa del lloc; d'altra banda, si hi ha una dada que reflecteix bé el grau de dificultat que comporta la vida en un determinat far, és el període de temps que resistien els torrers que hi estaven destinats. En el cas que ens ocupa, la ràpida successió d'homes, en alguns casos amb estades de pocs mesos, és un testimoni inapel·lable del veritable calvari en què ràpidament es convertia l'estada en aquell indret. Es dona la casualitat que l'any de la visita de l'arxiduc a sa Dragonera hi havia destinats allà els dos faroners que més temps van viure al Cingle: un que aguantà disset anys, Jaime Colomar, i l'altre tretze, Miguel Massanet. Els seus foren casos excepcionals, de rècord, en una destinació en què deu torrers només s'hi estigueren pocs mesos, tretze no van arribar a l'any i disset no superaren els sis anys de servei a na Pòpia. Només set faroners romangueren en aquell cim més de sis anys, inclosos els dos esmentats, xifra ben minsa si tenim en compte que hi anaren destinats quaranta-set torrers, sense incloure en aquest total els que hi feren

habría de faltarles de nada, y la vivienda, por añadidura, parece ser que era confortable, o al menos eso se deduce de lo que cuenta el archiduque Luis Salvador, después de haber mantenido una conversación con el torrero principal destinado allí en 1880:

El actual farolista primero, es natural de Andratx y está muy satisfecho con su elevada vivienda, que no cambiaría con ninguna otra: ¿Qué puede compararse, en efecto, con este picacho de na Popia, levantado al cielo como un dedo? Los encargados del faro disponen de un mulo para trasladarse a la cala y allí les recogen dos viejos marineros que los llevan en su falucho, a San Telmo.⁸

Sin embargo, la visión idílica que nos quiere pintar el archiduque no se corresponde con la cruda realidad de las familias que allí debían soportar la extrema dureza del lugar; por otro lado, si algo es un buen reflejo del grado de dificultad que conlleva la vida en un determinado faro, eso es el período de tiempo que los torreros aguantaban allí destinados. En nuestro caso, la rápida sucesión de hombres, en algunos casos tan solo unos meses, resulta un testimonio inapelable de que la existencia allí se convertiría rápidamente en un verdadero calvario. Da la casualidad de que en el año de la visita del archiduque a Sa Dragonera se encontraban destinados allí los dos fareros que más tiempo han vivido en el Cingle: uno que aguantó diecisiete años, Jaime Colomar, y el otro trece, Miguel Massanet. Todo un récord en ambos casos, ya que estamos hablando de un destino donde diez torreros no pasaron de unos pocos meses, trece no pasaron del año y diecisiete no rebasaron los seis años de servicio. En total, únicamente siete fueron los guardianes del faro que estuvieron más de seis años viviendo en esa cúspide, incluidos los dos ya mencionados, lo que no es una gran cantidad si hacemos cuentas, puesto que allí fueron destinados un total de cuarenta y siete torreros, sin incluir aquí a todos aquellos que prestaron servicio de suplentes, ni

suplències ni els que hi passaren com a alumnes per poder accedir a la professió.

Hem vist com es van creant les condicions que proporcionaren llum al navegant d'aquestes aigües, com s'aplicà la tecnologia per poder-la desenvolupar en un lloc tan inhòspit en mans d'uns tècnics especialitzats, i ara veurem la vida que hi feien que ja no es limitarà a la dels cormorans i baldrigues de l'entorn, ni a la dels gavians argentats, ni a la dels corbs o falcons; no, ara la vida a sa Dragonera inclourà la de diverses famílies humanes tancades en un estrany edifici situat just al punt més alt de l'illa, un lloc on molt pocs animals hi instal·larien el cubicle. Sa Dragonera mai no fou tan humana com quan hi habitaren a les seves entranyes els faroners que hi anaren destinats, no tan sols a na Pòpia, també en els fars de baix. Sí, ara hi desfila per les seves senderes molta més gent de la que l'illa podia haver vist durant la seva dilatada vida, a més dels morts que antigament s'hi enterraven i que s'entretenien podrint-se. Però el turista actual que la recorre està dominat per una voluntat de visió aliena: veu el que li diuen que ha de veure i, a més, marxa abans no comença a fer-se fosc i tot el que en conserva són unes boniques fotografies de record. Tampoc els moderns responsables del parc, afortunadament per a ells, poden aportar la humanitat que hi aportaren els antics torrers de fars; perquè l'humà és el que és dramàtic, el que és tràgic, en el sentit clàssic del terme, és a dir, l'essència de la contradicció humana, en què el terme *persona* està relacionat amb el paper que cadascun de nosaltres representem en el teatre de la vida, i en aquesta escenografia hi entra tot: l'amor, l'odi, l'enveja i la cobdícia, el regal i el robatori, la solidaritat i l'abandonament, el crit i el riure, la carícia i el cop de puny, les llampades i les ocultacions. Tot això s'esdevenia pels passadissos i les habitacions dels fars, a les escales i els terrats, i als voltants i

los que pasaron como alumnos para poder acceder a la profesión.

Vemos cómo se van creando las condiciones que proporcionaron luz al navegante de estas aguas, cómo la tecnología se aplicó para que en manos de unos técnicos especializados pudiera desarrollarse en un lugar tan inhóspito, y ahora veremos la vida misma, que ya no se limitará a la de los cormoranes y pardelas del entorno, ni a la de las gaviotas argénteas, ni a la de los cuervos o halcones; no, ahora la vida en Sa Dragonera contará con varias familias humanas encerradas en un extraño edificio situado justo en el punto más alto de la isla, un lugar donde muy pocos animales decidirían instalar su cubículo. Y, sin embargo, Sa Dragonera nunca volverá a ser tan humana como lo fue mientras habitaron en sus entrañas los fareros allí destinados, no solo en Na Pòpia, sino también en los faros de abajo. Por supuesto, ahora desfilan por sus sendas mucha más gente de la que antes podía haber visto a lo largo de su dilatada vida, además los muertos que antiguamente allí enterraban solo se entretenían pudriéndose, y el turista actual que transita sus veredas está dominado por una voluntad de visión ajena: ve lo que le dicen que tiene que ver y, por añadidura, sale de allí antes de que anochezca, quedándose tan solo con unas bonitas fotografías de recuerdo. Tampoco los modernos cuidadores del parque, afortunadamente para ellos, pueden aportar la humanidad que aportaron los antiguos torreros de faros; porque lo humano es lo dramático, lo trágico, en el sentido clásico del término, es decir, la esencia de la contradicción humana, donde el término «persona» está relacionado con el papel que representamos cada uno de nosotros en el teatro de la vida, y en esa escenografía todo entra: el amor, el odio, la envidia y la codicia, el regalo y el robo, la solidaridad y el abandono, el grito y la risa, la caricia y el puñetazo, los destellos y las ocultaciones. Todo eso ocurría por los pasillos y habitaciones de los faros, por sus escaleras y azoteas, y por sus proximidades y

zones properes, per això dic que sa Dragonera mai no ha tornat a ser tan humana.

Tot just començar el servei d'il·luminació a na Pòpia, se li assignà un consum de 190 grams d'oli d'oliva per hora d'activitat, i com vulgui que el preuat líquid era de primeríssima qualitat, també s'assignà una altra quantitat per al consum propi de cada torrero, exactament 80 grams al dia per a cada un dels tres. En aquest ús particular de l'oli, hi havia inclòs el que feien servir per il·luminar les seves estances i el que consumien com a aliment. Un mateix combustible per al far i per als faroners. No es podia demanar més compenetració entre treball i treballador, entre màquina i mecànic, entre el que era inert i el que era animat. La quantitat per al consum propi es va anar revisant i, per exemple, onze anys després els torrers rebien 400 grams al dia.

M'agradaria dedicar unes línies a explicar que, durant molt de temps (de fet fins que es van implantar els sistemes amb gas o elèctrics), hi va haver certa picaresca pel que fa a l'ús particular del combustible del far. Mentre es va fer servir l'oli d'oliva, alguns torrers no resistien la temptació de «ficar la tassa al dipòsit» per aconseguir una ració extra per a les seves famílies. No és estrany si tenim en compte les dures condicions en què molts d'ells es trobaven, però les normes eren les normes. De manera que, quan l'enginyer en cap o l'enginyer encarregat anaven als fars a fer les visites rutinàries d'inspecció, una de les operacions que estaven obligats a fer era mesurar el nivell del combustible. Segons l'època de l'any (en les llargues nits d'hivern es gastava molt més) i la potència del llum, el consum d'oli variava, i per això s'havien elaborat unes taules que indicaven la quantitat teòrica de combustible que hi havia d'haver. Quan la mesura de l'oli evidenciava un consum superior al que marcava la taula, es demanaven explicacions al torrero principal, el qual no tenia gaires més excuses que esmentar la meteorologia, és a dir,

alrededores, por eso digo que nunca ha vuelto a ser tan humana Sa Dragonera.

Nada más comenzar el servicio de alumbrado en Na Pòpia, se le asigna un consumo de aceite de oliva de 190 gramos por hora de actividad, y dado que el preciado líquido era de primerísima calidad, se asignaba también otra cantidad para el consumo propio de cada torrero, exactamente 80 gramos por día a cada uno de los tres. En este uso particular del aceite, entraba la iluminación de sus habitaciones y su utilización como alimento. Un mismo combustible para el faro y para los fareros. No se podía pedir mayor compenetración entre trabajo y trabajador, entre máquina y mecánico, entre lo inerte y lo animado. La cantidad para el consumo propio se fue revisando, y por ejemplo once años después recibían 400 gramos por torrero y día.

Me gustaría dedicar unas líneas a relatar que durante mucho tiempo (en realidad, hasta la implantación de los sistemas con gas o eléctricos) existió cierta picaresca en cuanto al uso particular del combustible del faro. Durante los años en que se empleó aceite de oliva, algunos torreros no resistían la tentación de «meter la taza en el depósito» para obtener alguna ración extra para su familia. No es de extrañar si tenemos en cuenta las duras condiciones en las que se encontraban muchos de ellos, pero las normas eran las normas. De manera que, cuando el ingeniero jefe o el ingeniero encargado realizaba las visitas rutinarias de inspección en los faros, una de las operaciones que estaba obligado a acometer era medir el nivel de combustible. Según la época del año (en las largas noches invernales se consumía mucho más) y la potencia de la lámpara, el consumo de aceite variaba, pudiéndose encontrar la cantidad teórica correspondiente en unas tablas realizadas para tal propósito. Cuando la existencia de aceite en el momento de medirlo delataba que el consumo no había sido el estipulado por la tabla, sino algo más cuantioso, se pedían explicaciones al torrero principal, el cual no tenía muchas más excusas que remitirse a



molts dies ennuvolats que havien obligat a encendre abans i apagar més tard. Però aquesta explicació no sempre era coherent amb la informació meteorològica de què disposaven els enginyers.

D'altra banda, s'establí un sistema de control entre els mateixos torrers, ja que des de cada far era habitual albirar la llum d'algun altre. El faroner tenia un llibre en què figurava l'epígraf «Fars a la vista», on s'havien d'anotar les condicions atmosfèriques i la qualitat de la llum del far albirat. De manera que, si la visibilitat era bona i alguna d'aquelles llums no es veia, o era molt dèbil, quan no hauria

causas meteorològiques; es decir, muchos días nublados en los que se tuvo que encender el faro antes y apagar más tarde. Pero eso no siempre era coherente con la información meteorológica que los ingenieros poseían.

Por otro lado, se estableció un sistema de control entre los propios torreros, ya que desde cada faro era habitual avistar la luz de algún otro; así, existían unos libros donde aparecía el epígrafe «Faros o fanales a la vista» en los que se debían anotar las condiciones atmosféricas y la calidad de la luz del faro avistado. Por lo que, si la visibilidad era buena y alguna de esas luces no se veía o se divisaba débilmente, cuando no debería

d’haver estat així, aleshores l’enginyer tenia clar que s’havien comès certes irregularitats en relació amb l’ús del combustible. I què era el que havia motivat la baixada d’intensitat d’aquella llum? Doncs que possiblement el torrer, o tots de comú acord, havia regulat l’alçària de les metxes perquè sobresortissin menys del que estava establert, de manera que el consum era menor, però la intensitat de la flama obtinguda també ho era.

Quan el 1883 es va deixar d’utilitzar l’oli d’oliva i es va començar a fer servir la parafina d’Escòcia, aquest tipus de picaresca continuà, perquè tot i que l’oli ja no era comestible, sí que es podia canviar per ous, llet, carn, etc., a algun pagès de la zona, que aprofitaria l’oli mineral del far per il·luminar casa seva. I el mateix va passar amb el petroli, que arribà a les costes de les Balears el 1901. Però va ser l’arribada de l’electricitat el que posà fi definitivament a les barates.

Pot semblar absurd que, en un país on l’oli d’oliva és una matèria primera de tanta rellevància, es considerés més oportú importar un oli mineral, procedent de la companyia escocesa Young’s Paraffin Light and Mineral oil C. O. Limited de Glasgow, però les dades que s’havien obtingut en els fars del País Basc i Cantàbria, en els quals s’havia començat a provar aquest nou combustible, garantien un estalvi en el preu mitjà del quilo d’oli, del 36% i del 30% respectivament. El 1901 es reproduí la situació amb el canvi de la parafina pel petroli.

Hi va haver un període, però, en què l’excedent de combustible fou, podríem dir-ho així, «oficial», fet que va proporcionar uns guanys extrems a més d’un tècnic de senyals marítims. M’estic referint als primers anys de la nostra postguerra, quan el govern espanyol va tenir moltes dificultats per adquirir determinat material a l’estranger a causa de l’empobriment provocat per la guerra i també per les conseqüències comercials de la Segona Guerra Mundial,

Libro de observaciones durante el alumbrado del faro de Na Pòpia, en él se aprecia el apartado de «Faros o fanales a la vista».

«Libro de observaciones durante el alumbrado» del far de na Pòpia, en què es pot veure l'apartat «Faros o fanales a la vista».

ser así, al ingeniero le quedaba claro que se habían cometido ciertas irregularidades en lo concerniente al uso del combustible. ¿Y qué es lo que había motivado el descenso en la intensidad de aquella luz? Pues que posiblemente el torrero, o todos los torreros de común acuerdo, habían regulado la altura de las mechas de

per la qual cosa es van haver de fabricar amb material propi unes reixetes que s'utilitzaven per a la il·luminació dels llums Chance per incandescència de vapor de petroli. El cas, però, és que a causa de la mala qualitat del material, no resistien la calor del foc i es fonien amb molta rapidesa, de manera que

forma que sobresalieran menos de lo establecido, y así el consumo era menor, pero también lo era la intensidad de la llama obtenida.

Cuando se abandonó el uso del aceite de oliva en 1883 para dar paso a la parafina de Escocia, se siguieron cometiendo algunos actos de estas características, porque, aunque ya el aceite no era comestible, sí que se podía trocar por huevos, leche, carne, etc., con algún campesino de la zona que daría buen uso del aceite mineral del faro para la iluminación de su hogar. Y otro tanto ocurrió con el petróleo, que llegó a las costas de Baleares en 1901. Pero con la llegada de la electricidad se acabaron los trueques para siempre.

Puede parecer algo absurdo que, en un país donde el aceite de oliva es una materia prima de tanta relevancia, se considerase más oportuno la importación de un aceite mineral, concretamente desde la compañía escocesa Young's Paraffin Light and Mineral Oil C. O. Limited de Glasgow, pero los datos obtenidos en los faros del País Vasco y en los de Cantabria, donde se comenzó probando el uso de este nuevo combustible, garantizaban un ahorro en el precio medio del kilogramo de aceite del 36 y el 30%, respectivamente. Otro tanto ocurriría en 1901 con el cambio de la parafina por el petróleo.

Existe, sin embargo, un período en el que el excedente de combustible fue por decirlo así «oficial», y eso proporcionó unas ganancias extras a más de un técnico de señales marítimas. Me refiero a los primeros años de posguerra en los que el Gobierno español se vio en serias dificultades para adquirir determinado material extranjero debido a su empobrecimiento por la recién terminada contienda y a las consecuencias comerciales de la Segunda Guerra Mundial, y se vio por ello en la necesidad de fabricar con material propio unas rejillas que se usaban para la iluminación de las lámparas Chance por incandescencia de vapor de petróleo, pero eran de tan mala calidad que no soportaban el calor del fuego y se fundían con gran rapidez, así que los fareros no

es va haver de reduir la intensitat del focus lluminós, provocant que sobrès petroli, que es convertí en un regal per als treballadors d'alguns fars.

Tornant a sa Dragonera, s'arribà a amonestar els torrers per vendre'n l'oli, el de consum propi. No crec que calgui insistir en les penúries que devien patir aquella gent, sobretot els primers anys de funcionament del far, i així ho testimonien algunes històries que relataré.

El 1865, quan a les Balears ja funcionaven força dels fars dels previstos en el pla de 1847, l'enginyer en cap d'aleshores, José Bellón, estima que el consum anual d'oli per a tots ells ha de ser de 20.000 kg. En el mateix plec de condicions per al subministrament de l'oli, s'indica, que per traslladar el combustible als fars situats en illots amb servei de llanxa, el contractista la podria utilitzar per al transport de terra a terra. A més, es dicta un preu màxim per a la subhasta de «seiscientas milésimas de escudos el kilogramo». Per als casos d'endarreriments en el pagament per part de l'Administració, l'article 18 estableix que:

En el caso que se tardara más de tres meses en abonar el importe de una de las cantidades acreditadas, el contratista tendrá derecho de percibir el interés correspondiente al tiempo y cantidad que se le adeuda a razón de seis por ciento anual y si el pago se retrasase un año tendrá derecho a la exención de su contrata.⁹

El millor oli, o de primera qualitat, era el que s'obtenia premsant l'oliva en fred i moderadament. Després venia l'obtingut amb mitjans més comuns i habituals, com per exemple esprement tant com fos possible l'oliva amb l'ajuda d'aigua bullida. L'oli de pitjor qualitat era el fabricat com l'anterior però deixant primer que les olives fermentessin o bullint-les molt temps en aigua, mètode que també es feia servir per fabricar sabó.¹⁰

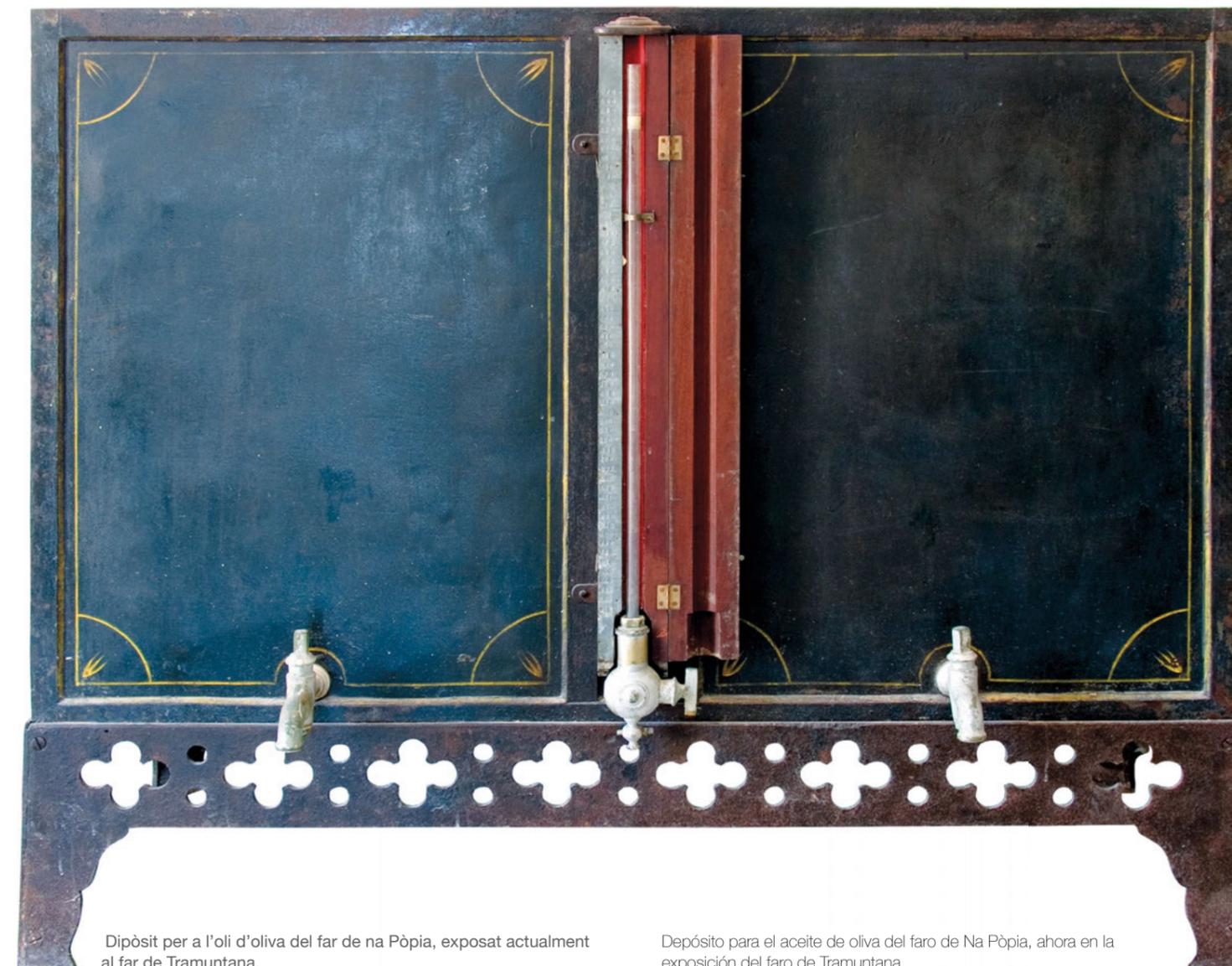
tuvieron más remedio que disminuir la intensidad del foco luminoso, con lo que el petróleo sobrante se convirtió en un regalo para los empleados de algunos faros.

Volviendo a Sa Dragonera, se llega a amonestar a sus torreros por vender el aceite que se les destinaba para consumo propio. No creo necesario insistir en las penurias que debían sufrir aquellas gentes, sobre todo durante los primeros años de funcionamiento del faro, y algunas historias que aquí relataré así lo atestiguan.

En 1865, cuando ya estaban en las Islas Baleares funcionando bastantes de los faros proyectados en el Plan de 1847, el ingeniero jefe de entonces, José Bellón, estima que el consumo anual de aceite para todos los faros de Baleares ha de ser 20.000 kilos. En ese mismo pliego de condiciones para el suministro del aceite, se previene que, para trasladar el combustible a los faros en islotes con servicio de lancha, el contratista podrá utilizarla para el transporte de tierra a tierra. Además, se dicta un precio máximo para la subasta de «seiscientas milésimas de escudos el kilogramo». Para casos de retrasos en el pago por parte de la Administración, el artículo 18 establece que:

En el caso que se tardara más de tres meses en abonar el importe de una de las cantidades acreditadas, el contratista tendrá derecho de percibir el interés correspondiente al tiempo y cantidad que se le adeuda a razón de seis por ciento anual y si el pago se retrasase un año tendrá derecho a la exención de su contrata.⁹

El mejor aceite, o de primera calidad, era el que se obtenía prensando la oliva en frío y moderadamente; le seguía después el que se obtenía con medios más comunes y habituales, como por ejemplo exprimiendo todo lo posible la oliva con la ayuda de agua hervida; como aceite de peor calidad se consideraba el que había sido fabricado como el anterior, pero dejando fermentar antes las olivas o hirviéndolas durante mucho tiempo en agua, método usado también para fabricar jabón.¹⁰



Dipòsit per a l'oli d'oliva del far de na Pòpia, exposat actualment al far de Tramuntana.

Depósito para el aceite de oliva del faro de Na Pòpia, ahora en la exposición del faro de Tramuntana.

Per al subministrament dels fars espanyols no més s'acceptava el millor, la qualitat del qual es determinava per la bona olor, el color, el sabor i la puresa. Si aquestes qualitats sensibles no eren prou convincents, s'introduïen unes petites peces anomenades *palometas*¹¹ que havien de quedar surant i enceses durant setze hores. En casos extrems, l'enginyer en cap fins i tot podia fer analitzar l'oli en laboratoris de química o en alguna farmàcia.

Para el suministro de los faros españoles únicamente se aceptaba el mejor aceite, cuya calidad era detectada por el buen olor, color, sabor y pureza. En el caso de que estas cualidades sensibles no fueran lo convincentes que debían ser, se procedía a introducir unas pequeñas palometas¹¹ que debían permanecer flotando y encendidas durante dieciséis horas. En casos extremos incluso el ingeniero jefe podía mandar analizar el aceite en laboratorios de química o en alguna farmacia.

En teoria, l'oli d'oliva subministrat s'havia d'introduir en uns dipòsits de ferro fabricats amb aquesta finalitat, però a na Pòpia, al començament, s'emmagatzemava en tres grans gerres de fang amb tapes de fusta, que estaven encastades al terra del magatzem de l'esquerra. L'any 1866 s'aprova un pressupost d'«efectos de mueblaje» per al far de sa Dragonera, que incloïa l'enviament de dos dipòsits de ferro per a oli, d'1,5 metres de llarg, 0,8 d'alt i 0,6 d'ample, amb un cost de 518 escuts. Es calculava que el consum anual d'oli per al funcionament del far fos de 632 quilos.

Un cop els torrers i les seves famílies estigueren instal·lats a na Pòpia, van haver de registrar els nomenaments a l'Ajuntament d'Andratx i, poc després, un d'ells va haver d'anar a Palma a recollir els uniformes, perquè el Cos de Torrers de Fars tenia un uniforme oficial que es va anar modificant amb el pas dels anys, fins que el seu ús va deixar de ser obligatori.

Però encara quedava una qüestió important que calia dilucidar, i és que, acostumats a utilitzar les mesures mallorquines, els torrers van haver d'adaptar-se a l'internacional Sistema Mètric Decimal. El 25 de maig van rebre una circular d'Antonio López y Montalvo en què es pot llegir:

Con objeto de que pueda V. hacer con exactitud la reducción de consumo y existencia de aceite, de las medidas del país y castellanas a las que establece el sistema métrico que se ha mandado observar desde luego por la Dirección General de Obras Públicas, remito a V. adjunto una explicación suficiente para dicho objeto, advirtiéndole que en lo sucesivo, todos los partes deben venir arreglados en modo que está prevenido, recomendando la mayor exactitud.¹²

El 9 de desembre de 1852 es promulga una Reial Ordre, publicada a la *Gaceta de Madrid* del 28 d'aquell mateix mes, establint la correspondència

En teoría, el aceite de oliva suministrado debía introducirse en unos depósitos de hierro fabricados para tal propósito, pero en Na Pòpia al principio se almacenaba en tres grandes tinajas de barro con tapas de madera, que estaban empotradas en el suelo del almacén de la izquierda. Sin embargo, en 1866 se aprueba un presupuesto de «efectos de mueblaje» para el faro de Sa Dragonera, donde se incluye el envío de dos depósitos de hierro para aceite, de 1,5 metros de largo, 0,8 de alto y 0,6 de ancho, por un coste de 518 escudos. El consumo anual de aceite para el alumbrado de este faro se calculaba que fuera de 632 kilos.

Una vez instalados los torreros y sus familias en Na Pòpia, tuvieron que registrar sus nombramientos en el Ayuntamiento de Andratx y, poco después, uno de ellos pasarse por Palma para recoger sus uniformes, porque el Cuerpo de Torreros de Faros disponía de un uniforme oficial que fue modificándose a lo largo de los años hasta llegar a desaparecer la obligación de su uso.

Pero quedaba un asunto importante por dilucidar, y es que, acostumbrados a usar las medidas mallorquinas, los torreros se vieron en la obligación de adaptarse al internacional sistema métrico decimal; por eso reciben el 25 de mayo una circular de Antonio López y Montalvo en la que se puede leer:

Con objeto de que pueda V. hacer con exactitud la reducción de consumo y existencia de aceite, de las medidas del país y castellanas a las que establece el sistema métrico que se ha mandado observar desde luego por la Dirección General de Obras Públicas, remito a V. adjunto una explicación suficiente para dicho objeto, advirtiéndole que en lo sucesivo, todos los partes deben venir arreglados en modo que está prevenido, recomendando la mayor exactitud.¹²

El 9 de diciembre de 1852 se promulga una real orden publicada en la *Gaceta de Madrid* del día 28 de ese mismo mes, donde se establecía la correspondencia

oficial entre les mesures utilitzades a les províncies espanyoles amb les mètriques legals. L'apartat referit a les Balears quedava així:

Mesura	Equivalència
La mitja cana	0 metres, 782 mil·límetres
Un metre	5 pams, 115 mil·lèsimes de pam
La lliura	0 quilograms, 407 grams
Un quilogram	2 lliures, 5 unces, 484 mil·lèsimes de unça
La mesura d'oli	46 litres, 58 centilitres
Un litre d'oli	2 lliures, 2 unces, 55 mil·lèsimes d'unça
El quartà de vi	0 litres, 78 centilitres
Un litre de vi	1 quartà, 282 mil·lèsimes de quartà
La lliura d'aiguardent	0 litres, 44 centilitres
Un litre d'aiguardent	2 lliures, 439 mil·lèsimes de lliura
La mitja quartera d'àrids	35 litres, 17 centilitres
Un litre de gra	0 almuds, 512 mil·lèsimes d'almud
El destre mallorquí lineal	4 metres, 214 mil·límetres
El destre mallorquí superficial	17 metres quadrats, 75 decímetres íd., 78 centímetres íd.
La quarterada	71 àrees, 3 centiàrees, 11 decímetres quadrats, 84 centímetres íd.
Una àrea	5 destres superficals, 16 vares quadrades de Burgos, 0 peus íd., 365 mil·lèsimes íd.

Les mesures s'adapten a les normes, els uniformes s'adapten als cossos, l'oli a les metxes i la torre s'adapta a l'abisme del Cingle, però els torrers comencen a tenir alguns inconvenients perquè la llum no s'adapta a l'altura. Alguns capitans i mariners envien comunicats a l'enginyer en cap queixant-se perquè no veuen la llum del far o per haver detectat irregularitats en la intensitat i en la velocitat de les llampades. Les primeres amonestacions arriben a

oficial entre las medidas utilizadas en las provincias españolas con las métricas legales. El apartado referente a Baleares quedaba como sigue:

Medida	Equivalencia
La media cana	0 metros, 782 milímetros
Un metro	5 palmos, 115 milésimas de palmo
La libra	0 kilogramos, 407 gramos
Un kilogramo	2 libras, 5 onzas, 484 milésimas de onza
La mesura para aceite	46 litros, 58 centilitros
Un litro de aceite	2 libras, 2 onzas, 55 milésimas de onza
La cuarta para vino	0 litros, 78 centilitros
Un litro de vino	1 cuarta, 282 milésimas de cuarta
La libra para aguardiente	0 litros, 44 centilitros
Un litro de aguardiente	2 libras, 439 milésimas de libra
La media quartera para áridos	35 litros, 17 centilitros
Un litro de grano	0 almudes, 512 milésimas de almud
El destre mallorquín lineal	4 metros, 214 milímetros
El destre mallorquín superficial	17 metros cuadrados, 75 decímetros íd., 78 centímetros íd.
La quarterada	71 áreas, 3 centiáreas, 11 decímetros cuadrados, 84 centímetros íd.
Un área	5 destres superficiales, 16 varas cuadradas de Burgos, 0 pies íd., 365 milésimas de pie íd.

Las medidas se adaptan a las normas, los uniformes se adaptan a los cuerpos, el aceite a las mechas, y la torre se adapta al abismo del Cingle, pero los torreros comienzan a sufrir alguna contrariedad porque la luz no se adapta a la altura. Esto hace que algunos capitanes y marineros trasladen partes al ingeniero jefe quejándose por no ver la luz del faro o por encontrar irregularidades en su intensidad, así como en la velocidad de sus destellos. Las primeras amonestaciones llegan a Na Pòpia

na Pòpia als tres mesos d'haver-se inaugurat la il·luminació, i el 15 de juny el torrero principal és castigat amb tres dies sense sou, el mateix càstig que s'aplica al torrero que estigués de servei a les 12 de la nit del dia 11 d'aquell mes i, per últim, un dia sense sou al que feia el torn a les 11 de la nit del dia 13. Les queixes procedien del vapor *Mallorquí*, la fragata *Preciosa* i el vapor *Barcelonés*.

Convoquen el capità del vapor *Mallorquí* perquè es torni a situar a tretze llegües de sa Dragonera i anoti com s'albira la llum del far; i el resultat és del tot satisfactori, de manera que davant les reiterades al·legacions del torrero principal argumentant que havien actuat correctament, López y Montalvo comença a sospitar que s'hagi produït una possible «descomposició en la posició respectiva de los prismas».

Però el far es continuarà declarant en rebel·lia fins al final de la seva existència com a senyal marítim. Fou un inadaptat, un revolucionari revolucionat, donant voltes i voltes sense sortir de la confusió, sense obeir el que tenia estipulat, veritable insumís marí, lliurepensador del mar. Potser per això va captivar l'arxiduc, que no volia que desaparegués, que advocava per conservar-lo, segurament perquè s'hi veia reflectit, en l'alçària, en la soledat, en la singularitat, en l'inconformisme, en les crítiques que provocà i en els seus fidels servidors. Per tot això, després d'haver conversat amb el torrero Colomar, el 1880 escriu:

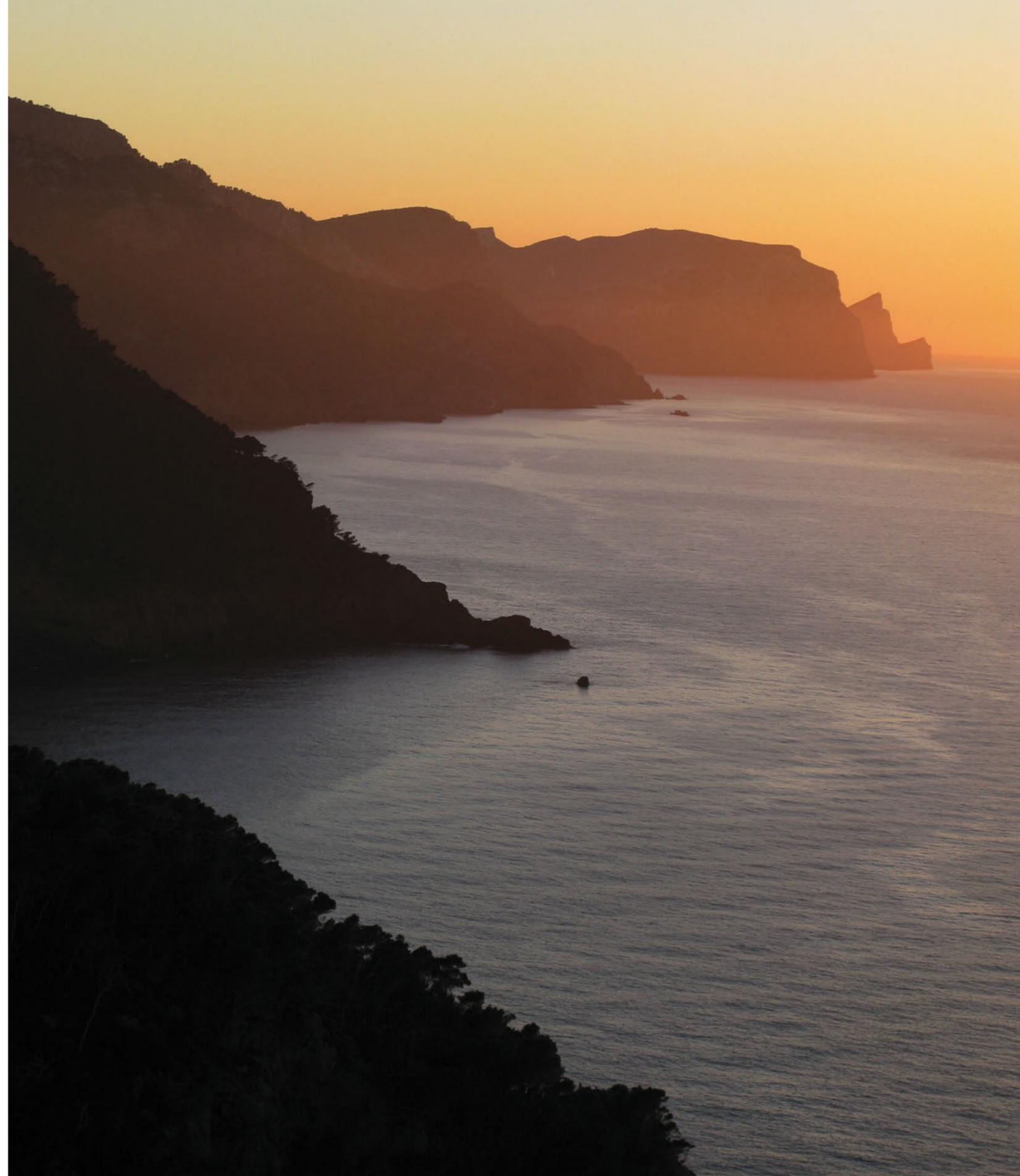
Se proyecta ahora trasladar este faro a un punto de la costa que esté más bajo, porque, con relativa frecuencia, la niebla envuelve al faro actual haciendo inútil su servicio. En cierta manera es muy comprensible que así se haga, pero no deja de ser una lástima. Gracias a su altura, en noches claras, se divisa su luz desde una distancia de 52 millas. ¡Cuántas noches en mi casa de Miramar,¹³ tendido en la cama, me ha complacido su parpadeo con la fidelidad de un viejo amigo! Tal vez

solo tres meses después de inaugurarse su alumbrado: el 15 de junio el torrero principal sufre un castigo de tres días sin sueldo, al igual que el torrero que estuvo de turno a las 12 de la noche del día 11 de ese mes, mientras que el torrero que cubría el turno a las 11 de la noche del día 13 se le castiga con un día sin sueldo. Las quejas fueron trasladadas por el vapor *Mallorquí*, la fragata *Preciosa* y el vapor *Barcelonés*.

Convoquen al capitán del vapor *Mallorquí* para que vuelva a situarse a 13 leguas de Sa Dragonera y anote cómo se divisa la luz del faro. El resultado es completamente satisfactorio, así que López y Montalvo comienza a sospechar, ante las reiteradas alegaciones del torrero principal en defensa de su buen hacer, de una posible «descomposición en la posición respectiva de los prismas».

Pero el faro ya no dejará de declararse en rebel·lia hasta el final de su existencia como señal marítima. Resultó un inadaptado, un revolucionario revolucionado, dando vueltas y vueltas sin salir de la confusión, sin obedecer lo estipulado para él, verdadero insumiso marino, librepensador del mar. Quizá por eso le cautivara al archiduque, que no quería que desapareciera, que abogaba por su conservación, seguramente por verse reflejado en él, en su altura, en su soledad, en su singularidad, en su inconformismo, en las críticas provocadas y en sus fieles sirvientes. Por todo eso, en 1880, después de haber platicado con el torrero Colomar, llega a escribir:

Se proyecta ahora trasladar este Faro a un punto de la costa que esté más bajo, porque, con relativa frecuencia, la niebla envuelve al Faro actual haciendo inútil su servicio. En cierta manera es muy comprensible que así se haga, pero no deja de ser una lástima. Gracias a su altura, en noches claras, se divisa su luz desde una distancia de 52 millas. ¡Cuántas noches en mi casa de Miramar,¹³ tendido en la cama, me ha complacido su parpadeo con la fidelidad de un viejo amigo! Tal vez fuese





fuese posible armonizar ambas ideas, edificando un pequeño faro en la parte baja de la costa que sólo se encendería en las noches de niebla.¹⁴

Però encara que hagués estat factible dur a terme la idea, el far va morir, com també va morir l'arxiduc i com van morir Antonio Vives i Catalina Homar, amics i fidels servidors de Luis Salvador, i tots els seus amants, dones i homes, i tots els faroners que va conèixer quan vivien a na Pòpia, com morirem tots nosaltres, un dia o altre, tant és quan i com. El far de sa Dragonera va deixar d'il·luminar des del Cingle cinc anys abans que l'arxiduc ho fes des del

posible armonizar ambas ideas, edificando un pequeño faro en la parte baja de la costa que sólo se encendería en las noches de niebla.¹⁴

Pero aunque hubiese sido factible llevar a cabo tal idea, el faro murió, como murió el archiduque y como murieron Antonio Vives y Catalina Homar, amigos y fieles sirvientes de Luis Salvador, y todos sus amantes, mujeres y hombres, y todos los fareros que él conoció cuando vivían en Na Pòpia, como moriremos todos nosotros, un día u otro, qué más da cuándo y cómo. El faro de Sa Dragonera dejó de iluminar desde el Cingle cinco años antes de que lo hiciera el archiduque desde su castillo

seu castell de Brandais, i la llum d'ambdós s'extingí. Ara només ens en resten les ruïnes, les de pedra i les de paper, les d'aquells murs que contenien vides aïllades, i les d'aquells llibres que tancaren costums i paisatges ja perduts per sempre entre les tapes.

ELS MARINERS

I els mariners? Sembla que en un principi vivien a baix, a cala Lladó, o almenys això és el que es pot deduir de diferents escrits en què s'especifica que els habitants de na Pòpia han d'anar a la cala a buscar-los per demanar-los ajuda, i això fou així fins al 1883. Dels dos primers ja n'hem parlat, perquè havien estat els torrers de costa destinats a l'illa abans que s'hi instal·lés el far, i que com veurem més endavant, van tenir un destí ben trist. Però n'hi va haver molts més, i no tinc més remei que, definir la relació entre els de dalt i els de baix com a amigable al començament, complicada una mica més tard i, finalment, truculenta.

A mesura que anaven passant els anys, es van anar elaborant nous plecs de condicions per al servei de subministrament del far, en els quals s'estipulaven el nombre de viatges setmanals, la manera com s'havien d'establir els viatges extraordinaris per necessitats del personal i les característiques de l'embarcació que s'havia d'utilitzar. Així, per exemple, en el plec de 1890 s'hi pot llegir que els mariners eren tres i que ja no vivien a sa Dragonera sinó a Sant Elm:

El servicio de lancha se hará con un falucho que reúna las condiciones siguientes: tendrá tres metros y medio de eslora, un metro y medio de manga y sesenta y cinco centímetros de puntal.

Podrán armarse cinco pares de remos. El aparejo será el ordinario de falucho con vela latina y la embarcación estará tripulada por un patrón y dos

de Brandais, y la luz de ambos se extingió. Ahora solo nos quedan sus ruinas, las de piedra y las de papel, las de aquellos muros contenedores de vidas aisladas, y las de aquellos libros que encerraron entre sus tapas costumbres y paisajes ya perdidos para siempre.

LOS MARINEROS

¿Y los marineros? Parece que en un principio vivían abajo, en cala Lladó, o al menos esto se puede deducir de más de un escrito donde se especifica que los habitantes de Na Pòpia han de bajar a dicha cala a buscarlos para requerir su ayuda, y esto ocurre hasta 1883. De los dos primeros ya hemos dado cuenta aquí, por ser los torreros de costa que cumplían su cometido en la isla antes de instalarse el faro, y que, como luego veremos, tuvieron un triste destino. Pero les sucedieron muchos otros, y no me queda más remedio que definir la relación entre los de arriba y los de abajo como amigable en un principio, complicada algo más tarde y finalmente truculenta.

Según transcurrían los años se fueron realizando diferentes pliegos de condiciones para el servicio de abastecimiento del faro, donde se estipulaba la cantidad de viajes semanales, la forma de establecerse los viajes extraordinarios por necesidades del personal y las características de la embarcación a emplear. Así en el pliego de 1890, podemos ver que los marineros eran tres y que ya no vivían en Sa Dragonera, sino en San Telmo:

El servicio de lancha se hará con un falucho que reúna las condiciones siguientes: tendrá tres metros y medio de eslora, un metro y medio de manga y sesenta y cinco centímetros de puntal.

Podrán armarse cinco pares de remos. El aparejo será el ordinario de falucho con vela latina y la embarcación estará tripulada por un patrón y dos marineros.

marineros. Deberá también estar surtida de las correspondientes anclas y betas para fondear.

Se entenderán incluidos en el precio de viajes los jornales de la tripulación así como las reparaciones de los desperfectos y averías de todo género que pueda sufrir la embarcación.

Esta tendrá su residencia en la playa del Pantaleu lo mismo que la tripulación y el punto de desembarque en la Dragonera, será el pequeño puerto desde el cual arranca el camino que conduce al faro.¹⁵

El falutx era lliurat al contractista per l'Administració i només el podia substituir per causa justificada i amb una autorització per escrit de l'enginyer. Però per la correspondència oficial sabem que això no era sempre així, si bé ho explicarem quan parlem dels fars de Llebeig i Tramuntana, ja que fou aleshores quan hi hagué més queixes per part dels torrers a causa d'aquest incompliment. El patró de la llanxa tenia l'obligació de comprar a Andratx els queviures que li demanessin els torrers i transportar-los fins al far per lliurar-los, a més de recollir a la mateixa població la correspondència oficial i la particular dels torrers i les seves famílies. No havia de transportar, però, l'oli necessari per fer funcionar el far, ja que d'això se n'havia d'encarregar el contractista del combustible, tot i que hi havia la possibilitat que arribessin a un acord particular entre ells. En el plec esmentat, s'especifica que la tripulació del falutx té l'obligació de romandre deu hores a sa Dragonera en cada viatge i de transportar fins al far tots els efectes, a més de baixar des d'allà tot el que s'envia a terra. Només en cas que el patró considerés que el temps aconsellava tornar abans del període estipulat, estava autoritzat a fer-ho, i havia de notificar-ho posteriorment. Des del far es podien col·locar banderes d'auxili en cas de necessitats urgents, o fer algun altre tipus de senyals. A sa Conillera (Eivissa), per exemple, s'utilitzaven miralls per comunicar-se mitjançant els reflexos del sol amb

Deberá también estar surtida de las correspondientes anclas y betas para fondear.

Se entenderán incluidos en el precio de viajes los jornales de la tripulación así como las reparaciones de los desperfectos y averías de todo género que pueda sufrir la embarcación.

Esta tendrá su residencia en la playa del Pantaleu, lo mismo que la tripulación, y el punto de desembarque en la Dragonera será el pequeño puerto desde el cual arranca el camino que conduce al faro.¹⁵

La Administración entregaba el falucho al contratista, que solo podía sustituirlo por causa justificada y con autorización por escrito del ingeniero. Pero sabemos por la correspondencia oficial que esto no siempre sucedía así, aunque dejaremos este asunto para las historias de los faros de Llebeig y Tramuntana, pues es cuando mayores quejas de los torreros se reciben por este incumplimiento. Por otra parte, el patrón de la lancha tenía obligación de comprar en Andratx los víveres que hubieran indicado los torreros, y transportarlos al faro para entregárselos allí, así como recoger en esa población la correspondencia oficial y la particular de sus empleados y familias. Eso sí, quedaba exento de transportar el aceite necesario para el alumbrado de la señal marítima, pues eso le correspondía al contratista del combustible, aunque cabía la posibilidad de que ambos pudieran llegar a un acuerdo particular. En este condicionado se obliga a la tripulación del falucho a permanecer en cada viaje diez horas en Sa Dragonera, teniendo la obligación de transportar hasta el faro todos los efectos, así como bajar desde allí lo que se mandara a tierra. Solo si el patrón creía que el tiempo aconsejaba la vuelta antes de lo establecido, se le permitía hacerlo así, pero debía notificarlo posteriormente. Desde el faro se podían colocar banderas de auxilio en caso de necesidades urgentes o realizar señales de otro tipo (por ejemplo, en Sa Conillera (Eivissa) se utilizaban espejos para comunicar a los marineros de



els mariners de Sant Antoni i fer-los saber que calia fer un viatge de manera imperiosa.

Plecs de condicions, paraules oficials, frases dissenyades per a una política correcta, teoria signada i pactada, formalismes aliens, però, a una realitat humana d'enveges, gelosia, rancúnies i, també, d'auxili i socors en la desesperació.

Al principi, quan els mariners vivien a cala Lladó, havien de fer de peons si el servei així ho requeria, com per exemple quan un temporal de pluges

San Antonio mediante reflejos de sol la necesidad de un viaje imperioso).

Pliegos de condiciones, palabras oficiales, frases diseñadas para una política correcta, teoría firmada y pactada, pero formalismos ajenos a una realidad humana de envidias, celos, rencores y, también, de auxilio y socorro en la desesperación.

Al principio, cuando los marineros residían en la cala Lladó, debían hacer labores de peones si el servicio lo requería, como, por ejemplo, después de que un

Pàgines següents:

Cala Lladó i edificacions reconvertides en un petit albergue.

Páginas siguientes:

Cala Lladó y edificaciones reconvertidas en pequeño albergue.



provocava danys en el camí de pujada a na Pòpia, i calia recompondre els murs afectats per desprendiments, o tapar clots i bassals que apareixien per tot el trajecte. Mentre residiren a l'illa, els mariners estaven sotmesos a la mateixa disciplina que els torrers ordinari i auxiliar i, si havien de sol·licitar dies de permís, ho havien de fer a través del torrer principal. Això els convertia en membres d'una mateixa corporació que anà desapareixent fins que un ofici i un canal d'aigua amb forts corrents els acabà dissociant.

Entre els actes heroics protagonitzats per aquests homes en aquella primera etapa, destaca el que s'esdevingué el 31 de desembre de 1858, quan, amb l'ajuda dels torrers de costa de l'altre cantó del freu, van salvar la vida a nou homes d'un vaixell francès. Aquesta no fou l'única vegada que van socórrer naufragos, com veurem més endavant, quan ens capbussem per les profunditats del segle xx.

El 1867, passats ja quinze anys des de l'entrada en servei del far, els mariners van estar a punt de morir durant un dels trajectes a causa dels traïdors corrents que es formen en aquest canal. Per evitar que es repetissin els greus problemes que havien tingut i millorar la seguretat de les travessies van reclamar un mariner més, petició que fou atesa, i aquell mateix any se n'incorporà un altre. Val la pena reproduir aquí el relat que d'aquest fet fa el torrer principal, perquè incideix en la perillositat de l'ofici i transmet la solidaritat que aleshores encara hi havia entre faroners i mariners:

En la tarde del día 14 del actual salieron de esta Isla Gaspar Bestard y Matías Flexas para llevar un pliego y además para adquirir víveres para nosotros. El Matías se quedó para evacuar las referidas diligencias, y el Gaspar emprendió nuevamente su marcha para regresar con tiempo a esta Isla. Como la mar presentaba mal cariz y el viento E. estaba con mayor ímpetu que

temporal de lluvias cometiera destrozos en el camino de subida a Na Pòpia y fuera necesario recomponer los muros afectados por desprendimientos, o cuando era preciso tapar baches y socavones que poco a poco iban apareciendo por todo el trayecto. Durante esos años de residencia en la isla, los mariners estaban sometidos a la misma disciplina que los torrers ordinario y auxiliar, en cuanto que para solicitar días de permiso debían hacerlo a través del torrero principal. Esto los convertía en miembros de una misma corporación, cosa que fue desapareciendo para quedar disociados por un oficio y por un canal de agua con fuertes corrientes.

Asimismo, entre los actos heroicos acometidos en aquella primera etapa por estos mariners, cabe destacar el del 31 de diciembre de 1858, cuando, ayudados por los torrers de costa del otro lado del freo, salvaron la vida a nueve hombres de un buque francés. No será esta la única vez que socorrieron a naufragos, como veremos más tarde cuando buceemos por las profundidades del siglo xx.

Pasados los primeros quince años, en 1867, los mariners estuvieron a punto de perecer por culpa de las traïdoras corrientes que se forman en ese canal y, como consecuencia de los graves apuros en que se vieron, reclamaron un mariner más para poder tener mayor seguridad en las travesías, y ese mismo año se amplió la plantilla con otro mariner. El relato que ofrece de este suceso el torrero principal merece la pena transcribirlo, ya que hace hincapié en la peligrosidad de ese oficio y se transmite la solidaridad que por entonces todavía existía entre fareros y mariners:

En la tarde del día 14 del actual salieron de esta Isla Gaspar Bestard y Matías Flexas para llevar un pliego y además para adquirir víveres para nosotros. El Matías se quedó para evacuar las referidas diligencias, y el Gaspar emprendió nuevamente su marcha para regresar con tiempo a esta Isla. Como la mar presentaba

a su ida, sin embargo trató de conseguirlo a pesar de los obstáculos que se le oponían, más al llegar a la embocadura del canal fue cuando la enorme corriente y los remolinos del viento de dicho cuadrante volcó y arrojó la barquilla hasta la punta del sur de la Isla quedando encima de la quilla. En tal estado estuvo luchando extraordinariamente desde las tres de la tarde hasta la puesta del sol, con la mayor serenidad y vigor ya por verse separado de la dicha barca por el empuje de las olas, luchando con éstas para alcanzarla, siendo impelidos ambos por los elementos hasta cerca de la costa, faltándole ya sus fuerzas sin que abandonase su presa de las manos. Entonces avistado por los torrers costaneros, saliendo primeramente un muchacho de unos doce años hijo de uno de los indicados torrers, estos y un falucho de pescadores a su encuentro, los cuales le salvaron estando ya Bestard en un estado muy abatido, no obstante de ser hombre fuerte y robusto. En esta ocasión demostró sus buenas cualidades marineras, mucho tacto y pericia, en el arte de la mar, de relevante mérito marino, cuando tanto se desvela por el buen servicio del faro y de sus moradores. [...] Lo que traslado a V. y al informar sobre dicha desgracia es mi deber manifestarle que los mariners anteriores a estos desaparecieron con la embarcación y no se ha sabido más de ellos, y que anteriormente dos de los Torrers de Costa se ahogaron en la travesía. Estas y muchas otras circunstancias especiales de aquel canal, aunque corto tan peligroso, me inducen a proponer a V. el aumento de una plaza de mariner, o sea de muchacho, a fin de que este servicio tan importante, no tenga que quedar desatendido cuando uno de los tripulantes tenga que marchar a tierra para comestibles y asuntos del servicio, queden siempre dos tripulantes para el buen gobierno del falucho.¹⁶

Els mariners desapareguts a què fa referència l'escrit eren els dos que hem esmentat en parlar de

mal cariz y el viento E. estaba con mayor ímpetu que a su ida, sin embargo trató de conseguirlo a pesar de los obstáculos que se le oponían, más al llegar a la embocadura del canal fue cuando la enorme corriente y los remolinos del viento de dicho cuadrante volcó y arrojó la barquilla hasta la punta del sur de la Isla quedando encima de la quilla. En tal estado estuvo luchando extraordinariamente desde las tres de la tarde hasta la puesta del sol, con la mayor serenidad y vigor ya por verse separado de la dicha barca por el empuje de las olas, luchando con éstas para alcanzarla, siendo impelidos ambos por los elementos hasta cerca de la costa, faltándole ya sus fuerzas sin que abandonase su presa de las manos. Entonces avistado por los torrers costaneros, saliendo primeramente un muchacho de unos doce años hijo de uno de los indicados torrers, estos y un falucho de pescadores a su encuentro, los cuales le salvaron estando ya Bestard en un estado muy abatido, no obstante de ser hombre fuerte y robusto. En esta ocasión demostró sus buenas cualidades marineras, mucho tacto y pericia, en el arte de la mar, de relevante mérito marino, cuando tanto se desvela por el buen servicio del faro y de sus moradores. [...] Lo que traslado a V. y al informar sobre dicha desgracia es mi deber manifestarle que los mariners anteriores a estos desaparecieron con la embarcación y no se ha sabido más de ellos, y que anteriormente dos de los Torrers de Costa se ahogaron en la travesía. Estas y muchas otras circunstancias especiales de aquel canal, aunque corto tan peligroso, me inducen a proponer a V. el aumento de una plaza de mariner, o sea de muchacho, a fin de que este servicio tan importante, no tenga que quedar desatendido cuando uno de los tripulantes tenga que marchar a tierra para comestibles y asuntos del servicio, queden siempre dos tripulantes para el buen gobierno del falucho.¹⁶

Los mariners desaparecidos fueron los ya mencionados cuando hablábamos de la llegada de todo el



l'arribada de tot el personal a l'illa, és a dir, Gabriel Manent i Antonio Palmer, les vides dels quals s'esvaïren entre les onades el 1860.

El temps de la solidaritat, però, es va anar difuminant durant les dues dècades següents per donar pas progressivament a picabaralles entre els torrers i els encarregats del falutx. De vegades la causa era que aquests es negaven a transportar efectes particulars dels torrers fins a na Pòpia, al·legant que no hi estaven obligats, tot i que, com hem vist, el plec de condicions deia precisament el contrari; en altres ocasions perquè els familiars dels torrers volien anar a Sant Elm i no els recollien o els feien esperar molt al petit embarcador de cala Lladó, la qual cosa acabava sent una provocació i augmentava la tensió entre els dos gremis. Els exemples podrien continuar, però el cas és que l'acumulació de motius d'uns i altres els van acabar enfrontant, no només per trobar-se en les ribes oposades d'un canal d'aigua, sinó sobretot per una manera diferent d'entendre aquella complexa relació professional que els feia ser interdependents.

Seria injust oblidar, però, que en nombroses ocasions aquests mariners van pujar fins al Cingle per socórrer els seus habitants, per intercedir en disputes o per baixar en baiard algun torrer malalt o ferit. Aquests actes de solidaritat, sens dubte, contrarestaven les desavinences, però quan els mariners anaren a viure a Sant Elm, aquell contacte es va perdre, i encara més quan els habitants del far van baixar al cap de Llebeig i al de Tramuntana i els mariners es desplaçaren al Port d'Andratx. Tot plegat no feu més que descompensar la balança, que s'acabà inclinant cap a l'animadversió professional sense contraprestacions solidàries. Malgrat que, com hem dit, l'empitjorament de les relacions fou lent, el 1861 ja tenim constància d'una de les primeres topades entre els de dalt i els de baix, ja que els faroners

personal a la isla; es decir: Gabriel Manent y Antonio Palmer, que vieron cómo sus vidas se desvanecían entre las olas en 1860.

Sin embargo, el tiempo de la solidaridad se fue difuminando durante las dos décadas posteriores y las rencillas entre torreros y los encargados del falucho se comenzaron a forjar progresivamente. A veces porque los segundos se negaban a transportar enseres particulares de los torreros hasta Na Pòpia alegando que no era algo que formara parte de sus obligaciones, cosa que como ya hemos visto en el pliego de condiciones no era cierta; otras porque los familiares de los torreros querían pasar a San Telmo y no eran recogidos o se les hacía esperar mucho tiempo en el pequeño muelle de cala Lladó, lo que acababa siendo toda una provocación y hacía que aumentara la tensión existente entre los dos gremios. Y así podríamos seguir poniendo ejemplos de motivos por los que ambos sectores laborales terminaron enfrentados no solo desde dos orillas opuestas a un canal de agua, sino sobre todo desde una diferente manera de entender esa compleja relación profesional que les hacía interdependientes.

Sería injusto, todo sea dicho, olvidar que fueron también frecuentes las veces que estos mariners subieron a socorrer a la gente del Cingle, para interceder en disputas o bien para bajar en parihuelas a algún torrero enfermo o herido. Sin duda estos actos de solidaridad contrarrestaban las otras desavenencias, pero al irse la tripulación del falucho a vivir a San Telmo, se perdieron esos contactos, y aún más cuando todos aquellos habitantes del faro descendieron al cabo Llebeig y al Tramuntana y los mariners al puerto de Andratx. Todo esto no hizo sino descompensar la balanza hacia la pura rencilla profesional sin contraprestaciones solidarias. A pesar de lo dicho sobre el lento proceso de enrarecimiento en las relaciones, ya bien temprano, en 1861, conocemos uno de los primeros encontronazos acaecidos entre los de arriba y los de abajo, pues resulta que los fareros se sintieron «calumniados» porque



se sentien «calumniats» per un dels mariners, que els acusava d'haver-li robat un xai.

Sí, és la fractalitat de la condició humana. Els països veïns s'enfronten per problemes a les fronteres; els habitants d'una regió detesten els de la regió limítrof sense saber ben bé per què ho fan, per competitivitat o per complex; la gent amb diferents identitats polítiques s'odia, tots ells amb els seus colors i les seves banderes, tots ells indissolubles entre si com l'aigua i l'oli, si bé en el cas d'aquests elements ja se sap quin queda per damunt i quin per sota, mentre que els humans es passaran la vida lluitant per ocupar la superfície del got on s'ofeguen; els habitants d'una illa semideserta recelen els uns dels altres perquè ningú no es vol sentir humiliat per

uno de los mariners los acusó de haberles robado un cordero.

Sí, es la fractalidad de la condición humana. Se enfrentan los países vecinos por problemas en sus fronteras; se detestan los habitantes de tal región con los de tal otra colindante sin saber muy bien por qué lo hacen, por competitividad o por complejo; se odian los conciudadanos que pertenecen a diferentes identidades políticas, con sus colores y sus banderas, todos indisolubles entre sí como el agua y el aceite, solo que con estos (agua y aceite) ya se sabe el que queda encima y el que debajo, mientras que aquellos se pasarán la vida luchando por ocupar la superficie del vaso donde se ahogan; recelan entre sí los habitantes de una isla semidesierta porque nadie quiere sentirse

un altre; i, per acabar, els qui viuen en un edifici aïllat dalt d'un cim es barallen entre ells. Però tota aquesta nina russa d'incompatibilitats s'esgota en cada un de nosaltres, en la lluita que cada ésser humà manté amb si mateix, la seva agonia particular que només s'acaba amb la mort o l'ascetisme, que no deixa de ser una altra forma de mort, de deshumanització, entesa aquí com l'allunyament de la condició humana per apropar-se a una divinitat incompatible amb la supervivència de l'espècie, almenys mentre la biotecnologia no ho permeti, i dubto molt que aquesta s'uneixi a l'espiritualitat ascètica per arribar a un sincretisme entre matèria i esperit, entre sexe i pensament, entre l'ètica i l'estètica.

LA VIDA

És ara el torn d'una qüestió molt complexa, perquè per vida hauríem d'entendre totes les activitats existencials que s'han anat desenvolupant a sa Dragonera, si més no si ho enfoquem des d'una perspectiva biocentrista, que em fa l'efecte que és la que s'adiu més amb la sensibilitat que la gent de Mallorca va demostrar quan es va oposar amb fermesa als plans que volien urbanitzar l'illa i fer-hi, fins i tot, un port esportiu. Aquella lluita va donar com a resultat la declaració de sa Dragonera com una zona protegida que fou declarada Parc Natural. Tots els aplaudiments i reconeixements són pocs, doncs, per a aquells que, quan era el moment, van cridar amb força i van veure fer realitat el seu anhel conservacionista.

La titularitat de sa Dragonera ha anat passant d'unes mans a unes altres. Per exemple, les de l'arquebisbat de Barcelona al segle XIII, les de la família Villalonga en el XIX, les de Joan Flexas el 1941, les de PAMESA, amb les seves intencions urbanitzadores, el 1974, i, finalment, les del Consell de Mallorca el 1987. Titulars d'uns documents; titulars per a una

humillado por ningún otro y, para terminar, se pelean los habitantes de un mismo edificio aislado en la cima de un monte... Pero toda esta muñeca rusa de incompatibilidades termina en cada uno de nosotros, en la lucha que cada individuo humano mantiene consigo mismo, su agonía particular que solo se acaba con la muerte o con el ascetismo, que no deja de ser otra forma de muerte, de deshumanización entendida aquí como alejamiento de la condición humana para acercarse a una divinidad incompatible con la supervivencia de la especie, al menos mientras la biotecnología no permita lo contrario, y dudo mucho que se una a la espiritualidad ascética para llegar a un sincretismo entre materia y espíritu, entre sexo y pensamiento, entre ética y estética.

LA VIDA

Le llega el turno a un asunto muy complejo, puesto que por vida tendríamos que entender todas las actividades existenciales que en Sa Dragonera se han ido desarrollando, al menos si lo enfocamos desde una perspectiva biocentrista, creo que más acorde con la sensibilidad que el pueblo mallorquín demostró en su momento negándose con rotundidad a los planes desarrollistas que pretendían urbanizar la isla e incluso dotarla de un puerto deportivo, consiguiendo, por el contrario, hacer de Sa Dragonera un lugar protegido y reclasificado como parque natural. Todos los aplausos y reconocimientos son pocos para aquellos que en su momento gritaron con fuerza viendo cumplido su anhel conservacionista.

La titularidad de Sa Dragonera ha ido pasando de unas manos a otras. Por ejemplo, ha pertenecido al arzobispado de Barcelona en el siglo XIII, a la familia Villalonga en el XIX, a Joan Flexas en 1941, a PAMESA en 1974, con sus intenciones urbanizadoras, y finalmente al Consell de Mallorca en 1987. Titulares de unos



història de xifres i noms, com els que hem donat a totes les plantes que allà hi podem trobar: llentiscles, romanís, margallons...

Pel que fa a la vida dels torrers i les, en ocasions, dramàtiques circumstàncies en què vivien, no transcriuré aquí tots els enfrontaments i disputes que he trobat en analitzar la documentació antiga dels tres fars de l'illa, si bé faré una excepció, única, per explicar el que li va passar a un pobre torrer que va acabar perdent el senderi allà dalt. És una història molt humana i, per tant, plena d'existència vital. Quan avui dia els visitants i els turistes anem a l'illa per fer-hi tranquil·les passejades per camins ben indicats, no aportem la mateixa humanitat, no

documentos; titulars para una historia de cifras y nombres, como nombres son los que les hemos asignado a todas las plantas que por allí deciden morar: lentiscos, romeros, palmitos...

En cuanto a la vida de los torreros y sus, en ocasiones, dramáticas circunstancias, no voy a transcribir en este libro todos los sucesos de enfrentamientos y disputas que he podido encontrar al analizar la documentación antigua de los tres faros isleños, pero haré una única excepción con lo ocurrido a un pobre torrero que acabó perdiendo el juicio allí arriba. Es una historia muy humana y, por tanto, llena de existencia vital. Cuando ahora llegamos los visitantes y turistas a Sa Dragonera para dar tranquilos paseos por sendas

vivim l'illa perquè no vivim a l'illa, i la nostra mirada és freda, més o menys sensible, però desposseïda del sentit tràgic, en el sentit que abans he esmentat: en les nostres tranquil·les passejades no hi ha contradicció, i com menys contradictoris ens tornem, en més autòmats ens convertim, ens des-apassionem, ens des-vitalitzem. Per això, després de fer una passejada per sa Dragonera, quan torno a trepitjar els carrers de Sant Elm, sento indefectiblement un coàgul d'amargor que em corre per les venes; un trombe format per l'angoixa que produeix tota consciència, en aquest cas la meva consciència de turista, de viure en un planeta de turistes. Sa Dragonera m'insufla vida durant unes hores, però després m'escup sobre la postal de la quotidianitat a la qual ens volen fer escriure a tots el mateix text per enviar a la mateixa destinació.

Tot va començar un mes d'agost:¹⁷

Pongo en el superior conocimiento de V.S. que ayer a las 10 y 1/2 de la noche, estando de servicio cuarto el torrero auxiliar de ese faro, vi que el faro estaba apagado, llamé a la puerta de su habitación dando un golpe con la mano y salió con los cabellos arizados [sic], con la vista casi en blanco, temblando todo el cuerpo; con unos grandes bramidos capaces de espantar el hombre de más corazón, subí a la torre para arreglar la luz dejando mi esposa observándolo, al bajar después de estar arreglada la luz sentí un gran estruendo y fue él que tenía un gran palo en la mano dando golpes por todas partes corriendo y gritando cobardes asesinos de un modo inexplicable rompió varios objetos como son varios platos un jarro y el farol de mano y velón que se encuentran en mal estado; no tuve más remedio que mandar mi esposa a llamar auxilio y subió el marinero ya le había pasado el delirio, le dirigimos varias preguntas y dijo que no se acordaba sino del golpe que oyó a la puerta en todo esto transcurrió sobre dos horas, otras veces

prescritas, no aportamos la misma humanidad, no vivimos la isla porque no vivimos en la isla, y nuestra mirada es fría, más o menos sensible, pero despojada de lo trágico, en el sentido antes mencionado: no hay contradicción en nuestros tranquilos paseos, y cuanto menos contradictorios nos hacemos, más autómatas nos convertimos, nos des-apasionamos, nos des-vitalizamos. Por eso, después de un paseo por Sa Dragonera, al pisar de nuevo las calles de San Telmo, siento indefectiblemente un coágulo de amargura que corre por mis venas; un trombo formado por la angustia que produce toda conciencia, y en este caso mi conciencia de turista, de vivir en un planeta de turistas. Sa Dragonera me insufla vida por unas horas, pero me escupe luego sobre la postal de lo cotidiano, donde se nos quiere obligar a escribir a todos el mismo texto con el mismo destino.

Todo comenzó un mes de agosto:¹⁷

Pongo en el superior conocimiento de V.S. que ayer a las 10 y 1/2 de la noche, estando de servicio cuarto el torrero auxiliar de ese faro, vi que el faro estaba apagado, llamé a la puerta de su habitación dando un golpe con la mano y salió con los cabellos arizados (sic), con la vista casi en blanco, temblando todo el cuerpo; con unos grandes bramidos capaces de espantar el hombre de más corazón, subí a la torre para arreglar la luz dejando mi esposa observándolo, al bajar después de estar arreglada la luz sentí un gran estruendo y fue él que tenía un gran palo en la mano dando golpes por todas partes corriendo y gritando cobardes asesinos de un modo inexplicable rompió varios objetos como son varios platos un jarro y el farol de mano y velón que se encuentran en mal estado; no tuve más remedio que mandar mi esposa a llamar auxilio y subió el marinero ya le había pasado el delirio, le dirigimos varias preguntas y dijo que no se acordaba sino del golpe que oyó a la puerta en todo esto transcurrió sobre dos horas, otras veces se han notado varios

se han notado varios delirios sin hacer mal a nadie. Lo digo a V.S para que disponga lo conveniente.¹⁸

Cal haver pujat a na Pòpia per poder-se imaginar aquella pobra dona baixant per aquell escabrós camí fins a cala Lladó havent deixat el seu marit amb un home completament fora de si i armat amb un pal, per intentar entendre l'angoixa que degué sentir durant la caminata d'anada i tornada. Aquest escrit és del 13 d'agost, però no està escrit pel torrero principal sinó per l'ordinari. Uns dies després, el faroner amb problemes nerviosos va demanar deu dies de llicència per «pasar a Palma a consultarme con el facultativo».

Quan el torrero principal va tornar al far després d'uns dies de permís, es va trobar amb la ressaca de tot el que havia passat i el 8 de setembre era ell qui escrivia a l'enginyer encarregat, amb aquestes paraules:

Habiendo informado de lo ocurrido en la noche del 12 al 13 de agosto último al torrero auxiliar de este faro, resulta que el torrero ordinario desde un principio empezó amenazando al auxiliar diciéndole que no servía para el servicio de faros y que le haría perder el destino. El joven al verse maltratado y entre gente extraña, débil que es de naturaleza y genio apocado, no es extraño que llegara a un estado de perder el juicio. A pesar de esto el torrero ordinario lo dejó dos veces solo en el faro marchándose él al pueblo y a la trasera estuvo dos noches fuera del establecimiento, la 1.ª le acompañó el marinero y la 2.ª fue cuando el ordinario venía de tierra y al subir vio que el faro se apagaba, y en lugar de acudir al faro se fue a la habitación del auxiliar cuya puerta estaba entreabierta y dando un fuerte portazo, el auxiliar persuadido de que estaba solo fue cuando se presentó del modo que V.S. conoce por el parte dado por el ordinario en tal estado, y después de arreglada la luz en vez de socorrerle lo dejó solo hasta que dos horas después el auxiliar ya tranquilo pidió socorro y el ordinario se

delirios sin hacer mal a nadie. Lo digo a V.S para que disponga lo conveniente.¹⁸

Hay que subir a Na Pòpia para poder imaginarse a aquella pobre mujer bajando por ese agreste camino hacia la cala Lladó, habiendo dejado a su marido frente a un hombre completamente fuera de sí y armado con un palo, para intentar asimilar la angustia que debió de padecer durante la caminata de ida y vuelta. El anterior escrito es del día 13 de agosto, pero no está redactado por el torrero principal, sino por el ordinario. Unos días más tarde, el torrero con problemas nerviosos solicitó diez días de licencia para «pasar a Palma a consultarme con el facultativo».

Cuando el torrero principal regresó al faro, pues había estado de permiso unos días, se encontró con la resaca de todo lo sucedido y escribió él mismo otro escrito el 8 de septiembre al ingeniero encargado, en los siguientes términos:

Habiendo informado de lo ocurrido en la noche del 12 al 13 de agosto último al torrero auxiliar de este faro, resulta que el torrero ordinario desde un principio empezó amenazando al auxiliar diciéndole que no servía para el servicio de faros y que le haría perder el destino. El joven al verse maltratado y entre gente extraña, débil que es de naturaleza y genio apocado, no es extraño que llegara a un estado de perder el juicio. A pesar de esto el torrero ordinario lo dejó dos veces solo en el faro marchándose él al pueblo y a la trasera estuvo dos noches fuera del establecimiento, la 1.ª le acompañó el marinero y la 2.ª fue cuando el ordinario venía de tierra y al subir vio que el faro se apagaba, y en lugar de acudir al faro se fue a la habitación del auxiliar cuya puerta estaba entreabierta y dando un fuerte portazo, el auxiliar persuadido de que estaba solo fue cuando se presentó del modo que V.S. conoce por el parte dado por el ordinario en tal estado, y después de arreglada la luz en vez de socorrerle lo dejó solo hasta que dos horas después el auxiliar ya tranquilo

le presentó con dos grandes piedras en las manos amenazándole con ellas. Después cada día le trataba con más rigor hasta el punto de quererle pegar delante de mí lo que evité por tres veces amonestándole a que en lo sucesivo no vuelva a insultarle.¹⁹

Crueltat, solitud, sadisme, impotència, poder, vexació, tirania, sotmetiment, malaltia i, sobretot, un penya-segat de 350 metres llis com una paret, delimitant els límits humans, però sedimentant a la roca la naturalesa animal de les persones que hi niaven.

A partir del mes de setembre, sembla que la situació es va tranquil·litzar, o si més no és el que es desprèn de la lectura de les comunicacions oficials, si bé qualsevol faroner sap que la realitat extraoficial amaga misèries quotidianes que mai no acaben reflectides en el paper timbrat, igual com la rutina, la gran companya d'un guardià de far.

Però el mes d'abril de l'any següent les coses tornaren a torçar-se altre cop, i el torrer auxiliar començà a enfrontar-se amb el principal, que era qui l'havia protegit fins aleshores. A Palma arribaven escrits de queixa sobre el seu comportament, com un que denunciava la seva sortida sense permís a S'Arracó; a més, sembla que el seu estat de salut es tornava a deteriorar.

En contestación a su oficio fecha 13 del actual, relativo a la salida de este faro, del torrero auxiliar del mismo, debo manifestar a v. que el día 11 por la tarde dicho torrero dijo tener dolor de vientre y que se iba al pueblo, lo que traté de impedirselo del modo que ya manifesté a V. Según me han informado, lo primero que preguntó al llegar al pueblo fue por mujeres públicas pidiendo le acompañasen, a lo que se le negaron, después mandó llamar al facultativo quien sólo ordenó tomarse refrescos, también he sabido que habiéndole pedido al mismo facultativo una certificación Éste se negó diciendo que no hallaba enfermedad en que

pidió socorro y el ordinario se le presentó con dos grandes piedras en las manos amenazándole con ellas. Después cada día le trataba con más rigor hasta el punto de quererle pegar delante de mí, lo que evité por tres veces amonestándole a que en lo sucesivo no vuelva a insultarle.¹⁹

Crueldad, soledad, sadismo, impotencia, poder, vejación, tiranía, sometimiento, enfermedad y sobre todo un acantilado de 350 metros liso como una pared, delimitando los límites humanos, pero sedimentando en la roca la naturaleza animal de las personas que allí anidaban.

Desde ese mes de septiembre parece que las cosas se tranquilizan, o al menos eso ocurre por lo que respecta a los partes oficiales, aunque cualquier farero sabe que la realidad extraoficial esconde miserias cotidianas, que nunca acababan reflejándose en el papel timbrado, lo mismo que la rutina, esa gran compañera de todo guardián de un faro.

Sin embargo, en abril del año siguiente las cosas comienzan a torcerse de nuevo, y esta vez el torrero auxiliar se empieza a enfrentar con el principal, que al fin y al cabo era quien le protegía hasta ese momento. Así, comienzan a recibirse en Palma escritos de quejas acerca de su comportamiento como por ejemplo uno donde se denuncia su salida a S'Arracó sin ninguna autorización; además, su estado de salud parece que volvía a deteriorarse.

En contestación a su oficio fecha 13 del actual, relativo a la salida de este faro, del torrero auxiliar del mismo, debo manifestar a v. que el día 11 por la tarde dicho torrero dijo tener dolor de vientre y que se iba al pueblo, lo que traté de impedirselo del modo que ya manifesté a V. Según me han informado, lo primero que preguntó al llegar al pueblo fue por mujeres públicas pidiendo le acompañasen, a lo que se le negaron, después mandó llamar al facultativo quien sólo ordenó tomarse refrescos, también he sabido

apoyarla. Ahora se anda paseando por el pueblo de Sarracó haciéndonos amenazas diciendo que la noche antes de salir estuvo a punto de hacer un asesinato y que todos padeceremos, cuyas amenazas pueden tener malas consecuencias por cuanto que se observa en él varios ratos de demencia como lo prueba lo que hace en el pueblo, pues se pone a bailar al espejo y a cantar a voz en grito por la calle.²⁰

El Cingle li estava passant la seva particular factura, com ho va fer amb tots els que d'una manera o altra hi van ancorar les seves vides. Alguns només hi van deixar una propina, però hi va haver qui va pagar cara la seva estada amb records inesborrables; amb silencis envoltants; amb lents no de llarg abast sinó d'introspecció, aquelles lents amb què t'observes minuciosament per descobrir coses que et poden fer espantar; i, sobretot, els passava la factura de la contradicció, la que els feia enyorar els temporals que un dia van odiar amb totes les seves forces i que després, des de la tranquil·litat d'una vida ordenada i allunyada del vent i de les tempestes, tenien el sentit que quan eren allà dalt, mai no havien tingut.

Els dolors i perturbacions d'aquest pobre torrer no cessaven, i la malaltia amb què havia arribat al far es va desenvolupar fins a un estadi que segurament en un altre lloc no hauria assolit. Continuava viatjant a terra (com deien ells) amb assiduitat, fins que finalment tot va seguir el camí més tortuós, i el 30 d'abril el torrer principal escriu:

En los cinco días que lleva de permanencia en este faro, desde su regreso de esa capital, el torrero auxiliar del mismo, además de no hacer servicio impide se haga este con la regularidad y exactitud debida, por tener que estar uno sin perderle de vista a fin de evitar que en alguno de sus casos, que al parecer son de demencia, no pase a vías de hecho las amenazas que a todos momentos nos hace, pues dice: que se

que habiéndole pedido al mismo facultativo una certificación Éste se negó diciendo que no hallaba enfermedad en que apoyarla. Ahora se anda paseando por el pueblo de Sarracó haciéndonos amenazas diciendo que la noche antes de salir estuvo a punto de hacer un asesinato y que todos padeceremos, cuyas amenazas pueden tener malas consecuencias por cuanto que se observa en él varios ratos de demencia como lo prueba lo que hace en el pueblo, pues se pone a bailar al espejo y a cantar a voz en grito por la calle.²⁰

El Cingle le estaba pasando su particular factura, como hizo con todos los que por allí anclaron sus vidas, de una u otra forma. Unos tan solo le dejaron una propina, pero otros pagaron cara su estancia con recuerdos imborrables, con silencios envolventes, con lentes no de alcance, sino de introspección, esas lentes con las que te observas de forma minuciosa para descubrir cosas que pueden llegar a asustarte, y sobre todo les pasaba la factura de la contradicción, esa que les hacía añorar los temporales que en su día odiaron con todas sus fuerzas y que después, desde la tranquilidad de una vida ordenada y alejada del viento y de las tormentas, cobraban el sentido que desde allí arriba nunca tuvieron.

Los dolores y perturbaciones de ese pobre torrero no cesaban, y la enfermedad con la que llegó al faro se vio desarrollada hasta extremos que en otro lugar seguramente no se hubieran dado. Sus viajes a tierra (como ellos decían) seguían produciéndose con asiduidad, hasta que finalmente todo siguió el camino más tortuoso, y el 30 de abril el torrero principal escribe:

En los cinco días que lleva de permanencia en este faro, desde su regreso de esa capital, el torrero auxiliar del mismo, además de no hacer servicio, impide se haga este con la regularidad y exactitud debida, por tener que estar uno sin perderle de vista a fin de evitar que en alguno de sus casos, que al parecer son de demencia, no pase a vías de hecho las amenazas que a todos



vengará sea como fuere y que no se irá de esta isla sin que antes haga un asesinato y que de este modo conseguirá su objetivo, que es el de vengarse de todos. En vista de que no se puede hacer el servicio con la independencia necesaria, he dispuesto que desde hoy permanezca en este faro uno de los marineros destinados al servicio del mismo, hasta que V. se sirva resolver lo que crea conveniente.²¹

La vida s'encimbellava al Cingle com un dragó que espera aconseguir un insecte. Es pot estar esperant hores i hores quiet, però quan actua ho fa amb una rapidesa insospitada. Dies i dies, any rere any, la rutina s'arrossegava per l'existència dels habitants d'aquests fars aïllats, sobresaltada de tant en tant per una forta ventada o una tempesta aparatosa, fins que, de sobte, les vides allà recloses es veien immerses en remolins que al seu pas només deixaven rancúnies, gelosia, enveges o, en el millor dels casos, el trasllat d'algú seguit de la seva família. I així ho va fer a na Pòpia:

Desde ayer que el torrero auxiliar de este faro, se halla en la cama y esta mañana cuando fui a verle lo hallé con la boca abierta, los ojos en blanco y sin hablar, le llamé varias veces, por fin me respondió con una voz muy débil, pero sin contestar a lo que yo le preguntaba, sólo pronunciaba palabras incomprensibles, lo asiento en la misma cama y le hice tomar una tisana compuesta de hierba luisa. Como unos cinco minutos después principió a hablar claro, diciendo que él no se llamaba [...] sino Juan, que tenía cuarenta mil duros y que los quería distribuir entre todos, y muchos más disparates por el estilo, ahora sigue en el mismo estado sin querer alimentarse lo que temo le ocasione una grave enfermedad.²²

Sis dies després d'aquest escrit, el torrер auxiliar abandonà sa Dragonera amb una llicència per anar

momentos nos hace, pues dice: que se vengará sea como fuere y que no se irá de esta isla sin que antes haga un asesinato y que de este modo conseguirá su objetivo, que es el de vengarse de todos. En vista de que no se puede hacer el servicio con la independencia necesaria, he dispuesto que desde hoy permanezca en este faro uno de los marineros destinados al servicio del mismo, hasta que V. se sirva resolver lo que crea conveniente.²¹

La vida se encaramaba en el Cingle como una salamquesa, *un dragó*, que espera cobrarse un insecto. Puede esperarse quieta horas y horas, pero cuando actúa, lo hace con insospechada rapidez. Días y días, año tras año, se arrastraba la rutina por la existencia de los habitantes de estos faros aislados, sobresaltada solo de vez en cuando por un fuerte viento o una tormenta aparatosa, hasta que súbitamente las vidas allí encerradas se veían envueltas en torbellinos que a su paso no dejaban sino rencores, celos, envidias o, en el mejor de los casos, el traslado de alguno de ellos con toda su familia detrás. Y así lo hizo en Na Pòpia:

Desde ayer que el torrero auxiliar de este faro, se halla en la cama y esta mañana cuando fui a verle lo hallé con la boca abierta, los ojos en blanco y sin hablar, le llamé varias veces, por fin me respondió con una voz muy débil, pero sin contestar a lo que yo le preguntaba, sólo pronunciaba palabras incomprensibles, lo asiento en la misma cama y le hice tomar una tisana compuesta de hierba luisa. Como unos cinco minutos después principió a hablar claro, diciendo que él no se llamaba [...] sino Juan, que tenía cuarenta mil duros y que los quería distribuir entre todos, y muchos más disparates por el estilo, ahora sigue en el mismo estado sin querer alimentarse lo que temo le ocasione una grave enfermedad.²²

Seis días después de este escrito, el torrер auxiliar salió de Sa Dragonera con una licencia para poder asistir

a l'hospital a Palma. Es reincorporà a l'agost, però tenia un comportament esgarriat, no complia amb el seu servei, als matins marxava a Sant Elm i tornava a la nit, la qual cosa provocava la protesta dels mariners que es veien obligats a satisfer els seus capricis. L'últim escrit sobre aquest afer que es conserva a la documentació oficial només esmenta que el faroner torna a tenir dolors i que sol·licita una nova llicència per consultar els metges. Fou traslladat al far de Formentor al setembre, tot i que aquest tampoc no era precisament un destí còmode. Finalment, se li va concedir la permuta que havia demanat amb el torrер auxiliar del far d'Hormigas, a la província de Múrcia. Per fugir de sa Dragonera, va sol·licitar la permuta quan encara estava al Cingle, però sense saber-ho va demanar un destí maleït. El cas és que aquell far es va construir l'any 1862 davant del cap de Palos, en un illot de tot just 200 metres, i al cap de pocs anys, concretament el 1869, fou abatut pel mar la nit de Tots Sants, un Halloween macabre que es cobrà les vides de la dona i tres dels quatre fills del torrер principal, a més de la del torrер auxiliar que, per cert, no era el que havia passat tantes penúries al cim de sa Dragonera.

Resulta curiós, però, que aquesta vida aïllada en els fars del segle XIX, algunes característiques de la qual intento explicar era, sobretot, rutinària. És el mateix cas dels naturalistes quan volen divulgar la vida natural i filmen els animals en el seu hàbitat caçant o copulant, com si fossin les activitats més habituals. Però qualsevol naturalista sap molt bé les hores de «no-res» que ha d'esperar i aguantar per poder ser testimoni d'alguna d'aquestes escenes. Se sap, per exemple, que un lleó dorm una mitjana de setze hores al dia, i la resta del temps no es dedica a caçar si no té l'estómac buit. I el mateix passa amb el sexe, que és dirigit pel lent calendari de l'estre, per més que tant les rates com els humans haguem aconseguït arrencar tots els fulls d'aquest calendari i donar pas a un continu fluir eròtic.

a un hospital de Palma. Pero en agosto regresó, y anduvo descariado sin cumplir con su servicio, marchándose por las mañanas a San Telmo y regresando por la noche, con las consabidas protestas de los marineros, que estaban a sus caprichos. El último escrito al respecto que aparece en la documentación oficial solo menciona que este farero vuelve a tener dolores y que solicita nueva licencia para consultar con los médicos. Fue trasladado al faro de Formentor en el mes de septiembre, lo cual tampoco era precisamente un destino cómodo, pues conocidos eran los inconvenientes de aquel faro. Finalmente, se le concedió una permuta que había solicitado con el torrero auxiliar del faro de Hormigas, en la provincia de Murcia. Huyó de Sa Dragonera, la permuta la había solicitado estando todavía en el Cingle, pero pidió sin saberlo un destino maldito, puesto que aquel faro se construyó en 1862 en frente del cabo de Palos, sobre un islote de escasos 200 metros, que fue abatido por el mar no muchos años después, en 1869, exactamente la noche de Todos los Santos, un macabro Halloween que se cobró las vidas de la mujer del torrero principal, de tres de sus cuatro hijos y del torrero auxiliar, que, por cierto, no era el auxiliar que pasó tantas penurias en lo alto de Sa Dragonera.

Lo curioso de esta vida aislada en los faros decimonónicos, de la que estoy intentando relatar algunas de sus características, es que era, ante todo, rutinaria. Ocurre lo mismo con esos divulgadores de vida natural, cuando quieren filmar las existencias que pululan por un determinado ecosistema, y para ello te muestran escenas de caza o de cópula, como si fueran las actividades más habituales en el lugar. Y, sin embargo, cualquier naturalista conoce muy bien las horas de «nada» que debe aguantar para poder ser testigo de una acción de ese tipo. Se sabe, por ejemplo, que un león duerme una media de dieciséis horas diarias y que el tiempo restante no lo malgasta cazando si no tiene el estómago vacío, lo mismo ocurre con el sexo, que permanece dirigido por el lento calendario del estro, aunque las ratas y los hombres

La vida en els fars era, doncs, i no em cansaré de repetir-ho, sobretot i més que cap altra cosa, rutina, una bona dosi de rutina. Però que ningú no es pensi que rutina és sinònim d'avorriment o buidor, ni parlar-ne, és senzillament un reflex fidel de la vida, perquè els grans actes vitals són, per damunt de tot, rutinaris: la sortida del sol, fer-se fosc, les estacions climatològiques, les marees, les migracions dels animals, els períodes de cria, el batec del cor, etc. Tot depèn de la manera com viu cadascú aquesta rutina.

Però aquest seria un llibre molt avorrit si només em dediqué a explicar els actes rutinaris d'aquella gent. Ja no m'estendré més explicant conflictes enrocats, però sí que voldria deixar anotada una reacció una mica sàdica per part dels directius de Madrid quan, el 1867, de resultes d'una baralla entre dos torrers de na Pòpia (diferents dels anteriors) a l'interior de la cambra d'il·luminació que va provocar danys a l'aparell i al llum, ambdós foren castigats, mitjançant un trasllat forçós al far de les Columbretes. Cal dir que aquesta destinació estava considerada de càstig, ja que ningú no hi volia anar, fins al punt que a partir del 1876 es van haver d'establir tornos obligatoris entre València, Castelló i les Balears, perquè els responsables d'aquestes circumscripcions hi destinessin torrers durant un any, la qual cosa no impedia, però, que de tant en tant algú hi fos enviat a causa d'un expedient disciplinari. De manera que fer anar junts a les Columbretes dos torrers que ja havien tingut problemes, sembla un càstig prou cruel.

Aquell far era famós, entre moltes altres coses, perquè els torrers havien de ficar els peus del llit a l'interior de cubells plens d'aigua per evitar que els escorpins s'hi enflessin. Era un destí temut i odiat, i foren nombroses les ocasions en què el mal temps impedí enviar-hi les provisions fins a límits dramàtics. Un cop, fins i tot, el torrer i la seva família es

nos las hayamos ingeniado para quitarle las hojas a ese calendario dejándolo en un continuo fluir erótico.

La vida en los faros era, pues, y no me cansaré de decirlo, ante todo y más que nada, rutina, un montón de rutina. Y que nadie piense que rutina es sinónimo de aburrimiento o vaciedad, nada de eso, es sencillamente un reflejo fiel de la vida misma, porque los grandes actos vitales son ante todo rutinarios: la salida del sol, el anochecer, las estaciones climatológicas, las mareas, las migraciones de animales, los períodos de cría, el latido del corazón, etc. Todo depende de la manera que cada uno tiene de vivir esa rutina.

Pero eso sí, sería este un libro muy aburrido si solo se dedicara a narrar los actos rutinarios de aquellas gentes. En cualquier caso, ya no me detendré más en trifulcas enrocadas, pero sí me gustaría apuntar una reacción un tanto sádica por parte de los directivos de Madrid cuando, en 1867, después que a causa de una pelea entre dos torreros de Na Pòpia (diferentes a los anteriores) acaecida en la cámara de iluminación y como consecuencia de la cual se produjeron destrozos en el aparato y lámpara, fueron castigados ambos trabajadores a prestar sus servicios en Columbretes mediante un traslado forzoso. Hay que decir que el faro de Columbretes era un destino considerado de castigo, ya que nadie quería ir allí, llegando a tener que tumarse obligatoriamente cada año a partir de 1876 entre las provincias de Valencia, Castellón y Baleares para destinar allí torreros por período de un año de forma alternativa, lo que no quitaba para que, de vez en cuando, llegara algún torrero a la isla como consecuencia de un expediente disciplinario. Así que enviar a Columbretes juntos a dos torreros que ya se habían enfrentado parece un castigo un tanto cruel.

Aquel faro era famoso, entre muchas otras cosas, porque los torreros debían introducir las patas de la cama en baldes de agua para evitar que los escorpiones subieran hasta el lecho. Era un destino temido y odiado. No fueron pocas las ocasiones en que el mal tiempo prolongó el envío de víveres, hasta límites

van haver d'atrinxerar dins el far perquè van témer per la vida d'algun dels fills. Tot havia començat amb el rescat d'uns naufragos que arribaren a l'illot enmig d'un fort temporal, però com el mal temps no millorava i l'aprovisionament periòdic de queviures estava interromput, els habitants del far es van haver de recloure a l'interior per protegir-se d'un grup d'homes famolencs i desesperats.

Però el succés més dramàtic relacionat amb aquest far i que marcà els faroners de les Balears el protagonitzà, tristament, un torrer del far de Cap Blanc, a Mallorca. Els fets es van produir el novembre de 1869 (altre cop aquest any, que sembla que fou maleït per als faroners), quan el torrer auxiliar del far esmentat, situat en un dels extrems de la badia de Palma, es va disparar un tret al cap per por dels càstigs que l'enginyer en cap d'aleshores, el conegut Emili Pou, havia proposat a Madrid que els fossin aplicats a ell i al torrer encarregat per haver utilitzat per il·luminar-se un quinqué en comptes del llum reglamentari. I entre aquests càstigs hi havia ser destinats forçosament a les Columbretes. El més trist d'aquesta història és que s'ajuntaren un seguit de desafortunades coincidències (que no ve al cas explicar aquí) i que, a més, el responsable últim d'aquella mala praxi era l'encarregat del far i no ell. Potser per això, des de Madrid, es va amonestar amb severitat Emili Pou, ja que havia amenaçat el torrer auxiliar amb un càstig desproporcionat i sever (inclòs el trasllat a les Columbretes) quan ni tan sols s'havia emès l'informe de la Junta Consultiva, que era indispensable al Ministeri d'Obres Públiques per incoar un expedient per faltes greus. Resulta lamentable, doncs, que finalment el torrer auxiliar es veiés superat pels fets i acabés engegant-se un tret que el deixà prostrat durant un mes en unes condicions físiques terribles que el dugueren a la mort al desembre.

Afortunadament, per a mi, el far de les Columbretes roman associat a una divertida anècdota que

dramáticos, e incluso se cuenta que en una ocasión el torrero y su familia tuvieron que atrincherarse en el faro porque temieron por la vida de alguno de sus hijos. Todo empezó con el rescate de unos naufragos que dieron con sus huesos en el islote en medio de un fuerte temporal, pero el mal tiempo no amainaba y el aprovisionamiento periódico de víveres no llegaba, por lo que tuvieron que encerrarse en el faro y protegerse de una caterva de hombres hambrientos y desesperados.

Pero el suceso más dramático con el que aquel faro de Columbretes marcó a los fareros de Baleares fue el tristemente acaecido a un torrero del faro de Cap Blanc, en Mallorca. Los acontecimientos tuvieron lugar en noviembre de 1869 (otra vez ese año, parece que maldito para los fareros), cuando el torrero auxiliar de ese faro situado en uno de los extremos de la bahía de Palma se pegó un tiro en la cabeza por miedo a los castigos que el ingeniero jefe de entonces, el conocido Emili Pou, había propuesto a Madrid para que se le aplicaran a él y al torrero encargado por haber estado utilizando para el alumbrado un simple quinqué en lugar de la lámpara reglamentaria. Y es que entre esos castigos se encontraba el destino forzoso a Columbretes. Lo más triste de esta historia es que se acumularon una serie de desafortunadas coincidencias (que no vienen al caso relatarlas ahora aquí) y, además, que el responsable último de aquella mala praxis era el encargado del faro y no él. Quizá por eso, desde Madrid, se amonestó con severidad a Emili Pou por haber amenazado al torrero auxiliar con un desproporcionado y severo castigo (incluido el traslado al faro de Columbretes) cuando ni siquiera había sido emitido el pertinente informe de la Junta Consultiva, lo cual era indispensable a la hora de incoar un expediente por faltas graves dentro del Ministerio de Obras Públicas. Lo más lamentable es que, finalmente, el torrero auxiliar se viera superado por los acontecimientos y decidiera pegarse un tiro que lo dejó postrado durante un mes en terribles condiciones físicas, hasta que finalmente murió en diciembre de aquel año.

em van explicar quan estava destinat al de la Mola de Formentera. Un alemany a qui acostumava a veure pels carrers de Sant Francesc, assabentat que jo era el faroner de l'illa, m'explicà que cada any tenia costum de venir a la Pitiüsa Menor amb el seu veler, i que per a ell era un ritual aturar-se a mitja travessia a les Columbretes per passejar una mica per aquells antics cràters volcànics. I quan s'acostava al far, aleshores ja totalment automatitzat i sense habitants, s'aturava a contemplar el petit cementiri, que ell creia que estava relacionat amb un estrany costum espanyol, ja que gairebé la totalitat de les làpides d'aquell minúscul fossar indicaven que els difunts eren «toreros». Després, de tornada a Alemanya, li agradava explicar als seus compatriotes que a Espanya tenien la curiosa tradició d'enterrar els «toreros» en petites illes. Un dia, però, es va assabentar que els toreros i els «torreros», malgrat diferenciar-se només per una consonant insignificant, no compartien cap afinitat professional, i que els primers es vestien amb un *traje de luces* mentre que els segons només s'encarregaven del manteniment d'una llum, que no tenia cap relació amb la seva roba.

Podríem considerar que les tempestes i els temporals són alguns dels motius pels quals la rutina de la vida en un far decideix saltar-se el programa d'activitats per introduir alguna situació de compromís. Com quan m'he referit a les desavinences personals entre la gent del far, em limitaré a transcriure només una d'aquestes tempestes, precisament la primera que apareix a la documentació oficial, quan ni tan sols s'havia inaugurat el far de na Pòpia i encara hi havia operaris treballant a preu fet per tenir-ho tot llest abans del dia previst perquè entrés en servei. La descripció del torrер principal deixa clar que hi estava avesat, a aquests fenòmens meteorològics, però la resta de treballadors presents, sense experiència

Afortunadamente, por mi parte, el faro de Columbretes permanece asociado a una divertida anécdota que me contaron cuando estaba destinado en el de la Mola de Formentera. Un ciudadano alemán al que solía ver por las calles de San Francisco, conocedor de que yo era el farero de la isla, me contó en una ocasión que solía venir cada año a la Pitiusa Menor en su propio velero y que constituía para él todo un ritual realizar a mitad de travesía una parada en Columbretes para pasear un poco por aquellos antiguos cráteres volcánicos. Cuando se acercaba al faro, ya por entonces sin cuidadores a su cargo y totalmente automatizado, se paraba a contemplar un pequeño cementerio que para él representaba toda una extrañísima costumbre española, pues en las lápidas de aquel minúsculo camposanto se hacía referencia casi en su totalidad a la condición de «toreros» de todos aquellos difuntos. Luego, cuando regresaba a su Alemania natal, gustaba de contar a sus compatriotas que en España existía una curiosa tradición de enterrar a los «toreros» en unas pequeñas islas. Pero un buen día, y no sé cómo, se enteró de que toreros y torreros, a pesar de diferenciarse tan solo por una insignificante consonante, no compartían ninguna afinidad profesional, y que los primeros se vestían con un traje de luces mientras que los segundos solo se ocupaban del mantenimiento de una luz que, además, nada tenía que ver con sus vestimentas.

En cuanto a las tormentas y temporales, podríamos considerar que son otros de los motivos por los que la rutina farera decide saltarse su programa de actividades para afrontar alguna situación de apuro. Lo mismo que en el caso de las desavenencias personales entre el personal del faro, me voy a limitar a transcribir solo una de esas tempestades, que precisamente es la primera que aparece relatada en la documentación oficial, cuando todavía no se había inaugurado el faro de Na Pòpia y quedaban operarios trabajando a destajo con la intención de terminar todo aquello antes del día señalado para el comienzo del alumbrado. La descripción del torrero

en les vicissituds de la vida en un far, són retratats mostrant l'angoixa que segurament degueren patir. Però deixem que sigui Ramón Lozano, el primer dels torrers principals del far de na Pòpia, qui ens ho expliqui en un escrit del 22 de febrer de 1852:

A la noche del 20, sobre las 12, se pasó una gran tempestad, consecutivos fueron los rayos que pegaran a la torre, el guarda rayos como la cuerda parecía todo una llama, el hierro que está clavado en la peña por donde pasa la cuerda a pesar de tener tanto cemento lo ha reventado todo; entraron dentro la torre, hay un agujero en la bóveda y uno fue a estrellarse a la puerta de la ventana del primer cuerpo, que se conoce por lo negro que dejó, y otro pasó por la derecha en el suelo de la misma ventana, pasó por dentro y salió sobre la mitad del primer cuerpo a la parte interior de la torre; o bien el mismo u otro pasó por entre los [¿] de la bóveda del cuarto destinado para V. y fue a salirse por debajo de la puerta por la junta del dintel, levantó un pedacito de baldosa donde estalló dejando a la puerta una mancha negra. En estos agujeros sólo se conoce las salidas pero no las entradas. El maestro Pepe que se había trasladado en dicho cuarto de V. acababa de apagar la luz cuando entró y quedó muy asustado creyéndose ya difunto, hasta que los operarios fueron por él, que se habían trasladado a las habitaciones de la izquierda, cuando estuvo con ellos les entró otro que lo hizo caer y suspendió a dos hombres más, marchándose por abajo la puerta y por las ventanas del cuarto más interior, al momento todos asustados se echaron a acostar, en la cueva del [¿] pegaron dos que también se asustó tanto que ha tenido que marchar por ver al médico. Sin embargo que no ha habido ninguna desgracia de consideración hasta la presente.²³

Potser hi haurà a qui aquesta situació li pot semblar una mica còmica, però no he conegut cap

principal deja claro cómo se trataba de un torrero acostumbrado a esos eventos meteorológicos, mientras que el resto de los trabajadores, ajenos a las vicisitudes de la vida en los faros, aparecen retratados con la angustia que seguramente debieron de sufrir. Pero dejemos que Ramón Lozano, el primero de los torreros principales del faro de Na Pòpia, nos lo cuente de su propia pluma en un escrito fechado el 22 de febrero de 1852:

A la noche del 20, sobre las 12, se pasó una gran tempestad, consecutivos fueron los rayos que pegaran a la torre, el guarda rayos como la cuerda parecía todo una llama, el hierro que está clavado en la peña por donde pasa la cuerda a pesar de tener tanto cemento lo ha reventado todo; entraron dentro la torre, hay un agujero en la bóveda y uno fue a estrellarse a la puerta de la ventana del primer cuerpo, que se conoce por lo negro que dejó, y otro pasó por la derecha en el suelo de la misma ventana, pasó por dentro y salió sobre la mitad del primer cuerpo a la parte interior de la torre; o bien el mismo u otro pasó por entre los (¿) de la bóveda del cuarto destinado para V. y fue a salirse por debajo de la puerta por la junta del dintel, levantó un pedacito de baldosa, donde estalló dejando a la puerta una mancha negra. En estos agujeros sólo se conoce las salidas pero no las entradas. El maestro Pepe que se había trasladado en dicho cuarto de V. acababa de apagar la luz cuando entró y quedó muy asustado creyéndose ya difunto, hasta que los operarios fueron por él, que se habían trasladado a las habitaciones de la izquierda, cuando estuvo con ellos les entró otro que lo hizo caer y suspendió a dos hombres más, marchándose por abajo la puerta y por las ventanas del cuarto más interior, al momento todos asustados se echaron a acostar, en la cueva del (¿) pegaron dos que también se asustó tanto que ha tenido que marchar por ver al médico. Sin embargo que no ha habido ninguna desgracia de consideración hasta la presente.²³

A más de uno le pueda parecer algo cómica esta situación, pero no he conocido ningún farero que se

faroner que es prengués de broma les tempestes i els llamps. He sentit tota mena d'històries: un faroner que no va patir cap dany, malgrat que les dues tauletes de nit que hi havia a tocar del llit quedaren totalment carbonitzades; l'experiència, però, el va dur a una depressió i va deixar la feina de faroner. Un altre explicava que havia vist entrar un llamp pel passadís i havia anat rebotant i fent forats a les parets; un tercer recordava que, de resultes d'un llamp, els seus pares, també faroners, havien aparegut a les mateixes cadires on seien abans de la descàrrega elèctrica, però fora de l'habitació on eren. I també podria afegir les meves pròpies experiències al far de la Mola, a Formentera, on fins i tot s'havien produït derivacions de la guspira, que entrava per les velles canonades de plom i provocava desperfectes considerables a l'interior de l'edifici.

Posteriorment em vaig assabentar que, als anys vint del segle passat, un predecessor meu en aquest far havia tingut menys sort i una ramificació d'un llamp l'havia tocat quan era al bany, provocant-li problemes de cor de resultes dels quals morí tres anys més tard.

Ara podem entendre millor les ganes que devien tenir aquells treballadors de na Pòpia que s'afanyaven a acabar les obres a temps, gens acostumats a la vida en un far, d'abandonar tan aviat com fos possible aquell endimoniat puig de sa Dragonera. Aquest escrit ho reflecteix amb claredat:

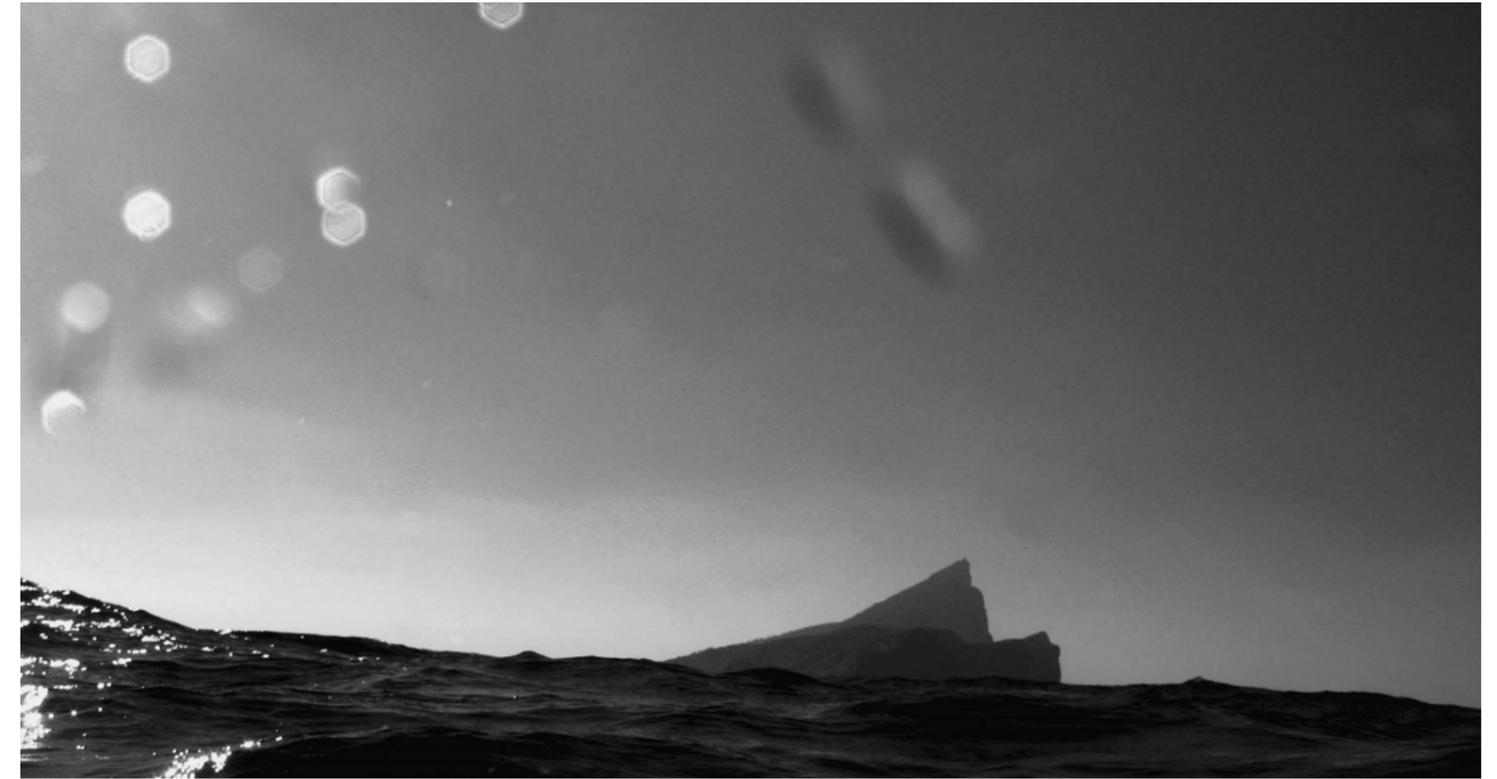
Comuniqué la orden de V. al maestro Pepe para que el día veinte estuviese concluida la obra y dice que no es posible por el mucho trabajo que se le señaló, a pesar hacemos todos los esfuerzos posibles y aún se puede decir más de lo posible, de noche se han enlucido las paredes interiores del aljibe por no perder día, pero como el tiempo no ha permitido el trabajar a los operarios conforme, a pesar de los deseos que tenemos todos de salir de ese punto, el frío el fuerte aire

tomase a guasa la cuestión de las tormentas y sus rayos. He podido escuchar historias de todo tipo: un farero que apareció con las dos mesillas de noche anexas a su cama, totalmente achicharradas, pero él intacto, aunque a consecuencia de tal experiencia entró en depresión y abandonó el trabajo de farero; otro que vio cómo el rayo entraba por los pasillos e iba rebotando y haciendo agujeros en las paredes; un tercero que contaba cómo sus padres, también fareros, aparecieron, después de que un rayo pegara en el faro, sentados en las mismas sillas, como estaban, pero fuera de la habitación donde se encontraban antes de la descarga eléctrica; y también podría añadir mis propias experiencias sufridas en el faro de la Mola en Formentera, donde incluso se llegaron a producir derivaciones de la chispa eléctrica que entraron por las viejas tuberías de plomo y causaron desperfectos considerables en el interior del edificio.

Más tarde me enteré de que en los años veinte del pasado siglo otro predecesor mío en ese faro tuvo peor suerte y fue alcanzado por una ramificación de un rayo cuando se encontraba en el baño, lo que hizo que quedara mal del corazón y muriera tres años después como consecuencia de aquel accidente.

Podemos ahora entender muy bien las ganas que tendrían aquellos trabajadores de Na Pòpia que se afanaban en terminar las obras de construcción en el plazo establecido, ajenos a la vida en los faros, de abandonar cuanto antes ese endiablado picacho de la Sa Dragonera, algo que también se refleja con claridad en el siguiente escrito:

Comuniqué la orden de V. al maestro Pepe para que el día veinte estuviese concluida la obra y dice que no es posible por el mucho trabajo que se le señaló, a pesar de que hacemos todos los esfuerzos posibles y aún se puede decir más de lo posible, de noche se han enlucido las paredes interiores del aljibe por no perder día, pero como el tiempo no ha permitido el trabajar a los operarios conforme, a



y la humedad de la niebla no ignora V. que el hombre después de muerto de su fatiga no ha trabajado una mitad como si fuera buen tiempo, por mucho que él quiera esforzarse no le deja, ésta es la principal causa de no estar concluida la obra. Además que algunos operarios nos han dejado por no sufrir y otros por enfermos que no he despedido a nadie aún.²⁴

En qualsevol cas, la construcció del far finalitzà i allà restaren els seus autèntics habitants, els torrers de fars, llestos per a la rutina, per a les ventades, per a les tempestes i els llamps, per als problemes amb l'aigua de la cisterna, per als capvespres repetits fins al desgast de les estimulants vermellors, per al pa florit i per notar la humitat penetrant fins ben endins del cos, dia rere dia. Aquella humitat que no saps com t'ha arribat a corcar fins que, passats uns quants anys, comences a tenir

pesar de los deseos que tenemos todos de salir de ese punto, el frío el fuerte aire y la humedad de la niebla no ignora V. que el hombre después de muerto de su fatiga no ha trabajado una mitad como si fuera buen tiempo, por mucho que él quiera esforzarse no le deja, ésta es la principal causa de no estar concluida la obra. Además que algunos operarios nos han dejado por no sufrir y otros por enfermos que no he despedido a nadie aún.²⁴

Con todo, el faro se terminó y allí se quedaron todos sus auténticos habitantes, los torreros de faros, listos para la rutina, para los vendavales, para las tormentas y sus rayos, para los problemas con el agua del aljibe, para los atardeceres repetidos hasta el desgaste de sus estimulantes arreboles, para el pan mohoso y para sentir la humedad calando en lo más profundo de su ser, día tras día. Esa humedad de la que no sabes cuánto te ha llegado a carcomer, hasta que al cabo de unos años

consciència del teu esquelet, a notar que els ossos es converteixen a poc a poc en trossos de dolor repartits per tot el teu cos.

LA POLÍTICA

Paradoxalment, els fars, es tracti del país que es tracti i es trobin tan aïllats com es trobin, estan sotmesos a unes normes, lleis o, fins i tot, tradicions que podríem englobar en l'àmbit polític més que no pas en el que generalment anomenem social. L'àmbit polític és social, però no tot el que és social podem dir que sigui polític. No cal recórrer a la coneguda definició aristotèlica de l'home com a *zoon politikón*, és a dir, animal polític, per entendre que la política, afecta la vida de tots els ciutadans per més aïllats que puguin, o creguin, estar. Malgrat que per a Aristòtil les qüestions polítiques eren en realitat socials, i que, per tant, definia l'ésser humà com un animal social, el que avui dia entenem com a social o sociològic s'imbricaria, a més, en altres terrenys com el de l'ètica, l'estètica, la psicologia, la història i moltes altres disciplines, que per a l'estagirita ja serien per si soles motiu d'estudi a part.

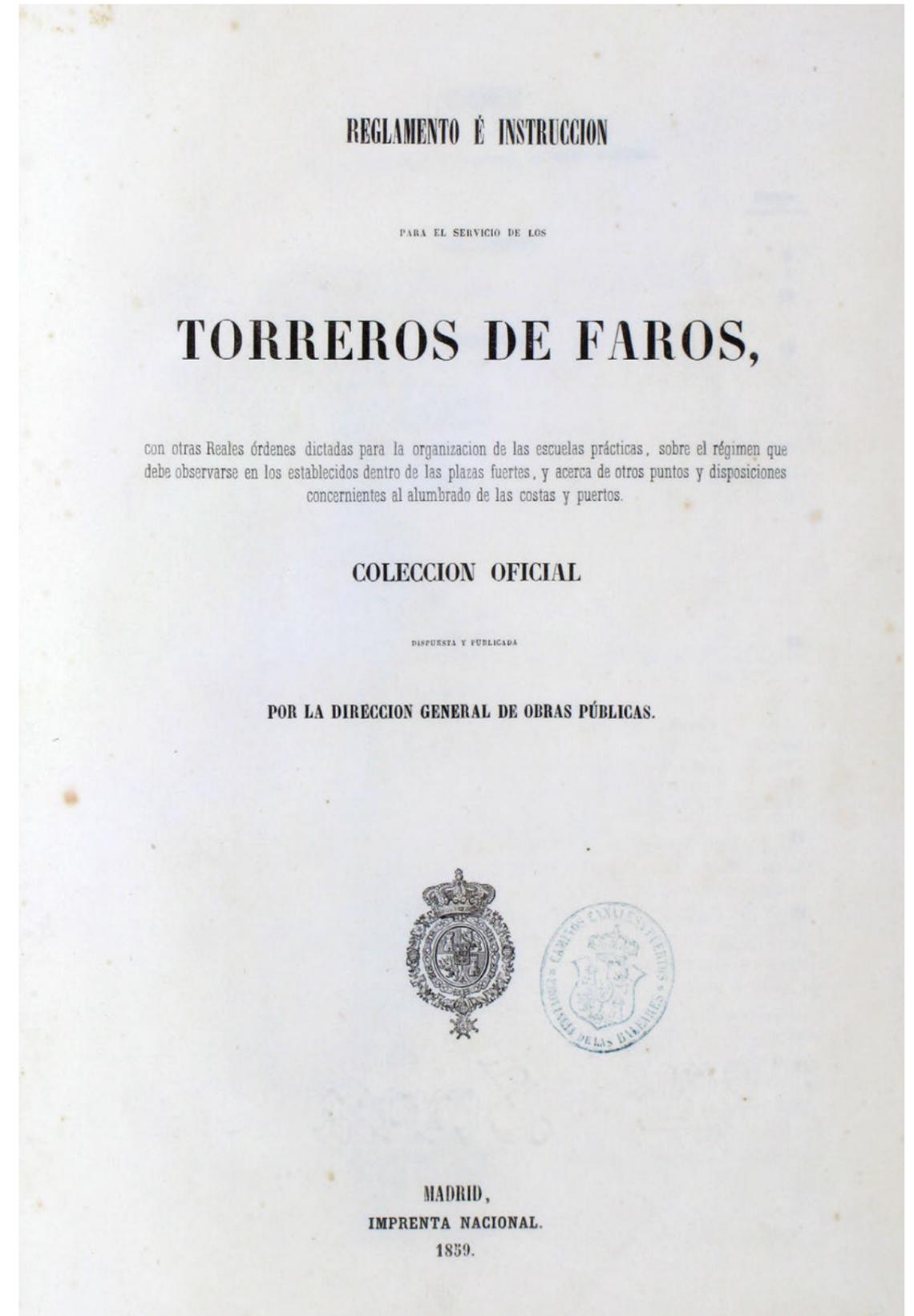
Por tot això, he decidit que la política figuri com un epígraf d'aquest apartat, tota vegada que parlaré de conflictes bèl·lics, problemes sanitaris de repercussió nacional, contraban, recompenses governamentals per actes heroics i alguna cosa més, qüestions totes elles que d'una manera o altra estan vinculades als diferents governs que hi hagué al nostre país i a les lleis que promulgaren. Perquè fins i tot llocs tan aïllats com el Cingle de sa Dragonera no queden exempts de la influència política, i més quan un grup d'éssers humans decideixen instal·lar-s'hi per tenir cura de l'edifici i la llum que un determinat ministeri, en aquest cas el de Foment

comienzas a sentir tu esqueleto, a notar que los huesos se convierten poco a poco en trozos de dolor repartidos por todo tu cuerpo.

LA POLÍTICA

Paradójicamente, los faros, estén en el país que estén, y se encuentren lo aislados que se encuentren, no dejan de quedar sometidos a unas normas, leyes o incluso tradiciones que podríamos englobar dentro de lo político más que en lo generalmente denominado social. Lo político es social, pero no todo lo social podemos decir que es político. No es necesario recurrir a la conocida definición aristotélica del hombre como *zoon politikón*, es decir, animal político, para entender que la política afecta a la vida de todos los ciudadanos por muy aislados que puedan estar o creer estar. Aunque para Aristóteles lo político era en realidad lo social, y definía al ser humano, por tanto, como animal social, lo que entendemos como social o sociológico en nuestros días se entrometería, además, en otros terrenos como el de la ética, la estética, la psicología, la historia y un sinfín de disciplinas más, que para el estagirita ya constituirían por sí solas otro sector de estudio aparte.

Por todo ello, he decidido colocar la política como epígrafe de este apartado, ya que voy a hablar de conflictos bélicos, problemas sanitarios de repercusión nacional, contrabandos, recompensas gubernamentales por actos heroicos y algunas cosas más, que de una manera u otra están vinculadas a los gobiernos que se fueron sucediendo en nuestro país, así como a las leyes por ellos promulgadas. Y es que incluso lugares tan aislados como el Cingle de Sa Dragonera no quedan exentos de la influencia política, y más cuando por allí han decidido instalarse un puñado de seres humanos con el propósito de conservar el edificio y la luz que un determinado ministerio, en este caso el de Fomento (denominado así en esa época), decidió establecer en



Primer reglament del Cos de Torrers, de 1851, en l'edició de 1859.

Primer reglamento del Cuerpo de Torreros, de 1851, en su edición de 1859.

(així s'anomenava aleshores), havia acordat establir a l'arxipèlag balear per augmentar-ne la seguretat de les costes.

Els torrers de fars formaven un cos de funcionaris de l'Estat que s'havia creat el 1851, a partir del Plan General para el Alumbrado Marítimo del govern d'Isabel II que ja hem comentat. Amb anterioritat a la creació del cos, els encarregats dels senyals marítims eren contractats per les autoritats locals o les juntes de comerç. Els primers documents oficials que fan referència al guardià d'un far a Espanya són els comentaris inclosos a la *Historia del Puerto de la Ciudad de Mallorca*, que esmenten el guardià del far de Portopí en el segle XIV. També podríem considerar que, d'alguna manera, els guardians de les torres de guaita o torrers de costa foren els antecessors dels faroners, per bé que depenien de les autoritats militars; el cos, d'altra banda, fou eliminat l'any 1867.²⁵ En qualsevol cas, els torrers de fars estaven sotmesos a un reglament que s'anà modificant amb el transcurs dels anys i del qual hi ha edicions que arrenquen el 1851 fins a arribar al *Reglamento de técnicos mecánicos de señales marítimas* de l'any 1963, últim de la sèrie.

Tenint en compte la condició de funcionaris dels torrers, no és estrany que la salut pública fos una qüestió que no va quedar completament al marge de la vida als fars. Concretament, el 1865 l'illa de sa Dragonera es va veure afectada per un cordó sanitari establert al voltant de tota l'illa de Mallorca. La raó cal buscar-la en una epidèmia de còlera que havia entrat per València i que, a l'agost, provocava els primers casos a Madrid. Era el tercer cop que aquesta malaltia afectava Espanya durant el segle XIX, després d'haver-ho fet el 1833 i el 1855. Però aquest cop, el govern d'O'Donnell no era partidari de divulgar les notícies dels casos que apareixien, per por de provocar una alarma social de conseqüències imprevistes. Davant les dificultats

el archipiélago balear para aumentar la seguridad de sus costas.

Los torreros de faros formaban un cuerpo de funcionarios del Estado creado en 1851 a raíz del ya comentado Plan de Alumbrado Marítimo del Gobierno de Isabel II. Antes de la creación de este cuerpo, los encargados de las señales marítimas estaban contratados por las autoridades locales o por las juntas de comercio. Los primeros documentos oficiales que en España hacen referencia al guardián de un faro son precisamente los comentarios al respecto que aparecen en la *Historia del Puerto de la Ciudad de Mallorca*, que se refieren al guardián del faro de Portopí en el siglo XIV. También los guardas de las torres vigía, o torreros de costa, podrían ser considerados en cierta manera antecesores de los fareros, aunque dependientes de las autoridades militares; por otro lado, su cuerpo se eliminó en 1867.²⁵ En nuestro caso, los torreros de faros estaban sometidos a un reglamento que se fue modificando a lo largo de su historia, por lo que podemos encontrar diferentes ediciones desde el año 1851 hasta el *Reglamento de técnicos mecánicos de señales marítimas* de 1963, último de esta serie.

Teniendo en cuenta la condición de funcionarios que los torreros poseían, no resulta extraño que la salud pública no fuera un asunto ajeno o separado por completo de la vida en los faros. Concretamente, la isla de Sa Dragonera se vio afectada en 1865, por un cordón sanitario establecido en torno a toda Mallorca. La razón de esto fue la declaración de una epidemia de cólera que había entrado por Valencia y que para agosto comenzaba a mostrar sus primeros casos en Madrid. Era la tercera vez que esta enfermedad golpeaba a España durante el siglo XIX, después de haberlo hecho en 1833 y en 1855. Pero en esta ocasión, el Gobierno de O'Donnell no era partidario de divulgar las noticias de los casos que iban apareciendo por miedo a crear una alarma social de imprevistas consecuencias. Sin embargo, ante las dificultades para transportar el aceite

per transportar l'oli a sa Dragonera, l'enginyer en cap adverteix els torrers de na Pòpia que, si la situació es complicava, l'aconseguissin «como mejor estimen», cosa que van fer fins al setembre, adquirint-ne petites quantitats als pobles més pròxims a l'illa.

Cinc anys més tard, Espanya estava amenaçada per una terrible epidèmia de febre groga que s'havia declarat a l'Amèrica del Sud i que estava afectant sobretot Barcelona. Per aquest motiu, s'ordenà als torrers del far que col·loquessin una bandera blanca sobre la torre si observaven algun vaixell sospitós. Per fer aquests controls visuals, la majoria dels fars disposaven d'una ullera de llarga vista —*antejo marino* en la descripció de l'inventari—, amb el qual acostumaven a observar l'horitzó per descobrir possibles naufragis o albirar vaixells quan es recomanés vigilar les costes, com en el cas que estem explicant o, com veurem més endavant, amb motiu de la Guerra de Cuba.

Còlera, febre groga, bogeria o descàrregues elèctriques, són diverses amenaces que els habitants del Cingle havien experimentat en els vint anys que duia en funcionament aquell senyal marítim, però mai no s'havien vist atacats per cap malaltia contagiosa directament fins que el 1897 n'arribà una al far amb molt mala fama —aleshores i també ara—: el dengue. Transmesa per un mosquit, aquesta malaltia infecciosa provoca dolor d'ossos, febres, trastorns en el sistema digestiu i, fins i tot, depressió. En la documentació oficial es poden apreciar les difícils condicions que van patir aquells torrers, afectats per aquesta malaltia vírica tan contagiosa mentre havien de continuar mantenint encesa la llum del far. La situació fou força dramàtica durant tot el mes d'octubre, quan un d'ells va haver de ser traslladat a Palma, mentre els altres dos, dèbils però menys malalts, sol·licitaven un ajudant. Quan un dels torrers de cala Figuera hi arribà per ajudar-los, també

a Sa Dragonera, el ingeniero jefe advirtió a los torreros de Na Pòpia que en caso de complicarse la situación consigan el aceite «como mejor estimen», cosa que hacen hasta el mes de septiembre, adquiriendo pequeñas cantidades en los pueblos cercanos a la isla.

Cinco años más tarde, España se encontraba amenazada por una terrible epidemia de fiebre amarilla, que se había declarado en países sudamericanos y que estaba afectando muy especialmente a Barcelona. Por dicho motivo, se ordenó a los torreros del faro colocar una bandera blanca sobre la torre en el caso de observar algún buque sospechoso. Para estos controles visuales, en la mayoría de los faros existía un catalejo, o antejo marino, tal como lo describen en el inventario, con el que solían otear el horizonte para descubrir posibles naufragios o avistar buques cuando se recomendara la vigilancia de las costas, como resulta que ocurrió en 1870 a consecuencia de la epidemia referida o como veremos luego al hablar sobre la Guerra de Cuba.

Cólera, fiebre amarilla, locura, descargas eléctricas... Eran ya varias las amenazas que los habitantes del Cingle sufrieron en tan solo veinte años de existencia de esa señal marítima, pero ninguna enfermedad contagiosa les había afectado directamente hasta que, en 1897, desembarcó en el faro una mal afamada enfermedad de aquel tiempo, y también ahora del nuestro, conocida como «fiebre rompehuesos»; es decir, el dengue. Se trata de una enfermedad infecciosa transmitida por un mosquito, que produce fuertes dolores de huesos, fiebres, trastornos del sistema digestivo y hasta depresión. En la documentación oficial se aprecia la difícil situación que sufrieron aquellos torreros al caer presas de una enfermedad vírica tan contagiosa como esta, al mismo tiempo que luchaban por mantener encendida la luz de su faro. La situación fue dramática durante todo el mes de octubre. Uno de ellos tuvo que ser trasladado a Palma, mientras los otros dos, débiles pero no tan enfermos, pidieron un ayudante. Sin embargo, cuando llegó uno de los torreros de cala Figuera para

va caure malalt. En qualsevol cas, el torrer principal de na Pòpia va escriure un ofici en el qual explicava totes les dificultats passades, afirmant orgullós que «a pesar de lo expuesto, el servicio de alumbrado se ha practicado sin novedad durante todo el mes».

Sa Dragonera i els seus encontorns van ser un lloc molt apreciat per fer-hi contraban. El mateix arxiduc Luis Salvador comenta a *Die Balearen* que era freqüent que els escampavies fondegessin a recer de l'illa, perquè eren conegudes les excel·lents qualitats per al contraban d'aquell enclavament. Els escampavies eren embarcacions molt lleugeres que s'encarregaven de perseguir els contrabandistes, amb les quals es podia navegar per aigües de poca fondària. A Espanya, els encarregats de perseguir aquestes infraccions eren els carrabiners, cos que s'havia creat el 1829, però a Mallorca, en aquella època, el tràfic il·legal de tabac estava molt arrelat, fins al punt que els contrabandistes gaudien d'una certa popularitat i reconeixement social. A més, més d'un d'aquells carrabiners van estar implicats en casos de suborn.



Tercerolos de cavalleria enviades als fars al segle XIX per a la defensa de l'establiment.

Tercerolas de caballería enviadas a los faros en el siglo XIX para defender el establecimiento.

Escampavía *Colo Colo*, 1931.
Escampavía *Colo Colo*, 1931.

ayudarles, cayó también enfermo. Con todo, el torrero principal de Na Pòpia escribió un ofici donde contaba todas las dificultades vividas, diciendo orgulloso que «a pesar de lo expuesto, el servicio de alumbrado se ha practicado sin novedad durante todo el mes».

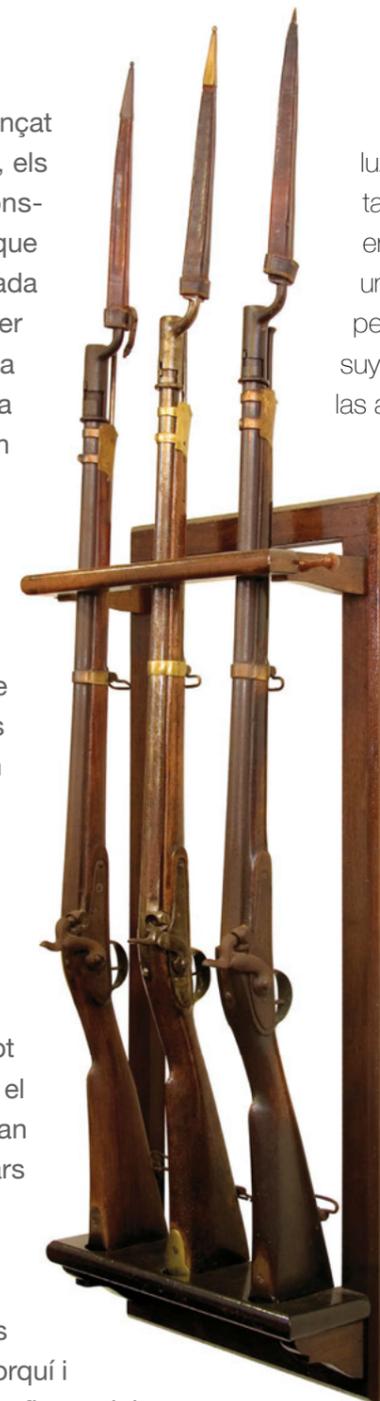
Sa Dragonera y sus alrededores fueron muy apreciados para las prácticas contrabandistas. El propio archiduque Luis Salvador comenta en *Die Balearen* que con frecuencia las escampavías fondeaban al resguardo de la isla, ya que conocidas eran las excelentes cualidades para el contrabando de ese enclave. Estos escampavías eran embarcaciones muy ligeras que se encargaban de perseguir a los contrabandistas y con las que se podían aventurar por aguas de poca calado, digamos que un símil de las planeadoras de hoy en día. En España era el Cuerpo de Carabineros, creado en 1829, el encargado de perseguir estas infracciones, pero en Mallorca el tráfico ilegal de tabaco estaba tan arraigado en esa época que incluso los contrabandistas gozaron de cierta popularidad y reconocimiento social. En los años que nos atañen, más de uno de esos carrabineros se vio envuelto en prácticas de cohecho.

Dos anys després d'haver començat a brillar la rítmica llum de na Pòpia, els encarregats del far ja deixaren constància a la correspondència oficial que havien trobat una mercaderia amagada per contrabandistes, però l'enginyer en cap els recordà que no era una qüestió de la seva incumbència i va suggerir als torrers que n'informessin les autoritats competents.

El desembre de 1868 hi va aparèixer un carregament de contraban i a na Pòpia es va rebre un ofici de l'enginyer demanant als torrers que, per raons de seguretat, deixessin les carrabines del far a les persones que anirien a recollir la mercaderia. Aquestes carrabines s'enviaven a tots els fars per protegir l'establiment.

En l'atractiu relat *Els argonautes*, Baltasar Porcel descriu perfectament la tradició contrabandista d'aquesta zona de Mallorca, tot i que l'acció transcorre ja ben entrat el segle XX, i és que, com veurem quan revisem la història dels altres dos fars dragoners, l'activitat contrabandista no va cessar amb el canvi de segle, ans al contrari. Però ara encara no és el moment d'ocupar-nos d'aquest bonic relat de l'autor mallorquí i de l'encertat tractament que fa de la figura del faroner de sa Dragonera.²⁶

Als dos anys de l'entrada en funcionament del far, però, es va produir un incident relacionat amb les habituals pràctiques contrabandistes a la zona, que sí que val la pena relatar. En concret, el 4 de maig de 1854, un dels torrers de costa pujà fins a na



Al poco de comenzar a brillar la rítmica luz de Na Pòpia, en concreto dos años más tarde, los encargados del faro ya dieron parte en la correspondencia oficial de haber hallado una mercancía escondida por contrabandistas, pero el ingeniero jefe dijo que no era asunto suyo y sugirió a los torreros que dieran parte a las autoridades correspondientes.

En diciembre de 1868 apareció un alijo de contrabando y en Na Pòpia se recibió un ofici del ingeniero encargado donde se pedía a los torreros que prestasen las carabinas del faro a las personas que irían a recoger la mercancía encontrada, con la intención de proporcionarles mayor seguridad. Esas carabinas se enviaban a todos los faros para la defensa del establecimiento.

Baltasar Porcel, en su atractivo relato *Els argonautes*, describe perfectamente la tradició contrabandista de esta esquina mallorquina, aunque sitúa la acción ya bien entrado el siglo XX, y es que, como veremos al revisar la historia de los otros dos fars dragoneros, esta actividad lucrativa no cesó con el cambio de siglo, sino más bien todo lo contrario. Pero será en su momento cuando nos detengamos un poco más en este bonito relato porceliano y el acertado tratamiento que hace de la figura del farero de Sa Dragonera.²⁶

Sin embargo, a los dos años de inaugurarse el faro, se produjo un incidente relacionado con las habituales prácticas contrabandistas en el lugar que sí merece la pena relatarlo en este momento. Me refiero concretamente a lo acontecido el 4 de mayo de 1854, cuando uno de los torreros de costa fue al faro

Pòpia a buscar ajuda per abordar un vaixell que se sospitava estava fent contraban.²⁷ El torrer principal d'aleshores va autoritzar l'ordinari, Genaro Lambín, perquè acompanyés els torrers de costa protegits amb l'armament del far.

Un cop a cala Lladó, van agafar la barca destinada al servei del far i anaren a l'encontre dels suposats contrabandistes, que havien fondejat no gaire lluny. Un cop comprovat que, efectivament, feien contraban, van abordar la nau i capturar els contrabandistes, moment en què s'inicià una lluita que acabà amb el torrer del far ferit de gravetat en un peu.

Uns quants dies després, es va demanar una recompensa o condecoració per al torrer ferit en agraïment de «su comportamiento heroico», però les autoritats locals d'Obres Públiques van adjuntar informes indicant que els torrers de fars no s'havien involucrat en serveis aliens al seu, i menys encara en actuacions en què perillés la seva integritat física, per les negatives conseqüències que això tindria per a l'important servei d'il·luminació marítima.

De manera que el torrer Lambín es va quedar sense recompensa, però si més no va poder sol·licitar tres mesos de llicència per recuperar-se.

Pel que fa als conflictes bèl·lics, els habitants del Cingle es van veure afectats pel desastre de 1898 i la guerra contra els Estats Units. La primera documentació del far que fa referència a aquest problema estatal és una circular de l'1 de maig en què es demana als funcionaris d'Obres Públiques una subscripció nacional econòmica per a la guerra, per tal de contribuir a la despesa pública que el conflicte estava generant. Al febrer s'havia produït el polèmic enfonsament del *Maine* (que avui dia està gairebé demostrat que fou una autoagressió) i, al maig, Espanya començava a ser conscient que les seves colònies podrien caure en un curt termini de temps.

Una setmana més tard, els militars van decidir aprofitar els fars mallorquins perquè els seus

de Na Pòpia con el propósito de solicitar ayuda para abordar un buque sospechoso de estar realizando prácticas contrabandistas.²⁷ El torrero principal del momento autorizó al ordinario Genaro Lambín a acompañar a los torreros de costa protegidos con el armamento existente en el faro.

Llegados a cala Lladó, emplearon la embarcación destinada para el servicio del faro y fueron hacia los supuestos contrabandistas que se encontraban fondeados no muy lejos de allí. Una vez comprobado que, efectivamente, se trataba de prácticas ilícitas relacionadas con el contrabando, se practicó el abordaje y el apresamiento de los contrabandistas, momento en el que dio comienzo una refriega en la que resultó herido de importancia en un pie el torrero de faros.

Días después de este suceso, se pidió para el torrero de faros una recompensa o condecoración en agradecimiento a «su comportamiento heroico», pero ya desde las autoridades locales de Obras Públicas se acompañaron informes en los que se hacía referencia a que los torreros de faros no debían entrometerse en servicios ajenos al suyo, y menos en actuaciones en las que peligrara su integridad física, con las negativas consecuencias que eso tendría para el importante servicio del alumbrado marítimo.

Así que el torrero Lambín se quedó sin recompensa, pero por lo menos solicitó tres meses de licencia para su recuperación.

Por lo que respecta a los conflictos bélicos, los habitantes del Cingle se vieron afectados por el desastre de 1898 y la guerra entablada contra Estados Unidos. La primera documentación del faro que hace referencia a este problema estatal es una circular del 1 de mayo donde se solicita a los funcionarios de Obras Públicas una suscripción nacional económica para la guerra, de manera que se contribuya así al gasto público que el conflicto está originando. El polémico hundimiento del *Maine* (que, en la actualidad, está casi demostrado que fue una autoagresión) sucedió en el mes de febrero

guardians col·laboressin en la vigilància de la costa davant possibles incursions de l'armada enemiga:

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 la orden oportuna 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 dar 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 cualquiera otro dato que juzguen interesante para lo cual se dirigirán directamente a esta Jefatura, sin perjuicio de dar parte por el conducto ordinario.²⁸

y, en mayo, España estaba ya siendo consciente de que sus colonias podrían capitular en un plazo corto de tiempo.

Pero es una semana después cuando los militares deciden echar mano de los faros mallorquines para apoyarse en sus guardianes a la hora de vigilar la costa ante posibles incursiones de la armada enemiga:

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 la orden oportuna 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 dar 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 cualquiera otro dato que juzguen interesante para lo cual se dirigirán directamente a esta Jefatura, sin perjuicio de dar parte por el conducto ordinario.²⁸



Ullera de llarga vista utilitzada als fars per albirar naufragis o el pas de vaixells de guerra.

Catalejo usado en los faros para el avistamiento de naufragios o paso de buques de guerra.



Rellotge que s'enviava als fars durant el segle XIX.

Típico reloj enviado a los faros durante el siglo XX.

Un mes després, els fars mallorquins de Formentor, cala Figuera i sa Dragonera passaven a ser considerats essencials per a la vigilància de la costa balear, i per aquest motiu s'hi instal·laren «aparatos telefónicos destinados a transmitir los avisos a las estaciones telegráficas más próximas»,²⁹ instant a més els torrers a vigilar les costes d'acord amb unes instruccions que després serien enviades no només als tres fars esmentats sinó a molts d'altres. Per fer-ho, rebrien una gratificació que abonaria la Diputació Provincial.

Aquestes instruccions van arribar a Na Pòpia en un escrit que duia data del 17 de juliol, és a dir, un dia després que Espanya rendís Santiago de Cuba a les tropes nord-americanes, per bé que la pau no es va signar fins al 10 de desembre d'aquell mateix any. El general Nelson A. Miles, però, no va desembarcar a la Guánica de Puerto Rico fins al 25 de juliol, fet que va ser vist pel torrer del far de la Guánica, Robustiano Ribera, que ho va notificar a les autoritats militars. De manera que les instruccions de la Capitanía General encara podien tenir un cert sentit, sobretot tenint en compte que hi havia força recel davant la possibilitat que es produís un atac dels moderns cuirassats nord-americans, i per això a les instruccions esmentades s'especificava:

- 1.º Siempre que por el personal de un faro se aviste un buque sospechoso o reconociblemente enemigo, se disparará un cohete como señal de alarma.
- 2.º Cuando el número de buques que se presenten a la vista sean dos o más, se dispararán dos cohetes.
- 3.º Cuando el buque o buques avistados se dirijan a la Bahía de Palma, se elevarán a tres los disparos de cohete.
- 4.º Los faros de Capdepera y Formentor dispararán los cohetes que se indican en el artículo

Al mes siguiente se consideran los faros mallorquines de Formentor, cala Figuera y Sa Dragonera, esenciales para la vigilancia de la costa balear, motivo por el que se decide instalar en ellos «aparatos telefónicos destinados a transmitir los avisos a las estaciones telegráficas más próximas»²⁹ y se insta a los torreros a vigilar las costas según unas instrucciones que serán posteriormente enviadas no solo a estos tres faros, sino a muchos otros, y además mediante una gratificación que abonará la Diputación Provincial.

Las mencionadas instrucciones llegan a Na Pòpia en un escrito con fecha del 17 de julio, es decir, un día después de que España rindiese Santiago de Cuba a las tropas estadounidenses, aunque la paz con el país norteamericano no se firmaría hasta el 10 de diciembre de ese mismo año. Sin embargo, el general Nelson A. Miles no desembarcaría en la Guánica de Puerto Rico hasta el 25 de julio. Desembarco que, por cierto, fue avistado por el torrero del faro de la Guánica, Robustiano Ribera, y notificado a las autoridades militares. Así que las instrucciones de la Capitanía General todavía podrían tener algo de sentido, sobre todo teniendo en cuenta que había bastante recelo sobre la posibilidad de que se produjera un ataque con los modernos acorazados estadounidenses, y en ellas se especificaba lo siguiente:

- 1.º Siempre que por el personal de un faro se aviste un buque sospechoso o reconociblemente enemigo se disparará un cohete como señal de alarma.
- 2.º Cuando el número de buques que se presenten a la vista sean dos o más, se dispararán dos cohetes.
- 3.º Cuando el buque o buques avistados se dirijan a la Bahía de Palma, se elevarán a tres los disparos de cohete.
- 4.º Los faros de Capdepera y Formentor dispararán los cohetes que se indican en el artículo tercero

tercero si los buques sospechosos se dirigen a Alcudia o Pollensa.

5.º Todos los faros repetirán las señales que observen en los puestos de Carabineros más inmediatos.³⁰

Un parell de dies després s'ordenava apagar el far. Aquest és un episodi que particularment m'agrada comentar sovint, perquè és una autèntica lliçó d'humilitat per a la nostra societat, que està convençuda de posseir la xarxa de comunicacions més eficient i menysprea els temps passats, quan la informàtica no era ni tan sols un somni. Doncs bé, la circular que surt de Palma el 19 de juliol ordenant apagar tots els fars de les Balears era rebuda en llocs tan aïllats com sa Dragonera, Cabrera o Formentera aquella mateixa tarda, i els fars foren apagats tal i com s'havia previst. Davant la preocupació que la foscor de les costes pogués ocasionar algun naufragi no desitjat, es va donar la instrucció següent:

Ordenado por la superioridad que dejen de alumbrar todos los faros de esta provincia ínterin subsistan las actuales anormales circunstancias, dispondrá V. que tanto de día como de noche haya siempre un torrero de vigilancia, ya para avisar la presencia de un buque sospechoso mediante las señales convenidas y ordenadas por el ramo de guerra, ya a prestar auxilio a los que pudieran necesitarlo ahora que, sin la guía de los faros, es de temer ocurran siniestros.³¹

Però passats només tres dies s'ordenava tornar a encendre els fars, i poc després la devolució dels 78 coets que s'havien enviat al de sa Dragonera per si calia seguir les instruccions dels militars. D'aquesta manera, doncs, la llum de na Pòpia tornà a parpellejar totes les nits. Ni la bogeria ni les epidèmies havien aconseguit apagar aquella espurna d'esperança, i com sempre va haver de

si los buques sospechosos se dirigen a Alcudia o Pollensa.

5.º Todos los faros repetirán las señales que observen en los puestos de Carabineros más inmediatos.³⁰

Dos días más tarde se mandaba apagar el faro. Este es un episodio que particularmente me gusta comentar a menudo porque resulta toda una lección de humildad para esta sociedad nuestra que se cree poseedora de la más eficiente red de comunicación y denuesta los tiempos pasados en que la informática no era ni siquiera un sueño por realizar. Porque resulta que la circular que sale de Palma el día 19 de julio ordenando apagar todos los faros de Baleares es recibida en lugares tan aislados como Sa Dragonera, Cabrera o Formentera esa misma tarde, y los faros fueron apagados tal como se había prescrito. Ante la preocupación de que la oscuridad de las costas pudiera ocasionar algún naufragio indeseado, se ordenó lo siguiente:

Ordenado por la superioridad que dejen de alumbrar todos los faros de esta provincia ínterin subsistan las actuales anormales circunstancias, dispondrá V. que tanto de día como de noche haya siempre un torrero de vigilancia, ya para avisar la presencia de un buque sospechoso mediante las señales convenidas y ordenadas por el ramo de guerra, ya para prestar auxilio a los que pudieran necesitarlo ahora que, sin la guía de los faros, es de temer ocurran siniestros.³¹

Pero tan solo tres días más tarde se ordenaba el encendido de los faros, y poco después la devolución de los 78 cohetes que se habían enviado al de Sa Dragonera para proceder según las instrucciones de los militares. Así que Na Pòpia volvió a parpadear con su luz de todas las noches. Ni la locura ni las epidemias habían conseguido apagar aquel destello de esperanza, y como siempre tuvo que ser una guerra la que trajera

ser una guerra la que dugués l'obscuritat i la que retornés els homes a la negror primigènia: la mort. No debades els antics romans esculprien en alguns sarcòfags un *rogus*, una pira que simbolitzava el foc amb el qual il·luminar el viatge més important de la nostra existència. Posteriorment, en tombes paleocristianes ja apareixen alguns fars amb la mateixa missió escatològica. Hi ha, però, un sepulcre que per a mi és una de les representacions funeràries més boniques del far, el de Joan II i Isabel de Portugal, pares de la reina Isabel la Catòlica, meravellosa obra en alabastre de finals del segle xv de Gil de Siloé que es troba a la cartoixa de Miraflores, a Burgos, en què l'esperança està representada per una dona amb un far a la mà.

Tampoc els naufragis s'escapen a la política, començant perquè era obligació dels torrers socórrer els naufragis si el servei no es veia afectat. El reglament de 1930, per exemple, especificava en l'article 75:

Todos los Torreros, en caso de naufragio, tienen el deber de prestar auxilio y socorro a los naufragos y poner en salvo los efectos que sea posible conciliando esta obligación con las atenciones del servicio.

En caso de salvamento de naufragos, los Ingenieros Jefes propondrán a la Dirección General las recompensas a que crean se han hecho acreedores los torreros.³²

Són innombrables els actes de salvament fets pels faroners a tota la geografia espanyola, també a sa Dragonera. La primera notícia d'un naufragi que recull la documentació històrica fa referència al de 1859. del qual ja hem parlat, protagonitzat pels mariners del far, que rescataven nou homes d'un vaixell francès, a més, és clar, dels que va patir el mateix personal del servei d'aprovisionament del far, que també hem esmentat.

la oscuridad y la que devolviera a los hombres a su negrura primigenia: la muerte. No en vano los antiguos romanos esculpían en algunos sarcófagos un *rogus*, es decir, una pira que simbolizaba el fuego con el que iluminar el viaje más importante de nuestra existencia. Luego, en tumbas paleocristianas ya aparecen algunos faros con la misma misión escatológica, pero existe un sepulcro que para mí constituye una de las representaciones funerarias más bonitas del faro, y no es otro que el de Juan II e Isabel de Portugal, padres de la reina Isabel la Católica, maravillosa obra en alabastro de finales del siglo xv de Gil de Siloé sita en la Cartuja de Miraflores de Burgos, donde la esperanza está representada por una mujer con un faro en la mano.

Tampoco los naufragios escapan a la política, comenzando porque fue obligación de los torreros socorrer a los naufragos si el servicio no sufría alteración. Así, el reglamento de 1930 especificaba en su artículo 75:

Todos los Torreros, en caso de naufragio, tienen el deber de prestar auxilio y socorro a los naufragos y poner en salvo los efectos que sea posible conciliando esta obligación con las atenciones del servicio.

En caso de salvamento de naufragos, los Ingenieros Jefes propondrán a la Dirección General las recompensas a que crean se han hecho acreedores los torreros.³²

Son innumerables los actos de salvamento llevados a cabo por los fareros a lo largo de la geografía española, cosa a la que Sa Dragonera tampoco fue extraña. La primera noticia de un naufragio que aparece en la documentación histórica es la que ya relatábamos más arriba sobre el naufragio ocurrido en 1859, del que fueron protagonistas los mariners del servicio del faro al salvar a nueve hombres de un buque francés, además, claro está, de las referencias a los problemas sufridos por el propio personal del servicio de abastecimiento del faro, como vimos en su momento.



L'esperança amb un far a la mà esquerra.
Foto: gentileza de Kole Seoane.

La esperanza con un faro en la mano izquierda.
Foto: gentileza de Kole Seoane.

Posteriorment, el 1867, l'enginyer en cap s'assabenta que han arribat naufragats a les costes de sa Dragonera, i demana explicacions als torrers, que no li ho havien comunicat. En la seva resposta, aquests expliquen que s'havia produït un naufragi en topant dos vaixells estrangers, i que hi havia hagut dos morts esclafats pels respectius vaixells; que l'accident havia passat a mar obert, a unes 25 milles de sa Dragonera, i que els forts corrents havien arrossegat els supervivents fins a les costes de l'illa. També s'informa que la gent de s'Arracó s'ocupà dels naufragats la matinada del 29 o 30 d'abril, però no s'esmenta ni la nacionalitat de les víctimes ni el tipus de vaixells que s'enfonsaren.

Malgrat que els temps del romanticisme estètic ja es van acabar, de vegades em pregunto quantes ànimes de naufragats deuen sortir de l'aigua durant les fredes nits en veure parpellejar la llum dels fars, intentant buscar un refugi entre les seves parets, entre les pedres dels seus murs, que, per més florides que estiguin, sempre estaran més seques que el fons del mar. I el far picant-los l'ull polifèmic, buscant la confidencialitat dels qui mai no van tornar a terra. El far no es limita a intentar salvar vides, sinó que es converteix en el refugi dels qui no van aconseguir un lloc al cementiri, o dels torrers que ja no van saber entendre la vida lluny d'aquelles parets i van acabar tornant a la seva il·luminada clausura. Fantasmes? Els fantasmes no són més que trossos d'història trencats, i no abunden només en els fars, també dins nostre: quantes esperances se'ns han esmicolat a tots en caure al terra de la nostra frustració, trencant-se en bocins que després no hem sabut recompondre, i restant a les nostres vides com ànimes en pena que es passegen pel laberint dels nostres somnis. Sí, l'ésser humà és un far per a si mateix, cada persona il·lumina rítmicament aquesta costa abrupta que s'anomena temps, fent proa a vegades cap al futur i moltes altres cap al passat; però el present sempre és a mar obert, en moviment, sense

Posteriormente, en 1867, el ingeniero jefe se entera de que han llegado naufragos a las costas de Sa Dragonera y pide explicaciones a los torreros del faro de por qué no se le había comunicado. Desde Na Pòpia se le contesta que se había producido el choque de dos buques extranjeros, como consecuencia del cual habían muerto dos personas aplastadas por los respectivos cascos, que el accidente había ocurrido en alta mar, a unas 25 millas de la isla, y que los supervivientes fueron arrastrados a las costas por las fuertes corrientes. También se le informa de que la gente de S'Arracó se hizo cargo de los naufragos en la madrugada del 29 o 30 de abril, pero no se da cuenta ni de la nacionalidad de las víctimas ni del tipo de buques que se fueron a pique.

Aunque ya se terminaron los tiempos del romanticismo estético, a veces me pregunto cuántas almas de naufragos no saldrán del agua en las frías noches al ver la luz de los faros parpadear, intentando buscar un refugio entre sus paredes, entre las piedras de sus muros, que, por mucho moho que contengan, siempre serán más secos que el fondo marino. Y el faro guiñándoles su polifémico ojo, buscando la confidencialidad de quienes nunca regresaron a tierra. El faro no se limita a intentar salvar vidas, sino que se constituye en refugio de aquellos que no consiguieron un agujero en el camposanto o de esos torreros que no supieron ya entender la vida de extramuros y regresaron finalmente a su iluminada clausura. ¿Fantasmas? Los fantasmas no son otra cosa que trozos de historia rotos, y de estos abundan no solo en los faros, sino dentro de nosotros mismos: cuántas esperanzas se nos han hecho añicos a todos, al caer al suelo de nuestra frustración, haciéndose pedazos que luego no hemos sabido recomponer, quedando en nuestras vidas como almas en pena que pasean por el laberinto de nuestros sueños. Sí, el ser humano es un faro para sí mismo, cada persona ilumina rítmicamente esa abrupta costa que llama tiempo, poniendo la proa a veces hacia el futuro y muchas otras hacia el pasado; pero el presente siempre está en alta mar, en movimiento, sin poder decir

poder dir «soc aquí», esperant que arribi la nit per intentar albirar alguna llum cap a on posar el rumb, o, per contra, abandonar-nos al paire i esperar el naufragi per somiar amb algú que ens socorri.

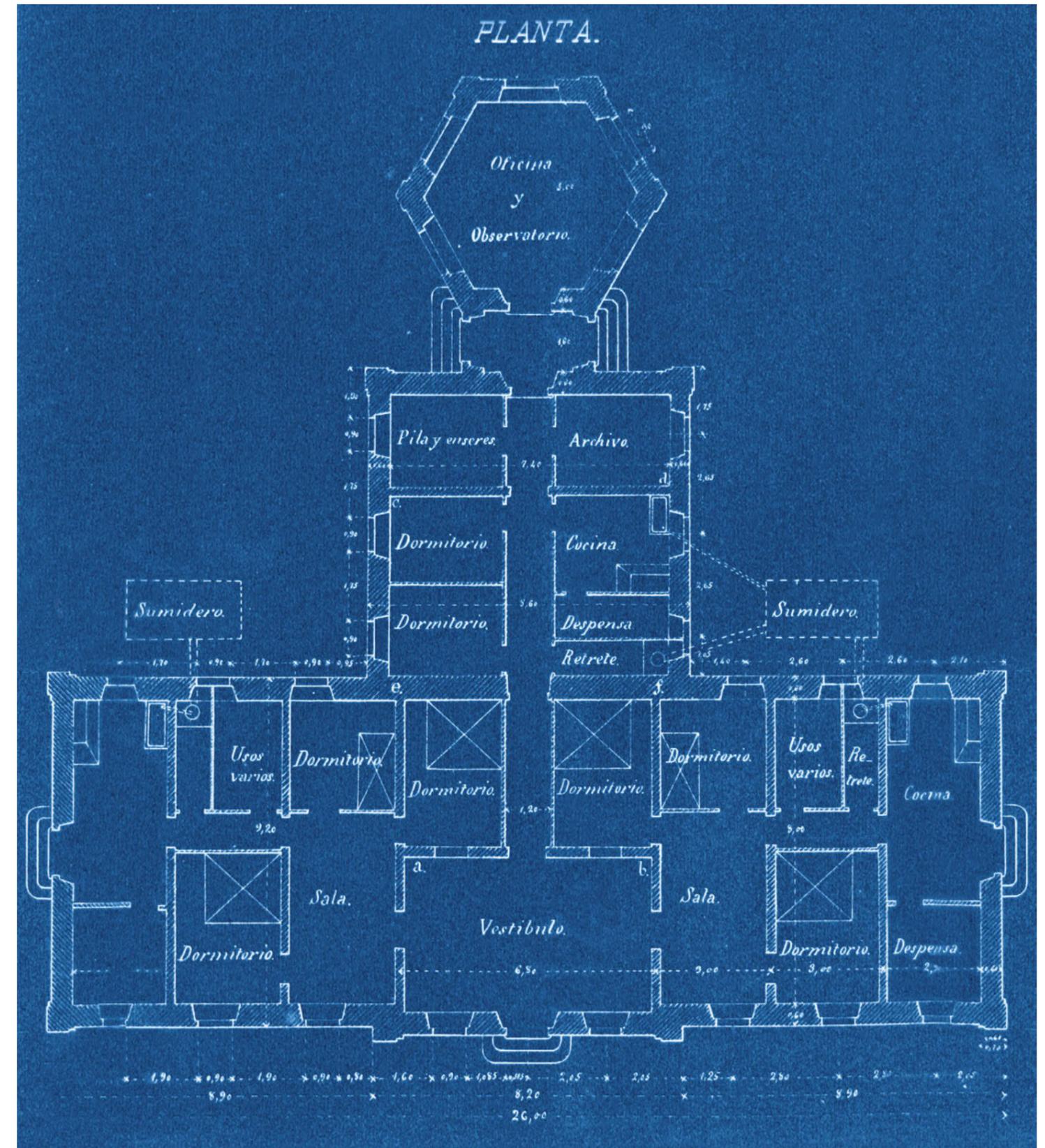
Entre els faroners que van passar per sa Dragonera, n'hi va haver tres que van rebre el reconeixement del Govern pels actes heroics en què havien participat salvant vides de naufragis. Les seves accions de salvament, però, foren posteriors al seu pas per na Pòpia. La primera fou el 1869 (un cop més apareix aquest fatídic any en les històries de naufragis), quan els torrers Bartolomé Flaquer i José Cambra estaven destinats als fars de Capdepera (Mallorca) i de l'illa de l'Aire (Menorca), respectivament. El 3 de març es va desfermar un violent temporal amb vent molt fort del nord que va provocar dos naufragis al llarg de la tarda. Flaquer i els seus dos companys van rescatar el capità i deu homes de la goleta francesa *Peforo*, mentre que, per la seva part, José Cambra, ajudat també pels dos companys del far i un alumne, van aconseguir salvar el capità i sis mariners del pailebot *Theodore Pascal*. Aquesta nau havia sortit d'Alger cinc dies abans cap a Marsella,³³ però, en fondejar al pas de l'Aire (el canal que hi ha entre l'illa de l'Aire i Menorca), li van fallar les dues àncores i s'estavellà sota la mirada dels torrers del far, entre els quals hi havia el que sis anys abans havia estat destinat al Cingle de sa Dragonera. El rescat es va fer gràcies al llançament mutu de cordes entre el vaixell i la gent de terra.

Dos mesos després arribava al far de sa Dragonera la circular en què es feia referència al valeros comportament d'aquells faroners, però que alhora provoca una certa tristor perquè s'hi detecta una actitud mesquina per part de l'Administració, que va concedir només dues creus de Beneficència per sorteig, que foren per als torrers Juan Ferrer y Pellicer, de Capdepera, i José Suchs, de l'illa de l'Aire, mentre que, a la resta, la circular es limitava a donar-los les

«aquí estoy», esperando que llegue la noche en la que intentar divisar alguna luz hacia donde poner rumbo o, por el contrario, abandonamos al paio y esperar nuestro propio naufragio para soñar con alguien que nos socorra.

Entre los fareros que pasaron por Sa Dragonera, hubo tres que fueron reconocidos por el Gobierno de España por los actos heroicos en los que salvaron varias vidas. Pero esos salvamentos los llevaron a cabo ya en otros faros, después de haber servido en Na Pòpia. Primero fue en 1869 (cuántas veces aparece ese fatídico año en las historias de naufragios), año en que los torreros Bartolomé Flaquer y José Cambra estaban destinados en los faros de Capdepera (Mallorca) e isla del Aire (Menorca), respectivamente. Fue el 3 de marzo, cuando se había desatado un violento temporal con viento muy fuerte del norte. Se produjeron esa misma tarde dos naufragios en aquellas peligrosas aguas. Flaquer y sus dos compañeros rescataron al capitán y diez hombres más de la goleta francesa *Peforo*, mientras que José Cambra, también con sus dos compañeros y un alumno, procedieron al salvamento del capitán y seis marineros del pailebote *Theodore Pascal*. Este último había salido de Argel cinco días antes con rumbo a Marsella,³³ pero al fondear en el Pas de l'Aire (canal existente entre la isla del Aire y Menorca) le fallaron las dos anclas y acabó estrellándose ante la mirada de los torreros de ese faro, entre los que se encontraba el que solo seis años antes había desempeñado su trabajo en el Cingle de Sa Dragonera. Gracias a unos cabos que se lanzaron mutuamente entre el buque y tierra, se logró rescatar a la tripulación.

Dos meses después llega al faro de Sa Dragonera la circular donde se comenta el valiente comportamiento de aquellos fareros, pero uno no deja de entristecerse al encontrar en ella cierta mezquindad en el comportamiento de la Administración, ya que se somete a sorteo la concesión de dos cruces de beneficencia, cosa que termina recayendo en los torreros Juan Ferrer y Pellicer, de Capdepera, y José Suchs, de la isla del Aire, mientras que al resto únicamente se comenta en la circular



gràcies. Tots ells, però, no havien fet cap sorteig per decidir qui anava a rescatar aquells pobres desgraciats i tots junts s'havien jugat la vida aquella tarda.

L'any 1877, un altre antic torrer de na Pòpia va merèixer més reconeixement i, mentre estava destinat al far de Cala Figuera va rebre la Creu de Beneficència de primera classe «por haber salvado de una muerte segura a dos tripulantes del falucho *San Antonio* que naufragó a las inmediaciones del referido faro».

De vegades, no era necessari que els habitants de sa Dragonera es llancesin al mar per socórrer naufragos, perquè aquests apareixien a l'illa de sobte i ells es limitaven a alimentar-los, deixar-los roba i traslladar-los a la costa mallorquina. Un d'aquests casos es va produir una nit de 1883.

Según manifestación verbal a mí hecha por el marino de este faro, a eso de las tres de la madrugada del expresado día 11 [de diciembre], se presentaron a su morada sita en esta isla, diez individuos de nación extranjera cuyo idioma no entendió, que comprendiendo serían naufragos de algún buque les suministró al momento comida y cuantos auxilios estaban a su alcance, trasladándolos enseguida al punto más inmediato de la costa llamado San Telmo, poniéndolos a cargo de D. Nadal Pallicer y Vich criado de labranza del archiduque de Austria Luis María Salvador.³⁴

Després es va saber que aquells mariners eren suecs, però a la documentació del far no hi ha cap informació relativa al vaixell.

L'ESTACIÓ ELECTROSEMAFÒRICA

Malgrat que no es tracta d'un far pròpiament dit, em sembla interessant referir-me breument a l'intent d'instal·lar una estació semafòrica a sa Dragonera per a la Marina espanyola.

que se les dé las gracias. Pero ellos no hicieron ningún sorteo para ver a quién le tocaba ir al rescate de aquellos pobres desgraciados, esa tarde todos se jugaron la vida.

Algo después, en 1877, otro antiguo torrero de Na Pòpia tuvo mejor reconocimiento, y recibió, estando destinado en el faro de cala Figuera, esa cruz de beneficencia de primera clase «por haber salvado de una muerte segura a dos tripulantes del falucho *San Antonio* que naufragó a las inmediaciones del referido faro».

En algunas ocasiones, los habitantes de Sa Dragonera no tenían la necesidad de lanzarse al mar para socorrer a los naufragos porque estos mismos aparecían en la isla súbitamente, y ellos se limitaban a alimentarlos, prestarles ropa y trasladarlos a la costa mallorquina. Un ejemplo así ocurrió una noche de 1883.

Según manifestación verbal a mí hecha por el marino de este faro, a eso de las tres de la madrugada del expresado día 11 (de diciembre) se presentaron a su morada sita en esta isla diez individuos de nación extranjera cuyo idioma no entendió, que comprendiendo serían naufragos de algún buque les suministró al momento comida y cuantos auxilios estaban a su alcance, trasladándolos enseguida al punto más inmediato de la costa llamado San Telmo, poniéndolos a cargo de D. Nadal Pallicer y Vich, criado de labranza del archiduque de Austria Luis María Salvador.³⁴

Luego resultó que los marineros eran suecos, pero en la documentación del faro no hay noticias del buque en el que navegaban.

LA ESTACIÓN ELECTROSEMAFÓRICA

Aunque no se trate de un faro propiamente dicho, creo interesante hacer una breve mención al intento de instalar en Sa Dragonera una estación semafórica para el uso de la Marina española.

L'abril de 1884, amb l'impuls del Ministeri de Marina, la Direcció General d'Obres Públiques va decidir elaborar un estudi per implantar un semàfor a l'«Isla de Dragonera». En realitat, aquests semàfors eren uns telègrafs òptics que es feien servir en algunes costes per comunicar-se amb els vaixells. La Marina espanyola determinava els punts on creia que calia instal·lar aquestes estacions, i va considerar que l'illa de sa Dragonera reunia les condicions òptimes per fer-ho. Al mateix temps es decidí que el semàfor que havia d'anar al cap de Bajolí, a Menorca, era prioritari, i això va retardar els estudis de camp que s'havien de fer a l'illa per poder elaborar després el projecte.

Un cop acabades les feines al cap de Bajolí, el maig de 1886 començaren els estudis de camp a sa Dragonera, però Eusebio Estada, l'enginyer que havia de redactar el projecte, es queixava per la manca de personal subaltern que l'ajudés a preparar tots els documents, atribuint a aquest problema el retard que va patir el procés administratiu. El Ministeri de Marina ja havia ordenat emplaçar el semàfor al cap de Llebeig, precisament el lloc on vint-i-quatre anys més tard es decidí construir un dels fars que havia de substituir el de na Pòpia.

En la descripció que Estada fa de l'illa, s'hi refereix amb una bonica expressió quan escriu que està «poco menos que inculta», és a dir, gairebé sense conrear, i aclareix que «su suelo está cubierto por monte bajo de escaso desarrollo, que apenas permite sostener un reducido número de cabezas de ganado cabrío. No hay permanentemente otros habitantes que los torreros del faro».³⁵ Recordem que, en aquella època, els mariners del servei d'aprovisionament ja no vivien a l'illa.

El tècnic comenta que, com la major part del terreny té un origen juràssic, només pot proporcionar pedra calcària per a maçoneria, i només una petita taca de terreny del miocè a prop de cala Lladó,

En abril de 1884, la Dirección General de Obras Públicas, impulsada por el Ministerio de Marina, dispuso elaborar un estudio para la implantación de un semáforo en la «Isla de Dragonera». Estos semáforos en realidad eran unos telégrafos ópticos utilizados en algunas costas para comunicarse con los buques. La Marina española indicaba los puntos donde creía necesario establecer esas estaciones y consideró que la isla de Sa Dragonera reunía las condiciones óptimas para ello. Al mismo tiempo se planteó como prioritario el semáforo destinado al cabo Bajolí de Menorca, lo cual retrasó los estudios de campo oportunos que se debían realizar en la isla para la posterior elaboración del proyecto.

Terminados los trabajos de Bajolí, se emprendieron los estudios de campo en Sa Dragonera el mes de mayo de 1886. Sin embargo, Eusebio Estada, el ingeniero encargado de redactar el proyecto, se quejaba por la falta de personal subalterno para ayudarle en la redacción de los documentos, achacando a este problema el retraso que sufrió ese proceso administrativo. El Ministerio de Marina ya había ordenado que el emplazamiento del semáforo fuera el de cabo de Llebeig, precisamente el lugar que veinticuatro años más tarde se elegirá para establecer uno de los faros sustitutos del de Na Pòpia.

En la descripción que hace de la isla este ingeniero, se refiere a ella con una bonita expresión, dice que está «poco menos que inculta», es decir, sin casi cultivo ni labor, y aclara que «su suelo está cubierto por monte bajo de escaso desarrollo, que apenas permite sostener un reducido número de cabezas de ganado cabrío. No hay permanentemente otros habitantes que los torreros del faro».³⁵ Recordemos que para ese año los marineros del servicio de abastecimiento ya no residían en la isla.

Estada comenta que, al pertenecer la mayor parte del terreno isleño al período Jurásico, únicamente puede proporcionar piedra caliza para mampostería, y solo una pequeña mancha de terreno del Mioceno cercana a la cala Lladó podría proporcionar alguna cantidad de



Deu a la cova de la Mora.

Manantial en la cueva de la Mora.

podria subministrar alguna quantitat de marès per als murs i envans interiors de l'edifici, tot i que rebutja aquesta possibilitat en no haver-se utilitzat mai i dubtar de la seva qualitat. El que sí que diu és que es pot aprofitar per als processos de construcció l'aigua dolça que brolla d'una petita deu que hi ha en una reduïda gruta propera a la cala. La resta de materials, com quan es va construir el far de na Pòpia, s'haurien de dur des de Mallorca.

Per traçar el camí que conduís fins al semàfor, es va pensar en tres possibles punts d'arrencada: cala Llebeig, cala d'en Cucó i cala Lladó, però es

piedra arenisca utilizable para muros y tabiques interiores del edificio, aunque desestima esta posibilidad por no haber sido nunca explotada y dudar de su buena calidad. Lo que sí determina como aprovechable para los procesos de construcción es el agua dulce que mana de un pequeño manantial sito en el interior de una pequeña gruta cercana a esa cala. Y como ocurrió con la construcción del faro de Na Pòpia, el resto del material se pensaba traer desde Mallorca.

Para trazar el camino que condujera hasta el semáforo, se pensó en tres posibles puntos de arranque: cala de Llebeig, cala d'En Cucó y cala Lladó, pero se descartaron

descartaren els dos primers perquè no oferien prou garanties per a l'atrancament d'un falutx, per estar desprotegides contra els vents del segon i tercer quadrants.

Com el semàfor havia d'estar comunicat telegràficament en tot moment amb l'illa de Mallorca, s'havia previst instal·lar un cable submarí des de sa Dragonera fins al punt més pròxim de la costa mallorquina, i després aixecar una línia aèria que anés «desde el punto de amarre del cable hasta el semáforo».

Pel que fa a l'edifici per al personal, Eusebio Estada va proposar que fos exactament igual que el que s'havia projectat a Menorca. A més de l'edifici per al personal, s'havia pensat construir-hi també una caserna que inclogués forn, *coladuria* i dipòsit de combustible, així com un pal de 24 metres d'altura per als senyals. Donats els problemes d'aigua inherents a la vida en una illa d'aquestes característiques, es va dissenyar una cisterna de 8 metres de llarg, 3,5 m de costat i 3,6 m d'alt, la capacitat de la qual permetria subministrar 25 litres per persona i dia, havent-se previst que al semàfor hi treballessin dotze persones. Tot plegat, el pressupost estimat per a l'obra era de 118.039,05 pessetes.

Però els anys van anar passant sense que a sa Dragonera s'hi construís cap semàfor. El projecte original fou modificat el 1891, però tampoc no es va fer realitat. Els mals resultats que havia donat el de Menorca, des d'on gairebé no hi havia comunicacions, van fer desistir els responsables de la Marina d'establir aquest tipus de senyalització marítima a l'illa, adonant-se que la inversió necessària no seria en absolut rendible.

D'aquesta manera, doncs, els faroners es van quedar sense els nous veïns, gent amb qui poder dissoldre les penúries illenques, amb qui dilatar l'espai humà que, en el seu cas, estava enllaunat entre les parets del far, o potser gent amb qui encetar inèdites rivalitats gremials..., qui sap! El cas és que

las dos primeras porque no ofrecían las garantías suficientes para el atraque de un falucho, al estar desprotegidas contra los vientos del segundo y tercer cuadrantes.

Como el semáforo debía estar en comunicación telegráfica constante con la isla de Mallorca, estaba previsto instalar un cable submarino desde Sa Dragonera hasta el punto más cercano de la costa mallorquina, y posteriormente levantar una línea aérea que fuera «desde el punto de amarre del cable hasta el semáforo».

En cuanto al edificio para albergar al personal, Eusebio Estada propuso que fuera exactamente igual al proyectado en Menorca. Aparte del edificio para el personal, estaba pensado también construir una caserna que incluyera horno, *coladuria* y depósito de combustible, así como un mástil de 24 metros de altura para las señales. Dados los consabidos problemas de agua inherentes a la vida en una isla de estas características, se diseñó un aljibe de 8 metros de largo, 3,5 de lado y 3,6 de alto, que suponía una capacidad de agua para poder suministrar 25 litros por persona y día, calculando que fueran doce los trabajadores a disposición del semáforo. Con todo, el presupuesto total estimado para la contrata ascendía a 118.039,05 pesetas.

Los años fueron pasando sin que ningún semáforo se levantara en Sa Dragonera. Incluso el proyecto original fue modificado posteriormente en 1891, pero tampoco terminó ejecutándose. Los malos resultados ofrecidos por el semáforo instalado en Menorca hicieron desistir a los responsables de la Marina de establecer este tipo de señalización marítima en Sa Dragonera.

Pero debido a la mala experiencia en la estación del Bajolí y las pocas comunicaciones que desde allí se llevaban a cabo, se decidió que la inversión en Sa Dragonera no tendría la rentabilidad deseada, así que los fareros se quedaron sin sus nuevos vecinos, gente con la que poder disolver sus penurias isleñas, con la que dilatar el espacio humano para ellos enlatado entre las paredes del faro o, quizá, con la que entablar inéditas rivalidades gremiales..., quién sabe. El caso es

sa Dragonera va continuar com fins aleshores: amb la seva flora, la seva fauna i els seus faroners.

que Sa Dragonera siguió como hasta entonces: con su flora, su fauna y sus fareros.

S'APAGA LA LLUM

El 15 de novembre de 1910 morí el far de na Pòpia, després de 58 anys, 7 mesos i 26 dies de vida. L'agonia va ser realment llarga, perquè el seu destí s'havia escrit feia com a mínim trenta anys. La malaltia fou lenta però inexorable. El seu cos va quedar a la intempèrie, esperant el fred de la nit tardorenca, de la primera nit apagat, preguntant-se per què l'havien abandonat i contemplant la llum que més avall parpellejava veloç, amb presses modernes, ja

SE APAGA LA LUZ

El 15 de noviembre de 1910 muere el faro de Na Pòpia después de cincuenta y ocho años, siete meses y veintiséis días de vida. Fue verdaderamente una larga agonía, pues su destino estaba escrito por lo menos treinta años antes, así que su enfermedad fue lenta, aunque inexorable. Su cuerpo quedó allí, a la intemperie, esperando el frío de la noche otoñal, de su primera noche apagado, cuestionándose el porqué de su abandono y contemplando la luz que más abajo parpadeaba



DIA	TURNO	ANOTACIONES	ESTADO DE LA ATMÓSFERA
Mes de Noviembre de 1910			
11	1 ^o	sin novedad el 2 ^o	Buenas
	2 ^o	id. id. id.	id.
Se hizo el serv. ord. sin novedad			
Los Toreros			
Tomás Castell			
12	1 ^o	sin novedad el 2 ^o	Buenas
	2 ^o	id. id. id.	Despejadas
Se hizo el serv. ord. sin novedad			
Los Toreros			
Tomás Castell			
13	1 ^o	sin novedad el 2 ^o	niebla
	2 ^o	id. id. id.	id.
Se hizo el serv. ord. sin novedad			
Los Toreros			
Tomás Castell			
14	1 ^o	sin novedad el 2 ^o	Buenas
	2 ^o	id. id. id.	id y niebla
Se hizo el serv. ord. sin novedad			
Los Toreros			
Tomás Castell			
Cesan de prestar servicio en este faro los toreros 2 ^{os} Sr. Tomás y Sr. Castell por ser trasladados en el faro Cabo Saucedo			

Libre de servei en què apareixen les últimes anotacions dels torrers, el 14 de novembre de 1910.

Libro de servicio donde aparecen las últimas anotaciones de los torreros, el 14 de noviembre de 1910.

del segle xx, característica aliena a la seva essència, perquè na Pòpia és lenta, és lítica, és contemplativa, la seva altura l'apropa més al budisme mentre que Llebeig es planteja qüestions properes a la terra, i al mar, qüestions més humanes, que allà dalt queden fora de lloc.

El mes de juliol d'aquell any, els torrers van haver d'atendre l'enginyer que havia vingut de Madrid i aprendre a fer anar els nous aparells, que, diguem-ho de passada, serien pioners a les Balears. Com veurem més endavant, aquest fou el motiu pel qual diversos torrers passarien més endavant pel far de Llebeig a aprendre el funcionament d'aquesta moderna tecnologia.

Debiendo empezar en breve los trabajos de montaje de los faros de Cabo Lebeche y Tramontana que han de efectuar el Ingeniero D. Rafael de la Cerda y el Torrero D. Hermógenes Garrido, afectos al Servicio Central de Señales Marítimas, he dispuesto que el personal de ese faro de que está V. encargado alterne diariamente y sin perjuicio del servicio en dichos trabajos, a fin de que vayan los torreros conociendo el manejo de los nuevos aparatos y lámparas.

Además procurará V., y demás torreros, poner a disposición de los referidos señores cuantos útiles, efectos, muebles y enseres existen en ese faro a fin de coadyuvar todo lo más posible a facilitarles el servicio que se les tiene encomendado; avisando al propio tiempo al contratista del servicio de abastecimiento que se ponga también a las órdenes del expresado ingeniero.³⁶

L'enginyer esmentat, Rafael de la Cerda, va estar molt lligat a la senyalització marítima espanyola, i a ell es deuen alguns sistemes d'enllumenat com el que va desenvolupar per a les «lámparas de nivel constante» instal·lades com a sistema alternatiu, és a dir, en casos d'avaria, en els fars que disposaven

velozmente, con prisas modernas, ya de siglo xx, algo ajeno a su esencia, porque Na Pòpia es lenta, es lítica, es contemplativa. Su altura le acerca más al budismo mientras que Llebeig se plantea cuestiones cercanas a la tierra y al mar, cuestiones más humanas, que allí arriba quedaban fuera de lugar.

En el mes de julio de ese año los torreros tuvieron que asistir al ingeniero llegado desde Madrid y aprender el manejo de los nuevos aparatos, que por cierto serían pioneros en las Baleares, motivo por el que más tarde unos cuantos torreros pasaron por el faro de Llebeig para aprender esa moderna tecnología, cosa que detallaremos en su momento.

Debiendo empezar en breve los trabajos de montaje de los faros de Cabo Lebeche y Tramontana que han de efectuar el Ingeniero D. Rafael de la Cerda y el Torrero D. Hermógenes Garrido, afectos al Servicio Central de Señales Marítimas, he dispuesto que el personal de ese faro de que está V. encargado alterne diariamente y sin perjuicio del servicio en dichos trabajos, a fin de que vayan los torreros conociendo el manejo de los nuevos aparatos y lámparas.

Además, procurará V., y demás torreros, poner a disposición de los referidos señores cuantos útiles, efectos, muebles y enseres existen en ese faro a fin de coadyuvar todo lo más posible a facilitarles el servicio que se les tiene encomendado; avisando al propio tiempo al contratista del servicio de abastecimiento que se ponga también a las órdenes del expresado ingeniero.³⁶

Este ingeniero, Rafael de la Cerda, estuvo muy ligado a la señalización marítima española, llegando incluso a diseñar sistemas de alumbrado como el de las «lámparas de nivel constante», instaladas para servir de sistema alternativo —es decir, en casos de avería— en los faros que disponían de una lámpara Chance por incandescencia de vapor de petróleo como forma principal de iluminación.

d'un llum Chance per incandescència de vapor de petroli com a font principal d'il·luminació.

El far fou abandonat, però algunes veus demanaren una assignació especial per a la conservació de l'edifici, a la qual cosa la Direcció General d'Obres Públiques respongué des de Madrid que es busqués la manera de treure diners del pressupost destinat als fars de les Balears, sense crear una partida especial per a na Pòpia. Els torrers tenien l'obligació de pujar al Cingle dos cops per setmana per revisar l'estat de l'edifici, tasca en la qual s'alternaven els guardians dels fars de Llebeig i de Tramuntana. Els actes de vandalisme, però, començaren ben aviat, per més increïble que pugui semblar i costi d'imaginar que hi hagués gent disposada a pujar fins allà dalt per endur-se el poc material de cert valor que hi pogués quedar entre aquelles ressonants parets. Però eren altres temps, i el primer que desaparegué fou la corda de cànem per als pesos de la màquina de rellotgeria. Afortunadament, l'aparell òptic s'havia desmuntat i embalat per emmagatzemar-lo al far de Llebeig, amb un cost de poc més de mil pessetes, de manera que no fou robat, si bé finalment el seu destí fou la desintegració en el temps perquè, a dia d'avui, no se'n sap res.

A la direcció de Palma, no obstant això, es van arribar a pensar algunes curioses alternatives per al futur de l'edifici desafectat dels senyals marítims, com per exemple reconvertir-lo en un observatori astronòmic o meteorològic. Però no es feren realitat, i només la foscor i la ruïna s'apoderaren del vell far de sa Dragonera. A partir d'aleshores ja només es podrà parlar de titularitats, d'organismes que s'apropien del far, però res més, tan sols freda burocràcia, paraules buides en les quals amagar la falta d'imaginació i de sensibilitat. El 8 de novembre de 1916 s'aprova l'Acta de Incautació per part d'Hisenda de l'edifici de l'antic far de l'illa de sa Dragonera per alienar-lo posteriorment. Amb el far, es confisca també el camí

El faro se abandona, pero en un principio se oyen voces que requieren una asignación especial para la conservación del edificio, cuestión a la que se contesta, desde la Dirección General de Obras Públicas en Madrid, diciendo que se busque la manera de sacar el dinero del mismo presupuesto destinado a los faros de Baleares, sin crear un apartado especial para Na Pòpia. Por otra parte, los torreros son obligados a subir dos veces por semana al Cingle para revisar el estado del edificio, cosa que hacen turnándose los guardianes del faro de Llebeig y el del faro de Tramuntana. Pero los actos de vandalismo comenzaron a sucederse pronto, por muy increíble que parezca, ya que cualquiera puede pensar que a muy poca gente se le ocurriría trepar hasta esas alturas, para acarrear con los escasos restos de material de cierto valor que pudieran quedar entre aquellas resonantes paredes. Y, sin embargo, esos tiempos eran otros, y el primer hurto que aconteció fue el de la cuerda de cáñamo para los pesos de la máquina de relojería. Afortunadamente, el aparato óptico se había desmontado y embalado para almacenarlo en el faro de Llebeig, por un coste de algo más de mil pesetas, así que no sufrió de latrocinio, pero su destino finalmente fue la desintegración en el tiempo porque de él, hoy, no sabemos nada.

En la Jefatura de Palma, llegaron incluso a imaginar unos curiosos usos para el futuro del edificio desafectado de las señales marítimas, como, por ejemplo, reconvertirlo en un observatorio astronómico o meteorológico. Pero nada de eso llegó a acontecer, solo la oscuridad y la ruina se apoderaron del viejo faro de Sa Dragonera. A partir de aquí ya no se podrá sino hablar de titularidades, de organismos que se adueñan del faro, pero nada más, solo fría burocracia, palabras huecas donde esconder la falta de imaginación y de sensibilidad. De esta manera, el 8 de noviembre de 1916 se aprueba el Acta de Incautación por el ramo de Hacienda del edificio del faro antiguo de Sa Dragonera para su posterior enajenación. Con el faro, se incauta



de ferradura que hi donava accés, just des del punt on es trobava amb la sendera que comunica entre ells els altres dos fars. La confiscació la va fer l'alcalde d'Andratx en nom del Ministeri d'Hisenda.

I va arribar el dia de la matança, del reconeixement *in situ*, amb el far obert en canal però sense crits ni raneres, només el silenci de l'aire i la mirada encuriosida de les gavines que sobrevolaven el lloc, intuïnt que passava alguna cosa estranya en aquella visita, veient com en aquell reconeixement es preparaven els embotits administratius, amb les actes, els certificats, les còpies per quadruplicat, els segells, les signatures i les minuts, tot ben embotit en els lligalls corresponents, per endur-se'ls després a la xarcuteria i deixar-los airejar amb aquell ventijol que tot ho asseca, fins i tot les ànimes.

Quant al material embalat i emmagatzemat al far de Llebeig, és a dir, l'òptica i tot el que tenia a veure amb el mecanisme de rotació, el 1921, als onze anys d'haver-lo desmuntat i cinc després de la confiscació de tot l'edifici per Hisenda, es va decidir enviar-lo a València per utilitzar-lo en la il·luminació de la costa valenciana. El 12 de juliol d'aquell mateix any, l'antic aparell del far de na Pòpia fou embarcat en el vapor *Rey Jaime II* de la companyia Isleña Marítima i consignat a Enrique Climent, aleshores director de La Maquinista Valenciana, amb un cost total de 72 pessetes.

Ara, tot això ja és història, arqueologia industrial com en diuen avui dia, i al Cingle... només hi queden les ruïnes. La pregunta que ens hauríem de fer ara és: s'hauria de reconstruir el ruïnós edifici del vell far de sa Dragonera? Possiblement no faltarien veus que donessin suport a la idea, per dedicar-lo a un ús potser de tipus sociocultural, o fins i tot científic, com ja havia defensat en el seu moment l'enginyer Miguel Massanet, quan el 1911 sol·licitava a Madrid la manera de subvencionar el manteniment i reutilització d'aquest edifici tan singular.

también el camino de herradura de acceso al mismo, justo desde el punto donde se encuentra con el sendero que comunica a los otros dos faros entre sí, cosa que hizo el alcalde de Andratx en nombre del Ministerio de Hacienda.

Y llegó el día de la matanza, del reconocimiento *in situ*, con el faro abierto en canal, pero sin gritos ni estertores, solo el silencio del aire y la curiosa mirada de las gaviotas que por allí pasaron, intuyendo algo raro en aquella visita, viendo cómo en aquel reconocimiento se preparaban los embutidos administrativos, con sus actas, sus certificados, sus copias por cuadruplicado, sus sellos, sus firmas y sus minutas, para llevarse a la chacinería donde dejarla al oreo bien embutida en sus legajos correspondientes, ese oreo que todo lo seca, incluidas las almas.

Por lo que respecta al material embalado y almacenado en el faro de Llebeig, es decir, la óptica y todo lo relacionado con el mecanismo de rotación, se decidió en 1921, once años después de su desmontaje y cinco tras la incautación de todo el edificio por el Ministerio de Hacienda, enviarlo todo a Valencia para su utilización en el alumbrado de la costa levantina. Así que un 12 de julio de ese año el antiguo aparato del faro de Na Pòpia fue embarcado en el vapor *Rey Jaime II* de la compañía Isleña Marítima, a la consignación de Enrique Climent, director entonces de La Maquinista Valenciana, por un coste total de 72 pesetas.

Ahora ya todo eso es historia, arqueología industrial, como gusta denominarse en la actualidad, y en el Cingle... solo quedan las ruinas. La pregunta que ahora nos deberíamos hacer es: ¿se tendría que reconstruir el ruinoso edificio del viejo faro de Sa Dragonera? Posiblemente no sean pocos los que aboguen por ello, para darle un uso quizá de tipo sociocultural o incluso científico, como en su momento pensó el ingeniero Miguel Massanet, cuando en 1911 pedía a Madrid la forma de subvencionar el mantenimiento y reutilización de ese edificio tan singular.

Torno, però, al començament d'aquesta història, quan escrivia que «na Pòpia té l'elegància de les ruïnes: la seva presència et subjuga i el misteri et captiva». A la nostra societat tecnocràtica comencen a ser molt necessàries les ruïnes, perquè cada vegada és més freqüent que les institucions encarregades de qüestions relacionades amb el patrimoni artístic i arqueològic tinguin una política restauradora; però el que mai no es pot restaurar és el temps perdut, ni les vides que allà van fer estada durant alguns anys per escodrinyar la complexitat de la naturalesa humana. No, res de tot això no es pot restaurar, sinó més aviat al contrari refer na Pòpia acabaria d'enterrar el seu record per inventar nous usos que potser podrien tenir alguna rendibilitat política, i fins i tot, cal reconèixer-ho, certa utilitat social però, al meu parer, no crec que el cost del manteniment d'un edifici d'aquestes característiques unit a la qualificació com a parc natural de l'enclavament on es troba, amb les corresponents mesures conservacionistes que cal respectar, facin del Cingle un lloc on dur a terme restauracions. Crec, més aviat, que el veritable respecte a aquest emplaçament increïble només pot venir de la conservació de les seves ruïnes, que és el mateix que conservar la memòria dels qui allà van complir amb les seves obligacions professionals i van aconseguir que les seves vides s'agafessin a la vora que talla dels dies, cristal·lització d'hores que en aquell cim acabaven per convertir-se en un tros més de roca.

Per aquesta raó, conservar no és el mateix que restaurar; per això les ruïnes són necessàries, i més quan el món creatiu-individual està tan amenaçat pel virtual-col·lectiu. Pujar fins al Cingle i trobar-hi un edifici actualitzat, reinterpretat i des-temporalitzat, crec, modestament, que seria una falta de respecte envers els qui hi van viure, i envers la imaginació que en dosis considerables se suposa que tot viatger ha de dur a la motxilla, per fer-la servir en el moment indicat. Però

Y, sin embargo, vuelvo al principio de esta historia, cuando escribía aquello de que «Na Pòpia tiene la elegancia de las ruinas: te subyuga con su presencia y te cautiva su misterio». En nuestra sociedad tecnócrata comienzan a ser muy necesarias las ruinas, ya que cada vez resulta más frecuente encontrar una política restauradora en las instituciones encargadas de asuntos correspondientes al patrimonio artístico y arqueológico, y lo que nunca se puede restaurar es el tiempo perdido, ni las vidas que allí se posaron durante algunos años para otear la complejidad de la naturaleza humana. No, nada de eso puede restaurarse, sino más bien al contrario: con la restauración de Na Pòpia se acabaría de enterrar su recuerdo para inventar nuevos usos que quizá pudieran tener alguna rentabilidad política, incluso, hay que reconocerlo, cierta utilidad social, pero no creo, a mi modesto entender, que el coste del mantenimiento de un edificio de esas características, unido a la calificación como parque natural del enclave donde se encuentra, con las consabidas medidas conservacionistas que se deben respetar, hagan del Cingle un lugar para acometer ningún tipo de restauraciones. Opino más bien que el verdadero respeto a ese increíble lugar solo puede venir de la conservación de sus ruinas, que es lo mismo que conservar la memoria de quienes allí cumplieron con sus deberes profesionales y consiguieron que sus vidas se agarraran al borde cortante de los días, cristalización de horas que en ese picacho acababan convirtiéndose en un trozo de roca más.

Por eso mismo conservar no es lo mismo que restaurar; por eso mismo las ruinas son necesarias, y más cuando el mundo creativo-individual está tan amenazado por lo virtual-colectivo. Subir hasta el Cingle para encontrarte un edificio actualizado, reinterpretado y des-temporalizado sería, en mi modesta opinión, una falta de respeto hacia los que allí vivieron y hacia la imaginación que todo viajero se supone que ha de llevar en considerables dosis metida en su mochila, para echar mano de ella en el momento adecuado. Pero conservar tampoco





conservar tampoc no és deixar que les restes que ara romanen en peu acabin per esfondrar-se, sinó que implica una inversió encaminada a fer-hi les actuacions necessàries perquè no es perdin per complet. Com fer-ho i segons quins criteris és quelcom que han de dilucidar els tècnics especialitzats.

La ruïna ens enfronta amb la solitud, amb la nostra temporalitat, amb la discontinuïtat del nostre ésser en el temps. Hi ha, però, un perill, i és que, quan la ruïna es fa famosa, l'abducció turística

es deixar que los restos que ahora permanecen en pie acaben por derruirse, sino que implica una inversión encaminada a emprender las actuaciones necesarias para que no se pierda por completo; cómo hacerlo y según qué criterios, es cosa que corresponde dilucidar a los técnicos especializados.

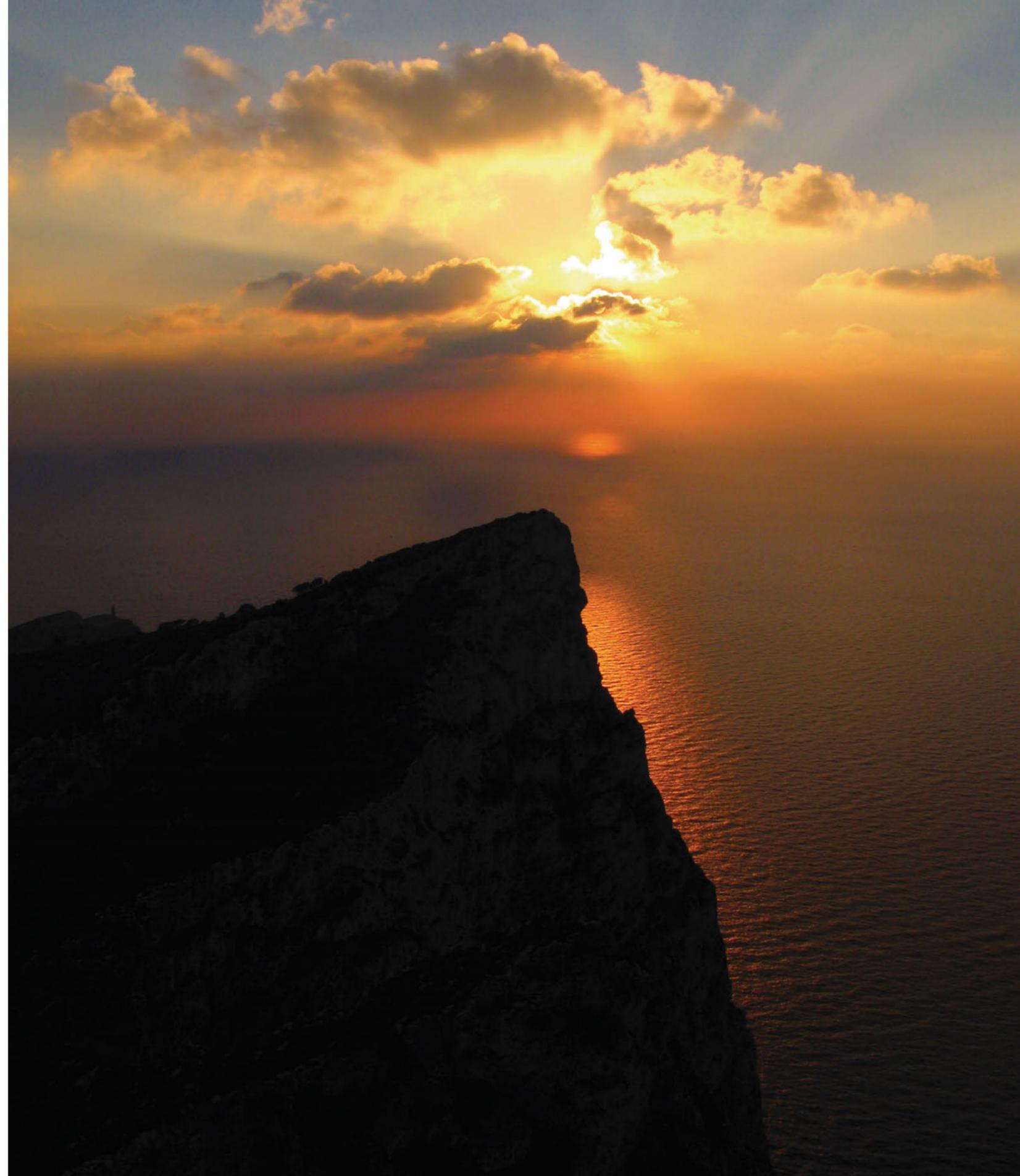
La ruina nos enfrenta con la soledad, con nuestra temporalidad, con la discontinuidad de nuestro ser en el tiempo. Existe, sin embargo, un peligro, y es que, cuando la ruina se hace famosa, se convierte como

la converteix en un espectacle de circ, i aleshores apareixen els pallassos, els funàmbuls, els domadors de pedres i el públic obnubilat davant de tanta pirueta suant sota la carpa del cel estiuenc. Però tampoc això és en va quan se sap què és un circ: una metàfora de la vida humana.

No fou possible fer realitat el somni de l'arxiduc Luis Salvador de conservar la llum del far de na Pòpia, però ara hem d'aconseguir que, almenys, es conservin les restes de tot allò que encara roman al cim, que ens permeten somiar, recordar i, en definitiva, viatjar amb la nostra pròpia nau, patronejant el falutx de la imaginació cada cop que, quan visitem aquesta preciosa illa, decidim pujar fins al Cingle.

consecuencia de la abducción turística en todo un espectáculo circense, y entonces aparecen los payasos, los funámbulos, los domadores de piedras y el público obnubilado ante tanta pirueta sudando bajo la carpa del cielo estival. Pero tampoco eso es baldío cuando se sabe lo que es un circo: una metáfora de la vida humana.

No fue posible que se cumpliera el sueño del archiduque Luis Salvador, que quería conservar la luz del faro de Na Pòpia, pero ahora dejemos al menos que se conserven los restos de todo aquello que aún permanece en la cima, que nos permiten soñar, recordar y en definitiva viajar con nuestra propia nave, siendo los patrones del falucho de la imaginación, cada vez que, al visitar esta preciosa isla, decidimos llegar hasta el Cingle.



SEGONA PART
FARS DE LLEBEIG I TRAMUNTANA

SEGUNDA PARTE
FAROS DE LLEBEIG Y TRAMUNTANA

INTRODUCCIÓ

La nit del 15 de novembre de 1910 s'apagà una llum a sa Dragonera però se n'encengueren dues altres, una a cada extrem de l'illa, per assegurar la navegació per tots els racons d'aquesta zona costanera. Amb aquesta solució s'acabava el problema ja històric del correcte abalisament d'aquestes aigües. Amb un far a l'extrem nord-est i un altre al sud-oest s'aconseguia oferir una bona cobertura de senyalització marítima, gràcies a la combinació d'una unitat potent, la situada en el punt meridional, i una d'abast més limitat, ubicada a l'extrem nord de l'illa. En concret, el far de Llebeig era un far de segon ordre, la categoria més alta dels fars de les Balears, ja que mai no n'hi va haver cap de primer ordre, mentre que el de Tramuntana, atès que el seu feix lluminós no havia de tenir tant d'abast, era de cinquè ordre.

Aquests dos fars encara il·luminen avui dia i ja han complert els primers cent anys de vida al servei dels navegants. Un segle de llum que avui contemplem des de la modernitat, des de la tecnologia, des del conservacionisme ecològic, des del turisme, des de la curiositat i des de la nostàlgia; perquè no deixa de ser un fet nostàlgic presenciar un far sense faroner. Potser per a les noves generacions ja no sigui un espectacle malenconiós, perquè probablement mai no hauran conegut un far habitat pels qui en tenien cura, i aquestes torres no representaran per a ells gaire cosa més que uns curiosos elements tecnològics col·locats, això sí, en zones naturals generalment privilegiades, amb uns edificis que es dediquen en molts casos a activitats poc o gens relacionades amb el seu passat.

D'alguna manera, el descens des del cim dels torrers de sa Dragonera és un reflex del que estava començant a produir-se en el món dels ajuts a la navegació, perquè els nous invents que el suec Gustaf

INTRODUCCIÓN

La noche del 15 de noviembre de 1910 se apagó una luz en Sa Dragonera, pero se encendieron otras dos, una en cada extremo de la isla, para asegurar la navegación por todos los rincones de esta zona costera. Con dicha solución se ponía fin al problema ya histórico en cuanto al correcto balizamiento de estas aguas. Al colocar un faro en el extremo noreste y otro en el suroeste, se conseguía ofrecer una buena cobertura de señalización marítima, disponiendo que el destinado al punto meridional de la isla fuera bastante potente, al mismo tiempo que el proyectado para el extremo norte bastase con tener un alcance mucho más limitado. Así pues, el de Llebeig será un faro de segundo orden, que era la categoría más alta de los faros baleares, puesto que nunca se estableció uno de primer orden, mientras que el de Tramuntana, dadas sus menores necesidades en cuanto alcance luminoso, fue estipulado de quinto orden.

Estos dos faros continúan hoy día luciendo, y ya han cumplido sus primeros cien años de vida al servicio de los navegantes. Todo un siglo de luz que hoy contemplamos desde la modernidad, desde la tecnología, desde el conservacionismo ecológico, desde el turismo, desde la curiosidad y desde la nostalgia; porque no deja de ser nostálgico presenciar un faro sin farero. Quizá para las nuevas generaciones ya no constituya un espectáculo melancólico, pues seguramente no habrán conocido faro alguno habitado por sus guardianes, y esas torres no representarán para ellos mucho más que curiosos elementos tecnológicos colocados, eso sí, en enclaves naturales generalmente privilegiados y cuyos edificios se dedicarán en muchos casos a actividades poco o nada relacionadas con su pasado.

En cierta manera, el descenso que realizaron los torreros de Sa Dragonera es un reflejo de lo que estaba comenzando a ocurrir en el mundo de las ayudas a la navegación, porque los nuevos inventos que el sueco



Torrers amb les seves famílies a Llebeig, en la dècada dels anys vint.
Fotografia: gentileza de la família Calafell.

Torreros con sus familias en Llebeig, en la década de 1920.
Fotografía: gentileza de la familia Calafell.

Dalen desenvolupava al seu país, a començament del segle xx, no només li proporcionaren el reconeixement de la comunitat científica i li valgueren el Premi Nobel de física el 1912, sinó que representaren l'inici dels primers sistemes automatitzats d'enllumenament marítim.

Gràcies als invents de Dalen, faroners que vivien tancats en illots en condicions de vida molt dures van poder-ne sortir i ser destinats a llocs més indicats per a les persones i no tan exclusius de les gavines. No seria fins unes quantes dècades més tard, quan uns altres automatismes van acabar per desallotjar finalment un tipus de vida ja anacrònic,

Gustaf Dalen desenvolupava en su país a principios del siglo xx no solo le proporcionarían el reconocimiento de la comunidad científica, otorgándole el Premio Nobel de Física en 1912, sino que supondrían el comienzo de los primeros sistemas automatizados de alumbrado marítimo.

Gracias a los inventos de Dalen, fareros que vivían encerrados en islotes y con unas durísimas condiciones de vida pudieron salir de allí y ser destinados a lugares más adecuados para las personas y no tan exclusivos de gavias. No sería hasta décadas después, cuando otros automatismos terminarían finalmente con el desalojo de un tipo de vida ya anacrónica, desalojo no solo

desallotjament no només d'illots sinó de gairebé qualsevol far habitat. Les gavines sempre s'han preguntat quin sentit tenien aquells estranys éssers bípedes, entossudits a viure al seu territori, fent les mateixes coses que elles, perquè aquells bípedes menjaven, estimaven, reien, dormien, es barallaven i tenien cura de la seva descendència, ho feien tot com elles tret d'una cosa: mai no volaven. De manera que no els ha sorprès que, finalment, aquells estranys animals torrers marxessin d'allà, deixant-hi casa seva, de la mateixa manera que el bernat ermità abandona la closca a la sorra per buscar-ne una que s'adapti millor a les seves noves dimensions.

Ara les gavines s'han acostumat al parpelleig lluminós d'aquestes torres. Quantes nits les havia vist travessant els feixos del far on vaig servir durant dotze anys!, volant com fantasmes platejats, com espectres silenciosos que contemplaven des del seu més enllà l'estupidesa del meu més ençà, fent-se presents només quan creuaven amb complaença un dels dotze feixos de llum que giraven i giraven insaciables en la seva revolució, tot just fins poc després de l'albada, interrogant-se per la meua presència en aquell penya-segat, formulant-se la mateixa pregunta que els seus pares i els seus avis els darrers cent quaranta anys respecte de tots els meus antecessors que s'havien dedicat a conservar aquella llum formenterensa. Però jo també em preguntava per quins set sous aquelles gavines volaven de nit, i crec que ni jo ni elles no vam trobar mai una resposta convincent. Només el silenci ajudava a entendre tot allò.

Llebeig i Tramuntana són dos fars que van emparentar tot just començar a viure. De fet, ja formaven part del mateix projecte i mai no han deixat de veure's com a fragments d'un tot unitari; la mateixa illa de sa Dragonera els manté lligats per aquesta mena de cordó umbilical que és el camí per on s'accedeix a l'un o a l'altre; sí, units per un camí, per

de islotes, sino de prácticamente todo faro habitado. Las gaviotas siempre se han preguntado por el sentido de esos extraños seres bípedos, empeñados en vivir en su territorio haciendo las mismas cosas que ellas, porque esos bípedos comían, amaban, reían, dormían, se peleaban, cuidaban de su descendencia y lo hacían todo exactamente igual que ellas, salvo una sola cosa: nunca volaban. De manera que jamás les ha extrañado que, finalmente, aquellos raros animales torreros se fueran de allí y dejaran su casa, como el cangrejo ermitaño abandona su caparazón en la arena para irse en busca de otro que se adapte mejor a sus nuevas dimensiones.

Ahora las gaviotas se han acostumbrado al parpadeo luminoso de esas torres. ¡Cuántas noches las he visto atravesando los haces del faro en el que yo estuve sirviendo durante doce años! Volaban como fantasmas plateados, como espectros silenciosos que contemplaban desde su más allá la estupidez de mi más acá, mostrando su presencia solo cuando cruzaban complacientemente uno de los doce haces de luz que giraban y giraban insaciables en su revolución, justo hasta algo después del amanecer, preguntándose por mi presencia en aquel acantilado, la misma pregunta que ya se habían formulado sus padres y sus abuelos desde hacía ciento cuarenta años con respecto a todos mis antecesores que se dedicaron a conservar aquella luz formenterense. Pero yo también me preguntaba por qué demonios volaban de noche aquellas gaviotas, y creo que ni yo ni ellas llegamos nunca a una respuesta convincente; solo el silencio ayudaba a entender todo aquello.

Llebeig y Tramuntana son dos faros que se han visto emparentados desde el inicio de sus vidas. De hecho, formaban ya parte del mismo proyecto y nunca han dejado de verse como fragmentos de un todo unitario, la propia isla de Sa Dragonera, los mantiene ligados por esa especie de cordón umbilical que es el camino por donde se puede ir a uno u otro faro. Sí, permanecen unidos por un camino, por una isla y por un pasado que se ocupó de ellos y sus guardianes,



una illa i per un passat que s'ocupà d'ells i dels seus guardians, com a membres d'una singular família. Per això resulta impossible dissociar-los i parlar de la història de l'un sense referir-se contínuament a la de l'altre perquè, si era necessari els seus torrers s'intercanviaven, i perquè a uns i altres els afectaren les mateixes penúries.

El que els distanciava, a més dels sis quilòmetres que els separen, era el tipus d'aparell òptic utilitzat per il·luminar, els llums i, per descomptat,

como miembros de una singular familia. Por esto mismo, resulta imposible dissociarlos y hablar de la historia de uno sin referirse continuamente a la del otro, porque sus torreros se intercambiaban en caso de necesidad, y porque las mismas penurias afectaron a unos y otros.

Lo que les distanciaba, aparte de sus 6 kilómetros de separación, era el tipo de aparato óptico empleado para su iluminación, las lámparas y, por supuesto, el edificio diseñado para albergar a los fareros y sus familias, porque así como para el de Llebeig se consideraron

l'edifici on havien de viure els faroners i les seves famílies, perquè si per al de Llebeig es va considerar que calien tres torrers, en el de Tramuntana, de cinquè ordre, amb un seria suficient. Fins i tot s'havia pensat no destinar-hi ningú i que se n'ocupés el personal de Llebeig. L'enginyer encarregat del primer projecte fou Eusebio Estada, en el treball del qual s'observa un aspecte que en els d'Antonio López o d'Emili Pou no apareixia tan clarament: la preocupació per unes proporcions i condicions de l'espai on viurien les famílies destinades tant humanes com fos possible. En la redacció dels seus projectes, Estada fa referència a la necessitat d'independència de les famílies, que reflectia una consciència molt clara dels problemes socials que es plantejaven en els fars, molts cops per aquesta manca d'intimitat, o per la proliferació de zones comunes que, en última instància, acabaven convertint-se en un focus de conflictes.

Els habitacles dels edificis d'aquest enginyer, doncs, tenen unes dimensions molt més acollidores que els projectats per Pou, en els quals els faroners passaven els dies tancats en habitacions de sis metres d'altura amb sostres de volta i sense xemeneia per escalfar-les. Durant els dotze anys que vam passar amb la meva dona en un far d'aquestes característiques, com és el de la Mola, a Formentera, vam envejar moltes vegades les velles cases de pagès escampades a prop del far, en què la sensació de llar era molt més intensa que la que hi havia en aquell edifici, i on la calor s'aguantava millor en les fredes i ventoses nits d'hivern, mentre que al far el vent corria a pler per passadissos i dormitoris. Finalment, les velles finestres de fusta van ser substituïdes per unes altres molt més hermètiques d'alumini, però el que en principi semblava que havia de ser el final d'aquells considerables corrents d'aire interns, s'acabà convertint en un malson encara pitjor, perquè en perdre l'edifici aquella

necesarios tres torreros, para el de Tramuntana solo se pensó en uno, dada su categoría de quinto orden, y eso después de haber estado barajando la posibilidad incluso de no destinar allí a nadie y que fuera atendido únicamente por el personal de Llebeig. El ingeniero que realizó el primer proyecto fue Eusebio Estada, y en su trabajo se puede encontrar un aspecto que en los proyectos de Antonio López o los de Emili Pou no aparecía con tanta claridad: me refiero a la preocupación por unas proporciones y condiciones lo más humanas posibles del espacio donde habría de desarrollarse la vida de las familias allí destinadas. Y es que Estada hace referencia en la redacción de sus proyectos a la necesidad de independencia que necesitaban esas familias, reflejando con ello una conciencia muy clara de los problemas sociales que se originaban en los faros, muchas veces por falta de esa intimidad o por la proliferación de zonas comunes que resultaban ser, en última instancia, un foco de conflictos.

Así pues, los edificios de este ingeniero cuentan con unas dimensiones de sus habitáculos mucho más acogedoras que las proyectadas por Pou, donde los fareros encerraban sus días en habitaciones de 6 metros de altura con techos abovedados y carentes en absoluto de chimeneas para su calefacción. Durante nuestros doce años de permanencia en un faro de estas características, como es el faro de la Mola en Formentera, mi mujer y yo sentimos envidia en muchas ocasiones de las viejas casitas payesas que se dispersaban en torno al faro, donde la sensación de hogar era mucho más intensa que la que existía dentro de aquel edificio y donde el calor se aguantaba mejor en las frías y ventosas noches invernales, mientras que el aire corría a su gusto por los pasillos y dormitorios del faro. Bien es cierto que llegó un momento en que se sustituyeron las viejas ventanas de madera por otras mucho más herméticas de aluminio, pero lo que en principio parecía que iba a ser el final de aquellas tremendas corrientes de aire internas acabó convirtiéndose en una pesadilla

«ventilació natural» que abans tenia, la humitat va començar a brotar amb força inusitada dels murs i el florit va colonitzar cada paret i envà de l'habitatge, sense que poguéssim fer res per combatre'ls, i ho dic en plural perquè d'aquelles parets afloraven diferents tipus de floridures, de diversos colors i textures.

Vegem, doncs, el començament d'aquesta nova etapa per als fars i els faroners de sa Dragonera, no sense avisar abans el lector que la redacció del text també experimentarà un canvi singular en veure's afectada per tants canvis tecnològics i també per la documentació oficial que, a poc a poc, amb el pas d'un segle a un altre, es va constrenyent amb les exigències burocràtiques, i finalment perd el caràcter narratiu que havia conservat durant el segle XIX. A na Pòpia, l'únic canvi que es va produir fou el del combustible utilitzat, però ni els llums ni l'òptica no van ser substituïts per cap altre mecanisme durant els cinquanta-vuit anys de funcionament del far del Cingle, tret de l'abandonament dels antics becs de cinc metxes pels Doty, que proporcionaven una millor combustió a la parafina escocesa.

Parlarem de dos fars que experimentaren transformacions i adaptacions als temps moderns successives però que deixaren de ser moderns ben aviat, la qual cosa els obligà a sotmetre's a unes mutacions que fessin possible l'adaptació en la lluita establerta pel que podríem anomenar «selecció industrial», en referència a la coneguda «selecció natural» de Darwin.

De manera que contraïem el temps com un acordió, interpretant una música en permanent *accelerando*, els músics de la qual som tots nosaltres, i agafem alè amb rapidesa per poder seguir llegint la partitura. Escriure sobre tot això no és el mateix que fer-ho sobre el dilatat temps del segle XIX, quan, malgrat l'existència del rellotge, aquest encara estava lligat a la gravetat terrestre

mucho peor, pues ahora, al no tener la casa esa «ventilación natural» que antes poseía, la humedad comenzó a brotar con fuerza inusitada de sus muros y el moho colonizó cada pared y tabique de la vivienda, sin que nada pudiéramos hacer para combatirlos, y hablo en plural, puesto que por aquellas paredes afloraban diferentes tipos de moho, de varios colores y texturas.

Veamos, pues, el comienzo de esta nueva etapa para los faros y fareros de Sa Dragonera, no sin antes advertir al lector que la redacción del texto sufrirá también un singular cambio al verse afectada por tanto trasiego tecnológico, así como por la misma documentación oficial que, poco a poco, en el paso de un siglo a otro, se va constriñendo con las exigencias burocráticas, de forma que se acaba por abandonar ese carácter narrativo que conservó durante su período decimonónico. En Na Pòpia, no se sufrió más cambio que el del combustible empleado, mientras que las lámparas y la óptica no se vieron sustituidas por ningún otro mecanismo durante sus cincuenta y ocho años de funcionamiento en el Cingle, a excepción del abandono de los antiguos mecheros de cinco mechas, que vieron cómo se aplicaban en su lugar los Doty, para proporcionar con ellos una mejor combustión a la parafina escocesa.

Ahora hablaremos de dos faros, cada uno con sus sucesivas transformaciones y adaptaciones a los tiempos modernos, pero que dejaron de ser modernos muy pronto, obligando de nuevo al faro a someterse a unas mutaciones que le permitieran adaptarse en esa lucha establecida por lo que podríamos denominar «selección industrial», en referencia al famoso término darwiniano conocido como «selección natural».

Así que contraemos el tiempo como un acordeón, interpretando una música en permanente *accelerando*, donde los músicos, que somos todos nosotros, tenemos que tomar aliento rápidamente para poder seguir leyendo la partitura. Y escribir sobre todo esto no es lo mismo que escribir sobre el dilatado tiempo decimonónico, donde, a pesar de la existencia de los relojes, estos



pel pèndul, mentre que amb el canvi de segle les seves hores comencen a regir-se pel ritme del cor humà, amb la moderna taquicàrdia i la progressiva arteriosclerosi.

EL DESCENS

Per entendre el perquè d'aquest canvi en l'abalisament de l'illa, hem de recordar el problema de visibilitat per culpa de la boira que tenia el far de na Pòpia, degut a la gran altura a què s'havia instal·lat. Ara és el moment d'aprofundir una mica més en el procés seguit fins a arribar a prendre una decisió que, en el fons, representava una gran despesa per a l'Estat. Com és lògic, abans d'aprovar un projecte d'aquestes dimensions, l'Administració es va voler assegurar que realment era necessari, de manera que, un cop havia quedat clar que l'augment de la navegació en aquelles aigües havia fet augmentar el perill que implicaven les deficiències del far de na Pòpia, es va decidir:

todavía se veían atados con sus péndulos a la gravedad terrestre. Ahora, cambiado el siglo, sus horas comienzan a regirse por el ritmo del corazón humano, con su moderna taquicardia y su progresiva arteriosclerosis.

EL DESCENSO

Para comprender el porqué de este cambio en el balizamiento de la isla, ya hemos hecho frecuentes referencias al problema de visibilidad que la niebla originaba en el faro de Na Pòpia debido a la tremenda altura a la que se había instalado su luz. Pero es momento de ahondar un poco más en el proceso que se siguió para llegar a tomar una decisión que, en el fondo, suponía un gran desembolso para las arcas del Estado. Así que, como es lógico, antes de lanzarse a un proyecto de esta envergadura, la Administración quiso asegurarse de la necesidad del mismo, de manera que, una vez reconocido por su parte que el auge de la navegación por estas aguas había multiplicado el peligro que constituía las deficiencias del faro de Na Pòpia, se estableció lo siguiente:

Después de considerar seriamente el asunto entiende esta Jefatura que ha llegado el caso de estudiarlo detenidamente, redactando el correspondiente proyecto para mejorar el alumbrado de la Dragonera, abriendo antes una información por la Autoridad local de marina que tenga por objeto: 1.º Declarar si es o no deficiente el alumbrado actual de la Isla Dragonera. 2.º Si para corregirlo tendría que establecerse una luz en «Cabo Tramuntana» y otra en «Cabo Lebeche»,³⁷ o si sería suficiente una sola y en qué punto, teniendo presente que este último cabo está designado para el establecimiento de una estación electro-semafórica. 3.º Qué alcance y qué apariencia conviene que tengan las nuevas luces con que se ha de sustituir a la que hoy presta servicio en caso de acordarse la sustitución.³⁸

A partir d'aquí, la Direcció d'Obres Públiques de les Balears elabora un informe que s'enviarà a Madrid l'abril de 1899, per tal que fos pres en consideració i inclòs en el nou Plan de Alumbrado Marítimo que s'estava preparant i que fou promulgat el 1902.

Aquest nou pla, d'àmbit nacional, va establir l'eliminació de tots els llums fixos en els fars, per evitar que es poguessin confondre amb els dels pals de vaixells o amb els de les cases, que es construïen cada cop en major nombre prop de la costa. També es va fixar una major velocitat per a la freqüència de les llampades o ocultacions, és a dir, s'accelerava el període del ritme utilitzat en els fars que, com en el cas de na Pòpia, era cada dos o, fins i tot, tres minuts. Amb la nova tecnologia, com veurem més endavant, les intermitències podien ser en intervals d'escassos segons, com en el far de Llebeig, que emetia llampades aïllades cada cinc segons.

Eusebio Estada, d'altra banda, també considerà de gran importància tractar en el mateix informe la problemàtica particular en el freu de Cabrera, que aleshores no estava prou il·luminat. Val la pena transcriure les conclusions de l'informe, encara que

Después de considerar seriamente el asunto entiende esta Jefatura que ha llegado el caso de estudiarlo detenidamente, redactando el correspondiente proyecto para mejorar el alumbrado de la Dragonera, abriendo antes una información por la Autoridad local de marina que tenga por objeto: 1.º Declarar si es o no deficiente el alumbrado actual de la Isla Dragonera. 2.º Si para corregirlo tendría que establecerse una luz en «Cabo Tramuntana» y otra en «Cabo Lebeche»,³⁷ o si sería suficiente una sola y en qué punto, teniendo presente que este último cabo está designado para el establecimiento de una estación electro-semafórica. 3.º Qué alcance y qué apariencia conviene que tengan las nuevas luces con que se ha de sustituir a la que hoy presta servicio en caso de acordarse la sustitución.³⁸

A partir de aquí, la Jefatura de Obras Públicas de Baleares elabora un informe que saldría para Madrid en abril de 1899, con la intención de que fuera considerado a la hora de decidir la inclusión del citado proyecto de reforma del alumbrado de Sa Dragonera en el nuevo plan de alumbrado marítimo que se estaba organizando y que se promulgaría en 1902.

En este nuevo plan a escala nacional, se establecería la eliminación de todas las luces fijas en los faros para evitar su posible confusión con aquellas otras provenientes de los mástiles de barcos o de las casas, que proliferaban cada vez más en las costas españolas. Asimismo, se dispuso una mayor velocidad para la frecuencia de los destellos u ocultaciones; es decir, que se aceleraba el período del ritmo utilizado en los faros que, como ocurría con el de Na Pòpia, consistían en destellos emitidos cada dos o incluso tres minutos. Ahora, con la nueva tecnología que más tarde estudiaremos, se podría hablar de intermitencias con escasos segundos de intervalos, como será el caso del faro de Llebeig, el cual adoptará una característica de destellos aislados cada cinco segundos.

Por otra parte, Eusebio Estada consideró también de suma importancia tratar en el mismo informe la

només sigui en allò que fa referència als fars de sa Dragonera, perquè s'hi pot apreciar amb claredat quines van ser les disquisicions respecte de la solució ideal per a l'enllumenat de sa Dragonera.

1.º El alumbrado actual de la Isla Dragonera es reconocidamente deficiente y necesita ser modificado. 2.º Es de todo punto inadmisibile la solución que consistiría en dejar el faro actual sin modificación alguna, construyendo otro complementario en Cabo Lebeche. 3.º Es también inadmisibile la instalación de una luz eléctrica en lo alto de la Dragonera pues a la incertidumbre sobre su ineficacia hay que agregar la dificultad de su aprovisionamiento y las graves perturbaciones que podría ocasionar la reparación del material, representando siempre una solución muy costosa, más aún que por los gastos de instalación, por los de su sostenimiento. 4.º La única solución consiste en establecer dos luces no eléctricas una en Cabo Tramuntana y otra en Cabo Lebeche en sustitución del faro actual. 5.º No es necesario que estas dos luces sean ambas de gran alcance, basta que lo sea la de Cabo Lebeche que servirá para la recalada de los barcos como sirve el faro actual, destinándose la de Cabo Tramuntana a iluminar el sector inmediato a la costa N. de Mallorca y la porción del freo que dejará sin iluminar la luz de Cabo Lebeche. 6.º Para aprovechar toda la altura de 120 metros a que resultará colocada la luz de Cabo Lebeche sería menester dotarla de un alcance luminoso de 34'50 millas, lo cual podría conseguirse instalando una luz de 3.º orden pequeño modelo de 0'375 metros de distancia focal, de relámpagos equidistantes, sin que sea necesario apelar a aparatos de orden superior que requerirían ser instalados a mayor altura [...]. 7.º En el Cabo Tramuntana la solución más razonable y económica consiste en establecer una luz permanente, fija roja de 5.º orden en una torre de escasa altura, atendida por los mismos torreros de

problemática existente en el freo de Cabrera, por entonces insuficientemente iluminado. Creo que merece la pena transcribir las conclusiones de este informe, siquiera en lo referente a los faros de Sa Dragonera, pues en ellas se puede apreciar con toda claridad cuáles fueron las disquisiciones en torno a la solución ideal para el alumbrado de la isla.

1.º El alumbrado actual de la Isla Dragonera es reconocidamente deficiente y necesita ser modificado. 2.º Es de todo punto inadmisibile la solución que consistiría en dejar el faro actual sin modificación alguna, construyendo otro complementario en Cabo Lebeche. 3.º Es también inadmisibile la instalación de una luz eléctrica en lo alto de la Dragonera, pues a la incertidumbre sobre su ineficacia hay que agregar la dificultad de su aprovisionamiento y las graves perturbaciones que podría ocasionar la reparación del material, representando siempre una solución muy costosa, más aún que por los gastos de instalación, por los de su sostenimiento. 4.º La única solución consiste en establecer dos luces no eléctricas, una en Cabo Tramuntana y otra en Cabo Lebeche, en sustitución del faro actual. 5.º No es necesario que estas dos luces sean ambas de gran alcance, basta que lo sea la de Cabo Lebeche que servirá para la recalada de los barcos como sirve el faro actual, destinándose la de Cabo Tramuntana a iluminar el sector inmediato a la costa N. de Mallorca y la porción del freo que dejará sin iluminar la luz de Cabo Lebeche. 6.º Para aprovechar toda la altura de 120 metros a que resultará colocada la luz de Cabo Lebeche sería menester dotarla de un alcance luminoso de 34,50 millas, lo cual podría conseguirse instalando una luz de 3.º orden pequeño modelo de 0,375 metros de distancia focal, de relámpagos equidistantes, sin que sea necesario apelar a aparatos de orden superior que requerirían ser instalados a mayor altura [...]. 7.º En el Cabo Tramuntana la solución más razonable y económica consiste en establecer una luz permanente, fija roja de 5.º orden en una torre de escasa altura, atendida

Cabo Lebeche, del sistema construido por la casa Barbier & Benard de París cuyo alcance medio sería de 5 ¼ millas. 8.º Como este alcance es insuficiente para alumbrar en combinación con el faro de Punta Grossa toda la costa hasta este punto, sería menester aumentar hasta 16 ½ millas el alcance del último, para lo cual es suficiente emplear lámparas de tres mechas en vez de dos, sin modificar el aparato que actualmente presta servicio.³⁹

L'informe continua especificant que tota la reforma prevista dels senyals marítims de Mallorca no suposaria augmentar el nombre de torrers, ja que a sa Dragonera serien els mateixos encarregats de na Pòpia els qui s'ocuparien en endavant dels nous llums. També s'hi planteja la possibilitat d'aprofitar i adaptar l'aparell utilitzat fins aleshores al far vell en lloc de comprar-ne un de nou, però els fets demostren que no s'acabà produint ni una cosa ni l'altra, perquè finalment s'instal·là una òptica catadiòptrica amb flotador de mercuri, de segon ordre, alimentada amb un llum Chance per incandescència de vapor de petroli, i, d'altra banda, el far de Tramuntana va acabar tenint un torrer propi.

Aquesta nova tecnologia era una novetat a les Balears, ja que aquests llums no s'havien fet servir mai a l'arxipèlag, per la qual cosa els torrers van haver d'aprendre'n el funcionament amb les instruccions i les explicacions d'un company enviat

por los mismos torreros de Cabo Lebeche, del sistema construido por la casa Barbier & Benard de París cuyo alcance medio sería de 5 ¼ millas. 8.º Como este alcance es insuficiente para alumbrar en combinación con el faro de Punta Grossa toda la costa hasta este punto, sería menester aumentar hasta 16 ½ millas el alcance del último, para lo cual es suficiente emplear lámparas de tres mechas en vez de dos, sin modificar el aparato que actualmente presta servicio.³⁹

En este informe, continúa Estada especificando que toda la reforma que se prevé para las señales marítimas de Mallorca no supondrá la adición de un solo torrero más al servicio, pues en Sa Dragonera serán los mismos encargados de Na Pòpia quienes en lo sucesivo se ocupen de las nuevas luces. También se plantea la posibilidad de aprovechar y adaptar el aparato utilizado hasta ese momento en el faro viejo, en lugar de comprar uno nuevo, pero como demuestran los hechos, ni una ni otra fue la solución adoptada, puesto que finalmente se instaló una óptica catadióptrica con flotador de mercurio, de segundo orden, alimentada con una lámpara Chance por incandescencia de vapor de petróleo, y, por otro lado, el faro de Tramuntana dispuso de un torrero propio.

Se implantó nueva tecnología, es más, toda una primicia para las Baleares, ya que este tipo de lámparas no se había utilizado con anterioridad en el archipiélago, de manera que los torreros debieron aprender su manejo gracias a las instrucciones que les daría el compañero



Bartolomé Llompart Jiménez (a dalt) i Jaime Covas Calafell (abaix), torrers al far de Llebeig durant els anys vint. Fotos: Arxiu Històric del Ministeri de Foment.

Bartolomé Llompart Jiménez (arriba) y Jaime Covas Calafell (abajo), torreros en el faro de Llebeig durante la década de 1920. Fotos: Archivo Histórico del Ministerio de Fomento.

des del Servei Central de Madrid. Més tard, serien els torrers de Llebeig els encarregats d'instruir els col·legues de Mallorca i Menorca en el maneig d'aquesta tecnologia. Pel que fa a l'aparell de na Pòpia, Estada va proposar fer-lo servir en el far de cap Salinas, però ja hem vist anteriorment que va acabar a la costa valenciana.

Per ubicar els nous edificis, no n'hi havia prou amb indicar com a emplaçaments els caps de Llebeig i Tramuntana, perquè en cada cas les possibilitats eren diverses. Un cop estudiades totes, sospesant els aspectes a favor i en contra de cada un dels punts considerats, per al far de Llebeig es va triar el mateix lloc on s'havia d'haver instal·lat l'estació electrosemafòrica, mentre que per al de Tramuntana se'n van descartar alguns que podien oferir una millor cobertura lluminosa a la costa però que havien de ser abastits amb una embarcació, la qual cosa, tenint en compte que per aquell cantó la costa de sa Dragonera és força abrupta, en desaconsellava l'elecció.

Com en qualsevol mudança, les famílies hi van dur els seus efectes, malgrat que en aquest cas no fossin seus, perquè la propietat del faroner finalment es reduïa a ben poca cosa per facilitar tant com fos possible els seus freqüents trasllats professionals.

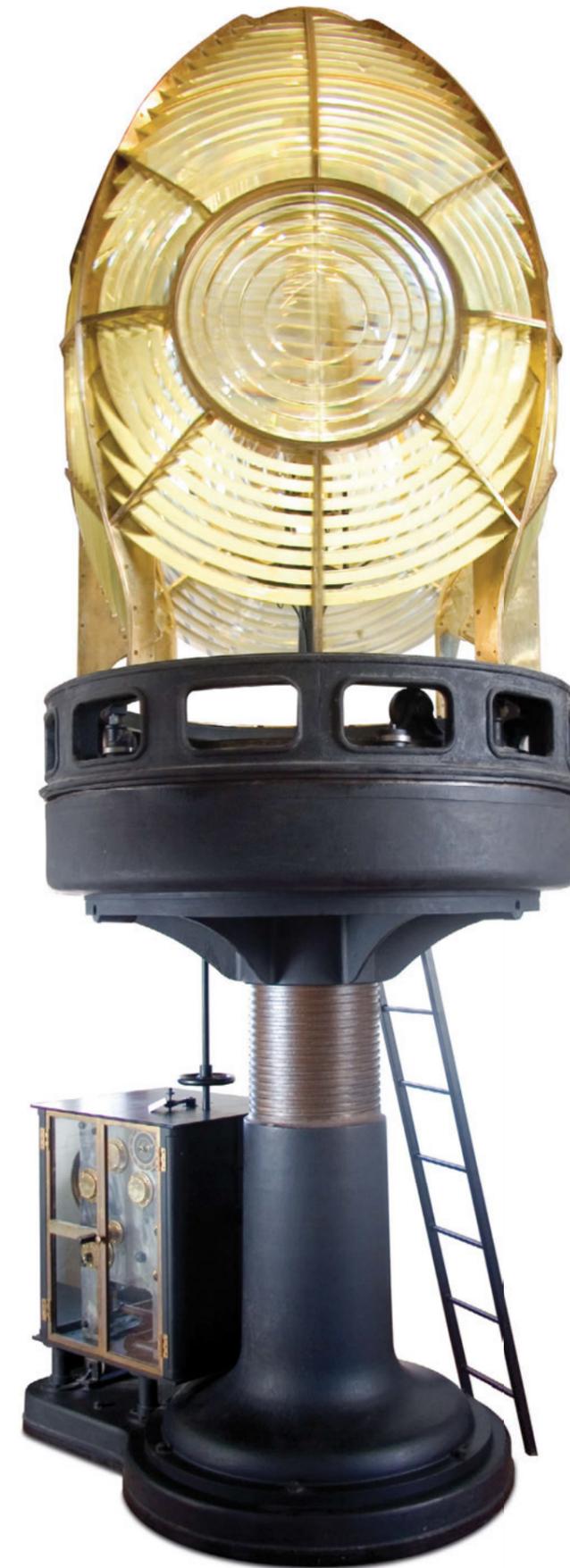
Al far de Tramuntana, l'habitació destinada a l'enginyer es va equipar amb mobles i complements nous, en concret un llit de caoba amb somier, una tauleta de nit, aigüamans i llibreria, tot de caoba també, penja-robes, miralls, mantes i dues escopidors. De na Pòpia es van aprofitar dos coixins de llana, un armari de dos cossos, un braser, un parell de llits, un de ferro i un de fusta, un mirall, un orinal, unes tovalles, una catifa... i una pila de coses semblants. Pel que fa a l'habitació del torrer (recordem que, donat el poc abast del far, només n'hi havia un) el llit i la tauleta de nit eren de pi i el lavabo de ferro. En el vestíbul hi havia cinc bancs de caoba.

llegado desde el Servicio Central de Madrid. Más tarde, serán los propios torreros de Llebeig quienes se encargaran de instruir en su manejo a colegas de Mallorca y Menorca. Con respecto al aparato antiguo de Na Pòpia, propuso Estada que fuera utilizado en el faro de Cabo Salinas, aunque, como ya vimos en la primera parte, el destino de esta óptica fue al final la costa levantina.

Para la ubicación de los nuevos edificios, no bastaba con señalar los cabos de Llebeig y Tramuntana como lugares de emplazamiento, sino que dentro de estos cabían varias posibilidades. Después de barajarlas todas y sopesar los aspectos positivos y negativos de cada punto considerado, se eligió para el faro de Llebeig el mismo enclave que había sido elegido para la instalación de la estación electrosemafórica, mientras que en Tramuntana se acabaron descartando puntos que podían ofrecer mejor cobertura luminosa a la costa, pero que implicaban un abastecimiento mediante embarcación, lo cual, dado el carácter abrupto de ese lado de Sa Dragonera, hacía aconsejable descartarlos como posibles ubicaciones.

Igual que en toda mudanza, las familias se llevaron consigo sus enseres, aunque en este caso no fueran suyos en propiedad, porque la propiedad del farero, finalmente, se reducía a bien poca cosa para facilitar que sus frecuentes traslados profesionales resultaran lo menos aparatosos posibles.

Para el faro de Tramuntana se recibió mobiliario y utensilios nuevos para la habitación del ingeniero, como, por ejemplo, una cama de caoba con su somier, una mesilla de noche, aguamanil y librería, todo ello también de caoba, percha, espejos, mantas y dos escupidoras. De Na Pòpia se aprovecharon para este faro dos almohadas de lana, un armario de dos cuerpos, un brasero, una cama de hierro y otra de madera, un espejo, un orinal, un mantel, una alfombra... y un montón de cosas parecidas. En cuanto a la habitación del torrero (hay que recordar que el poco alcance de este faro solo implicaba el cuidado de un torrero), vemos que la cama y la



Óptica anglesa de la casa Chance Brothers, instal·lada al far de Llebeig el 1910.

Óptica anglesa de la casa Chance Brothers, colocada en el faro de Llebeig en 1910.

Al far de l'altre extrem de l'illa també es va aprofitar molt material procedent del far del Cingle, com per exemple dos prismàtics, eines diverses, tres armaris de dos cossos, etc. Els dos dipòsits de ferro per emmagatzemar l'oli de na Pòpia, però, foren traslladats al de Tramuntana, ara per omplir-los de petroli, combustible que s'havia començat a fer servir al Cingle feia nou anys. A més dels dipòsits, tot el petroli que contenien també fou transportat fins a Tramuntana.

No està de més recordar aquí que al començament, a les Balears, els canvis de combustible utilitzats per a la il·luminació marítima es van produir en dates molt concretes. L'oli d'oliva es va fer servir fins al 1883, quan va deixar pas a la parafina d'Escòcia, que al seu torn fou substituïda pel petroli a la primeria de 1901. Quant a l'ús de l'acetilè i l'electricitat, les dates d'implantació van variar segons els fars, fins que el 1995 els fars que encara utilitzaven acetilè van ser equipats amb sistemes d'energia fotovoltaica.

Per tal d'anunciar els canvis a sa Dragonera, el 5 d'octubre de 1910 es va emetre des de Madrid, un avís per als navegants amb aquest text:

MAR MEDITERRÀNEO; ISLAS BALEARES; FAROS DE LA ISLA DRAGONERA.

El día 15 de Noviembre próximo se apagará el faro actual situado en el pico más alto de la Isla sustituyéndose por dos faros, el de Cabo Lebeche en el extremo S.W. de la Isla y el de punta Tramuntana al N.E. de la misma, siendo sus caracteres y alcance los siguientes:

FARO DE CABO LEBECHE

La apariencia será de destellos blancos equidistantes, produciéndose un destello de un tercio de segundo de duración cada cinco segundos, debiendo observar que el carácter distintivo de la luz es que

mesilla de noche son de pino tea y el lavabo de hierro. Para el vestíbulo se destinaron cinco bancos de caoba.

Los del otro extremo isleño no se quedaron cortos aprovechando el material antiguo, y fueron infinidad de objetos los que se bajaron del Cingle para su uso en Llebeig: entre ellos, dos anteojos, tres alicates planos y dos redondos, tres armarios de dos cuerpos, formones, garlopas, llaves inglesas, etc. Sin embargo, los dos depósitos de hierro que se llevaron en su día a Na Pòpia para el almacenamiento del aceite fueron trasladados al de Tramuntana para contener el nuevo combustible: el petróleo, que por cierto ya se comenzó a utilizar en el Cingle los nueve últimos años de alumbrado; y todo el petróleo que quedó como sobrante allí arriba se llevó a Tramuntana para aprovecharlo en su alumbrado.

No viene de más recordar que al principio, en Baleares, el cambio de un combustible a otro para el uso del alumbrado marítimo tuvo lugar en unas fechas muy concretas. Así, el aceite de oliva se utilizaría hasta 1883, momento en que se sustituyó por la parafina de Escocia, la cual a su vez sería abandonada luego en favor del petróleo a principios de 1901. Por lo que respecta al empleo del gas acetileno y la electricidad, fueron muy diversas las fechas de implantación en unos faros y otros, hasta 1995 cuando se terminó con el empleo del gas acetileno en aquellos faros que aún lo venían utilizando para su iluminación y se dio paso a los sistemas de energía fotovoltaica.

Para anunciar el cambio de aspecto que Sa Dragonera sufriría en las nuevas noches costeras, se emitía el 5 de octubre de 1910 desde Madrid un aviso a los navegantes que decía lo siguiente:

MAR MEDITERRÀNEO; ISLAS BALEARES; FAROS DE LA ISLA DRAGONERA.

El día 15 de noviembre próximo se apagará el faro actual situado en el pico más alto de la isla sustituyéndose por dos faros, el de Cabo Lebeche en el extremo S.W. de la Isla y el de punta Tramuntana al N.E. de la misma, siendo sus caracteres y alcance los siguientes:

los destellos se suceden en intervalos de tiempo de igual duración y no la duración de estos intervalos que podrá variar ligeramente en algunos casos.⁴⁰

El comunicat continuava amb diverses dades tècniques, d'entre les quals val la pena destacar una altura del focus lluminós de 127,5 metres sobre el nivell del mar i de 13,5 metres sobre el terreny, i un abast lluminós de 34 milles marines amb bones condicions atmosfèriques. També detallava l'aspecte diürn de la torre i l'edifici amb aquestes paraules: «la torre de sillería blanca agrisada, es ligeramente cónica de unos cinco metros de diámetro y diez de altura y está adosada a la casa habitación de los torreros en el centro de la fachada. Dicho edificio es de piedra agrisada, cubierta de teja roja, queda oculto por el terreno viniendo del Sur. El torreón y cúpula están pintados de blanco».

Respecte del far de Tramuntana, el mateix comunicat especificava que emetia dues llampades blanques que es distribuïen de la manera següent: llum, 0,33 segons; obscuritat, 2,17 segons; llum, 0,33 segons; obscuritat, 7,17 segons, és a dir, un total de dues llampades cada 10 segons. L'altura focal era de 54 metres sobre el nivell del mar i 10 metres sobre el terreny, mentre que l'abast lluminós s'havia establert en 20 milles marines amb bon temps.

Malgrat totes aquestes novetats, als torrers els costava oblidar-se de na Pòpia, del vell far i les seves altures. En concret, dos dels que ara treballaven a Llebeig hi havien vingut des del Cingle, mentre que qui n'havia estat el torrer principal havia estat traslladat a petició pròpia pocs mesos abans de l'apagament de na Pòpia. Ara, doncs, amb el de Tramuntana, a les entranyes de sa Dragonera hi havia quatre guardians de fars. La família havia crescut però s'havia tocat sostre perquè la xifra s'aniria reduint progressivament, i dels tres de Llebeig s'en

FARO DE CABO LEBECHE

La apariencia será de destellos blancos equidistantes, produciéndose un destello de un tercio de segundo de duración cada cinco segundos, debiendo observar que el carácter distintivo de la luz es que los destellos se suceden en intervalos de tiempo de igual duración y no la duración de estos intervalos que podrá variar ligeramente en algunos casos.⁴⁰

El parte continuaba aportando datos de entre los que cabría destacar una altura del foco luminoso sobre el nivel del mar de 127,5 metros, una altura del mismo sobre el terreno de 13,5 metros y un alcance luminoso en tiempo medio de 34 millas marinas. También detallaba el aspecto diurno de la torre y el edificio diciendo que «la torre de sillería blanca agrisada es ligeramente cónica de unos cinco metros de diámetro y diez de altura y está adosada a la casa habitación de los torreros en el centro de la fachada. Dicho edificio es de piedra agrisada, cubierta de teja roja, queda oculto por el terreno viniendo del Sur. El torreón y cúpula están pintados de blanco».

Con respecto al faro de Tramuntana, el mismo comunicado especificaba que poseía una apariencia luminosa de grupos de dos destellos relámpagos, blancos distribuidos como sigue: 0,33 segundos; luz: 2,17 segundos; oscuridad: 0,33 segundos; luz: 7,17 segundos; oscuridad. Es decir, un total de dos destellos cada 10 segundos. Su altura focal era de 54 metros sobre el nivel del mar y 10 metros sobre el terreno, mientras que su alcance luminoso en tiempo medio se estipuló en 20 millas marinas.

Pero a pesar de todas estas novedades, a los torreros les costaba olvidarse de Na Pòpia, del viejo faro y sus alturas, y me refiero a los torreros de Llebeig, dos de los cuales habían servido en el Cingle, porque finalmente a Tramuntana tuvieron que destinar un torrero nuevo una vez que decidieron levantar allí todo un edificio con vivienda y no solo una torre como al principio estaba previsto. Por otro lado, pocos meses antes de apagar el faro viejo, su torrero principal obtuvo un traslado que había solicitado,



va passar a dos, després Tramuntana es va quedar sense torrer permanent i va passar a ser atès pels dos de Llebeig, que posteriorment en perdé un altre, substituït per un auxiliar que ajudava el que hi va quedar, i tots dos s'alternaven cada quinze dies amb una altra parella del Port d'Andratx. Finalment, van aparèixer els automatismes i sa Dragonera va acabar vomitant els últims faroners el 1973, per quedar-se novament deshumanitzada, però no deshabitada, perquè, afortunadament, els seus fidels inquilins «inhumans» van continuar fent palesa la seva existència animal i vegetal per tots els racons imaginables de l'illa.

Ja sabem que na Pòpia va continuar donant algun maldecap als antics vigilants, com ho fa la mala consciència, com ho fa tota ferida que no ha cicatritzat del tot perquè, com va dir encertadament Nietzsche, tot el que fa mal roman a la memòria; i na Pòpia encara feia mal, des del més enllà de la seva obscuritat, des de l'eco de les habitacions buides i, sobretot, des de la lenta putrefacció que pateix un edifici que és abandonat al seu propi destí.

La plaça del torrer de Tramuntana era de nova creació i se li assignà un plus de 0,75 pessetes al mes en concepte d'aïllament, similar al que ja cobrava la resta del personal destinat a sa Dragonera.

Sa Dragonera fou testimoni d'un trasllat en tota regla. Es van endur la llum, el petroli, els llits i els armaris, les eines, les catifes, els aiguamans i els orinals, els prismàtics marins, els estris de neteja, així com la rutina i monotonia que també van fer el camí de baixada. Però la mudança incloïa més paquets, polissons d'un viatge que van decidir sortir de les caixes tan aviat com van poder. De manera que del Cingle arribaren, sense saber-ho, les tempestes i els llamps, les desavinences i els conflictes, les malalties amb les seves penúries, les

con lo que ya no descendió a Llebeig con sus compañeros. Ahora Sa Dragonera tenía en sus entrañas cuatro guardianes de faros; la familia iba creciendo, pero ya había tocado techo, porque a partir de ese momento su número irá disminuyendo, y de los tres fareros de Llebeig se pasará a dos, luego se quedará Tramuntana sin ninguno, y el faro lo cuidarán los dos torreros de Llebeig, pero más tarde aquí dejarán a un solo torrero ayudado por un auxiliar, que se turnaban cada quince días con otro torrero y otro auxiliar del puerto de Andratx, hasta que finalmente los automatismos actuarán de revulsivo para la isla, y Sa Dragonera acabará vomitando sus últimos fareros en 1973, para quedarse nuevamente deshumanizada, que no deshabitada, porque sus fieles inquilinos «inhumanos» seguirían, afortunadamente, instalando su existencia animal y vegetal por todos los recodos y recovecos isleños.

Ya sabemos que Na Pòpia siguió dando algún que otro quebradero de cabeza a sus antiguos vigilantes, como lo hace la mala conciencia, como lo hace toda herida que no ha terminado de cicatrizar, porque, como muy bien dijo Nietzsche, todo lo que duele permanece en la memoria; y Na Pòpia todavía dolía, desde el más allá de su oscuridad, desde el eco de sus habitaciones vacías y, sobre todo, desde la lenta putrefacción que todo edificio sufre cuando es abandonado a su propio destino.

Dado que la plaza ocupada por el torrero de Tramuntana se creó nueva para esta isla, se le concedió por motivos de aislamiento un plus de 0,75 pesetas al mes, el resto de las plazas de Sa Dragonera ya disfrutaban de ese suplemento con anterioridad a la inauguración de las nuevas luces y, por lo tanto, no vieron modificada su condición de destino en faro aislado.

Sa Dragonera fue testigo de todo un traslado. Se llevaron la luz, el petróleo, las camas y los armarios, las herramientas, las alfombras, los aguamaniles y los orinales, los anteojos marinos, los útiles de limpieza, así como la rutina y la monotonía; a esas también se las bajaron. Pero su mudanza aún contenía más bultos, polzones de un viaje que decidieron salir de sus cajas



guerres, els problemes amb el contraban i els temporals de vent huracanats. Però no tot havia arribat del Cingle, hi va haver una cosa que la van trobar a baix: la mort, perquè a na Pòpia mai no havia mort cap dels guardians, malgrat que les ocasions no havien faltat.

Hi ha constància que a les noves instal·lacions es van produir diverses defuncions, com la del torrer de Tramuntana, que morí a les 2 de la matinal del 13 d'octubre de 1925, havent de fer front la seva dona a aquella terrible situació tota sola, fins que l'endemà hi arribà el torrer suplent, que s'encarregà del far mentre no se n'hi destinà un de nou; o com la del pare d'un dels torrers de Llebeig, mort al far el 16 de juny de 1931:

Teniendo en cuenta esta Jefatura de que en el faro de Lebeche ha fallecido el padre de don Rafael Salvá, torrero encargado del mismo, esta Jefatura con el fin de que pueda dicho [torrero] acompañar el cadáver, asistir a los funerales y cumplimentar las

tan pronto como les fue posible. Así que allí arrastraron sin saberlo las tormentas con sus rayos, las desavenencias con sus trifulcas, las enfermedades con sus penurias, las guerras, los problemas con el contrabando y los temporales de viento huracanado. Pero no todo llegó con ellos, hubo algo que se encontraron abajo: la muerte; porque en Na Pòpia no había muerto nunca ninguno de sus guardianes, aunque en más de una ocasión les faltara poco para acabar allí sus días.

Consta que acaecieron varias muertes en estos nuevos establecimientos, como la del propio torrero de Tramuntana, que falleció a las dos de la madrugada del día 13 de octubre de 1925, teniendo esa noche su mujer que enfrentarse sola a la terrible situación, aunque al día siguiente recibió al torrero suplente que haría el trabajo hasta el nombramiento de un nuevo guardián; o como la del padre de uno de los torreros de Llebeig, que murió en el faro el 16 de junio de 1931.

Teniendo en cuenta esta Jefatura de que en el faro de Lebeche ha fallecido el padre de don Rafael Salvá, torrero

formalidades del caso, ha dispuesto concederle 8 días de licencia y nombrar al Suplente D. Miguel Massanet para que lo sustituya durante dicha licencia.

El 29 de juny de 1911, als vuit mesos d'haver-lo apagat, es notificava un assalt al far abandonat i el mes següent els torrers de sa Dragonera adoptaren una postura unànime i solidària davant els esdeveniments. Pocs dies abans, el 22 de juny, el torrer segon de Llebeig havia anat al Cingle, en compliment dels torns de vigilància establerts, i, com ja hem explicat, va trobar una finestra forçada i que s'havien endut la corda de cànem de la màquina de rotació, que estava guardada a la cuina del torrer segon. Onze dies més tard, els quatre torrers de l'illa signaven de manera conjunta una carta adreçada a l'enginyer responsable, en la qual li demanaven que el torrer segon quedés eximit d'informar del robatori l'autoritat judicial, i que se'ls rellevés de l'obligació de vigilar el far abandonat i es nomenés algú que se n'encarregués.

Però l'enginyer no només no va prendre en consideració la seva petició sinó que, a més, els amonestà per no haver fet la denúncia quan havien descobert el furt, en va castigar dos amb dos dies sense sou i, per últim, els va renyar a tots per haver signat la carta de manera solidària. Com es pot veure, doncs, el corporativisme dels torrers, a més d'estrany, quan es produïa no era ben vist pels superiors, ja que adreçar-se col·lectivament als enginyers anava en contra del reglament.

En qualsevol cas, el 26 d'octubre de l'any anterior, havia estat l'enginyer qui s'havia adreçat al director general d'Obres Públiques per comunicar-li la seva preocupació pel possible deteriorament accelerat de l'edifici abandonat, i fins i tot havia proposat Antonio Valent com a guardià del recinte, amb un jornal de 2,25 pessetes al dia. Però ja sabem que, finalment, la solució adoptada va ser que

encargado del mismo, esta Jefatura con el fin de que pueda dicho [torrero] acompañar el cadáver, asistir a los funerales y cumplimentar las formalidades del caso, ha dispuesto concederle 8 días de licencia y nombrar al Suplente D. Miguel Massanet para que lo sustituya durante dicha licencia.

El 29 de junio de 1911, solo ocho meses después de haber descendido del Cingle, se notificaba un asalto al faro abandonado y el mes siguiente los torreros de Sa Dragonera adoptaron una postura unánime y solidaria ante los acontecimientos. Resulta que el día 22 de ese mes el torrero segundo de cabo de Llebeig había subido al Cingle cumpliendo con los turnos establecidos para tal cometido y se encontró, como ya adelantábamos en la primera parte del libro, con una ventana forzada y con que se habían llevado la cuerda de cáñamo de la máquina de rotación, que se dejó recogida en la cocina del torrero segundo. Once días más tarde, los cuatro torreros de Sa Dragonera firman conjuntamente una carta dirigida al ingeniero encargado, donde suplicaban que el torrero segundo quedara eximido de dar parte del robo a la autoridad judicial y que se les relevara a todos de la obligación de vigilar el faro abandonado de Na Pòpia y se nombrara a alguna otra persona que se encargase de esa tarea.

Pero el ingeniero no consideró oportunas esas súplicas, y además les amonestó por no haber realizado la denuncia enseguida de encontrar el hurto, por lo que castigó a dos de ellos con dos días sin sueldo y al resto les reprendió por haber firmado la carta solidariamente. Vemos, pues, que el corporativismo torrero no solo era extraño, sino que además, cuando se daba, era mal visto por los superiores, puesto que iba en contra del reglamento dirigirse de manera colectiva a los ingenieros.

En cualquier caso, el 26 de octubre del año anterior el propio ingeniero encargado ya se había dirigido al director general de Obras Públicas para expresar su preocupación por el posible rápido deterioro del edificio abandonado y propuso incluso a don Antonio Valent

els torrers hi pugessin dos cops a la setmana per comprovar-ne l'estat, la qual cosa en realitat volia dir pujar dos cops cada setmana per anar redactant el progressiu deteriorament d'aquell far.

Ara, a baix, els anys començaven a passar com ho feien els núvols, lentament, amb un desplaçament gairebé estàtic, tret que es produís una tempesta humana o meteorològica, com la que es va viure el mes d'octubre de 1912. Així la va explicar el torrer encarregat:

A las 8 de la mañana del día 6 de los corrientes se desencadenó un fuerte temporal de agua y viento del lado S.O. cuya intensidad puede calificarse del n.º 6, habiendo producido en el edificio los desperfectos siguientes:

En ambos lados del mismo arrancó y rompió de setecientas a ochocientas tejas lanzándolas por el rededor del faro. Arrancó y destrozó completamente las persianas del portal de la torre que da al terrado y las del portal que desde el terrado da a la azotea de encima las habitaciones del Torrero 1.º. Desenganchó unas de las cadenas quita-miedos del balconcillo exterior de la linterna rajando los cristales de la misma. Rompió también tres cristales de las ventanas de las habitaciones del Torrero 1.º y uno de las del escritorio.⁴¹

El mateix temporal també va provocar danys de consideració en el far abandonat, que detalla el torrer de Tramuntana en descriure el que havia trobat en fer la visita d'inspecció periòdica:

Habiendo visitado el día de ayer el edificio antiguo de esta isla, y como consecuencia del temporal habido el día 6 del actual, he observado los desperfectos siguientes:

Rotura y desempotramiento de la escalera de madera exterior que va a la linterna.

como guardián del recinto, con un jornal de 2,25 pesetas por día. Pero ya sabemos que la solución adoptada fue, finalmente, la de que los propios torreros se encargaran de subir dos veces por semana para ver cómo estaba aquello, que en realidad no quería decir otra cosa que subir dos veces por semana para ir redactando el progresivo deterioro de aquel faro.

Ahora, abajo, los años comenzaban ya a desplazarse como lo hacían las nubes, lentamente, con apariencia casi estática, a no ser que se presentara un temporal humano o meteorológico, como el que les tocó vivir en octubre de 1912. Así lo contó el torrero encargado:

A las 8 de la mañana del día 6 de los corrientes se desencadenó un fuerte temporal de agua y viento del lado S.O. cuya intensidad puede calificarse del n.º 6, habiendo producido en el edificio los desperfectos siguientes:

En ambos lados del mismo arrancó y rompió de setecientas a ochocientas tejas lanzándolas por el rededor del faro. Arrancó y destrozó completamente las persianas del portal de la torre que da al terrado y las del portal que desde el terrado da a la azotea de encima las habitaciones del Torrero 1.º. Desenganchó unas de las cadenas quita-miedos del balconcillo exterior de la linterna rajando los cristales de la misma. Rompió también tres cristales de las ventanas de las habitaciones del Torrero 1.º y uno de las del escritorio.⁴¹

En cuanto a los desperfectos que ese mismo temporal ocasionó en el faro abandonado, fueron también notables, tal como lo cuenta el torrero de Tramuntana al describir lo que se encontró al realizar la visita periódica que esa semana le tocaba hacer a él:

Habiendo visitado el día de ayer el edificio antiguo de esta isla, y como consecuencia del temporal habido el día 6 del actual, he observado los desperfectos siguientes:

Rotura y desempotramiento de la escalera de madera exterior que va a la linterna.

Rotura y voladura de una hoja de la puerta del torreón que va al balcón, quedando por lo tanto abierta la cámara de iluminación.

Rotura de varios balaustres de hierro fundido del balcón.

Rotura y voladura de la puerta del aljibe.

Rotura de 2 cristales de una ventana.

Desempotramiento parcial del marco de una de las puertas de la mina, y de una puerta de entrada, con rotura de los cristales superiores misma.

Voladura de cuatro hojas de persiana.

Voladura de una pieza de piedra arenisca que servía de coronamiento a una arista del edificio.⁴²

Rotura y voladura de una hoja de la puerta del torreón que va al balcón, quedando por lo tanto abierta la cámara de iluminación.

Rotura de varios balaustres de hierro fundido del balcón.

Rotura y voladura de la puerta del aljibe.

Rotura de 2 cristales de una ventana.

Desempotramiento parcial del marco de una de las puertas de la mina, y de una puerta de entrada, con rotura de los cristales superiores misma.

Voladura de cuatro hojas de persiana.

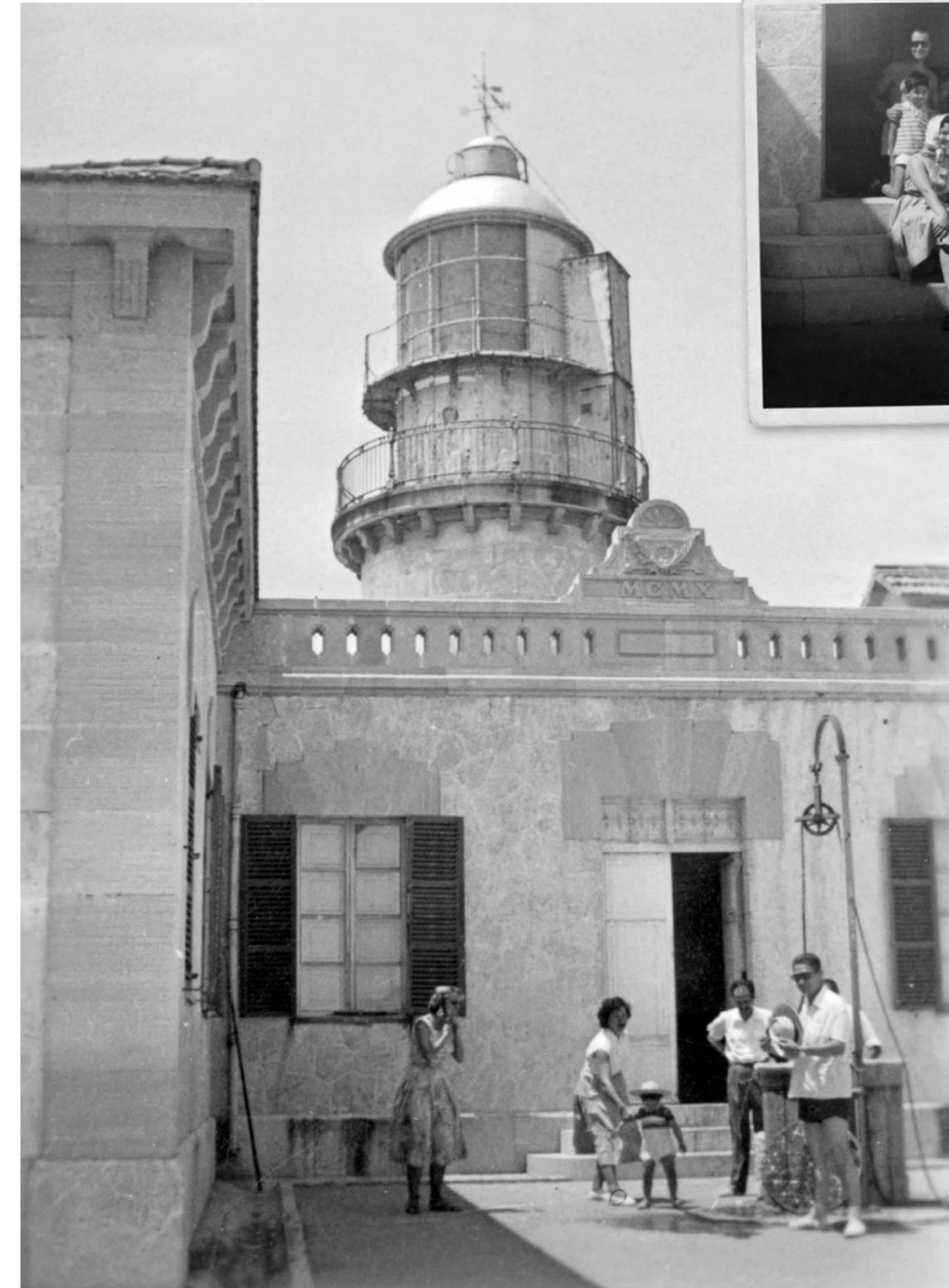
Voladura de una pieza de piedra arenisca que servía de coronamiento a una arista del edificio.⁴²

LES DONES

És el moment de dedicar algunes línies al paper de les dones en els fars. Durant dècades, han tingut una presència abnegada en aquesta professió tan especial però, fins no fa tants anys, a Espanya no havien format mai part del gremi faroner com a membres del cos. No fou fins al 1969, quan la mallorquina Margarita Frontera s'hi incorporà com a «técnico mecánico de señales marítimas» i es convertí en la primera faronera espanyola. Es dona el cas que el seu marit, Bernard Reus, també faroner de professió, va ser molts anys l'encarregat del manteniment dels fars de sa Dragonera, un cop van ser automatitzats i van quedar deshabitats. Però les dones estaven presents, no només com a garants de la vida en aquelles difícils condicions, sinó que molts cops van haver de participar activament en les feines pròpies de funcionament del far. A més, s'ocupaven d'una tasca essencial i poc reconeguda, com era mantenir l'establiment en bones condicions. Sabem que el reglament fixava als torrers unes feines concretes de conservació del far, com ara pintar les persianes i les portes, però a ningú no se

LAS MUJERES

Es momento de dedicar algunas líneas a la figura que las mujeres han desempeñado en los faros. Durante décadas, han tenido una presencia abnegada en esta profesión tan especial. En España, hasta épocas recientes, no formaron parte del gremio farero como integrantes del cuerpo, cosa que ocurrió en 1969 con el ingreso en la Administración como «técnico mecánico de señales marítimas» de la mallorquina Margarita Frontera, adquiriendo con ello la prerrogativa de ser la primera farera española, dándose además la casualidad de que su marido, Bernard Reus, también farero de profesión, fue encargado durante muchos años del mantenimiento de los faros de Sa Dragonera después de que se automatizaran y se abandonaran las viviendas de los técnicos. Pero las mujeres sí que estaban presentes, y no solo como garantes de la vida en aquellas difíciles condiciones, ya que muchas veces tuvieron que participar en las tareas de encendido y apagado. Además, desarrollaron una labor esencial y poco reconocida, preocupándose de mantener el establecimiento en buenas condiciones. Ya sabemos que el reglamento marcaba a los torreros unas tareas concretas de conservación del faro, como,



El tècnic de senyals marítims José Castelló amb alguns familiars a finals dels anys cinquanta i començament dels seixanta. Fotos: col·lecció de Moisés García Castelló. Gentileza de las familias Castelló i Baño.

El técnico de señales marítimas José Castelló con familiares a finales de los años cincuenta y principios de los sesenta del pasado siglo. Fotos: colección de Moisés García Castelló. Gentileza de las familias Castelló y Baño.



Familiar del tècnic Guillem Marroig al costat de l'òptica del far de Llebeig, anys seixanta. Foto: col·lecció d'Antonio Marroig.

Familiar del tècnic Guillem Marroig junto a la óptica del faro de Llebeig en la década de 1960. Foto: colección de Antonio Marroig.

li escapa la quotidianitat del dia a dia que tenia el seu reflex a l'interior dels habitatges, on elles s'encarregaven de les feines primordials de conservació i neteja, en uns temps en què el paper de la dona en el si de la família tenia unes funcions clarament definides.

I podia arribar el cas que els espais comuns s'acabessin convertint en l'origen de possibles conflictes, com ja hem comentat, perquè per fer-ne la neteja s'establien torns entre les tres famílies, sent normalment les dones les encarregades, tàcitament és clar, d'ocupar-se'n, però això no volia dir que totes les persones implicades compartissin els mateixos criteris quant a la higiene. En el segle XIX, les zones compartides eren, principalment, els banys, el safareig i el forn per fer el pa.

En alguns països, com per exemple a Anglaterra, les dones dels torrers fins i tot van arribar a cobrar



Dona del tècnic Guillem Marroig i un familiar al far de Tramuntana. Foto: col·lecció Antonio Marroig.

Mujer del tècnic Guillem Marroig y un familiar en el faro de Tramuntana. Foto: colección Antonio Marroig.

por ejemplo, el pintado de persianas y puertas, pero todos somos conscientes de que luego había una cotidianidad que afectaba al interior de las viviendas, donde las mujeres desempeñaban unas faenas de conservación y limpieza primordiales, debido a que eran tiempos en los que el rol de la mujer en la familia se veía delimitado por unas asignaciones muy definidas.

Por ello, ocurría también que los lugares comunes podían convertirse en espacios de posibles conflictos, como ya hemos comentado en más de una ocasión, pues se establecían turnos de limpieza entre las tres familias, siendo frecuente que fueran las mujeres las encargadas, tácitamente claro está, de mantener en condiciones dignas y salubres esos enclaves, sin que ello implicara que coincidiesen de forma necesaria en los criterios higiénicos. En el siglo XIX esas zonas compartidas estaban constituidas principalmente por los aseos, los lavaderos y el horno para el pan.

un sou per la seva contribució en el manteniment del far, i són famosos alguns casos a França o als Estats Units en què les dones de la casa van exercir durant algun temps, anys fins i tot, les tasques del torrer per mort o malaltia d'aquest, feina per la qual foren remunerades per l'Estat.

Amb tot, però, la naturalesa humana és extremament complexa, i a això cal afegir-hi que som un animal de «sexualitat infinita», és a dir, una espècie que ha perdut l'estre, o el que és el mateix, l'època de zel que és habitual en tantes altres espècies, la qual cosa fa que, tant les dones com els homes, tinguem una predisposició sexual continuada. Pot semblar que aquesta afirmació és gratuïta i fora de context, però és indubtable que les feines en què els treballadors havien de viure en llocs aïllats, la presència femenina podia provocar situacions de recel que complicaven, encara més, la convivència

En algunos países como Inglaterra, las esposas de los torreros llegaron incluso a percibir un sueldo por sus trabajos de contribución en el mantenimiento del faro, y son famosos algunos casos en Francia o Estados Unidos en los que las mujeres de la casa desempeñaron durante algún tiempo, incluso años, por causa de muerte o enfermedad del torrero, la labor de guardianas del faro y obtuvieron por ello la remuneración correspondiente por parte del Estado.

Con todo, la naturaleza humana es extremadamente compleja, y a ello se le suma que seamos un animal de «sexualidad infinita», es decir una especie que ha perdido el estro o, lo que es lo mismo, la época de celo que a tantas otras especies animales afecta de forma periódica, lo que hace que poseamos, tanto por parte femenina como masculina, una predisposición sexual continua. Pudiera parecer esta una afirmación gratuita y fuera de contexto, pero qué duda cabe que en aquellas profesiones en las



Forn de pa al far de Tramuntana.

Horno de pan en el faro de Tramuntana.

en circumstàncies tan difícils. Sigui com sigui, no més intento reflectir aquí que no eren estranys els casos en què l'origen dels conflictes entre els faroners no era exclusivament professional. I, de fet, són nombrosos els casos d'agressions (amb algun assassinat fins i tot) en fars d'arreu del món l'origen de les quals tenien un caràcter eminentment passional.

A sa Dragonera, però, la dona apareix sempre com un element conciliador i sobretot com un suport a la tasca professional dels seus marits torrers. S'ha de remarcar el fet que, d'acord amb la documentació conservada, a l'illa no s'hi produí cap problema amb protagonisme femení, la qual cosa no es pot pas dir de tots els fars, en especial en les etapes de més aïllament, això és des de mitjan segle XIX fins a la Guerra Civil aproximadament. Però a sa Dragonera, elles fan acte de presència en els escrits oficials, únicament socorrent els seus marits, o patint els trastorns que provocava un servei d'aprovisionament de vegades mal interpretat, que les obligava a esperar llargues hores en el petit moll de cala Lladó per desplaçar-se fins a l'illa de Mallorca; fins i tot, hi havia hagut ocasions en què ni tan sols havien arribat a sortir de sa Dragonera i havien hagut de tornar al far sense fer el que tenien previst.

En explicar la història de na Pòpia, ja ens hem referit al coratge d'aquella dona que havia hagut de baixar des del Cingle a buscar l'ajuda dels mariners, deixant sol el seu marit a qui amenaçava una persona que estava fora de si. Ara, l'any 1919, ens trobem amb el cas de la dona del torrero del far de Tramuntana que el va haver de substituir en les seves tasques professionals per trobar-se aquest impossibilitat per fer-ho a causa d'uns forts dolors:

Véome en el caso ineludible de poner en su conocimiento que el día 21 del que cursamos, cuando me

que los trabajadores se veían obligados a desarrollar sus vidas, en lugares aislados, el hecho de contar con la presencia femenina podía dar lugar a situaciones recelosas que complicasen, aún más, la convivencia en tan difíciles circunstancias. En cualquier caso, solo intento reflejar aquí el hecho de no ser excesivamente raros los casos en que el origen de las disputas entre los fareros se encontrara más allá de lo estrictamente profesional. Y, de hecho, son numerosos los casos de agresiones en faros de todo el mundo, donde el origen de la trifulca (o incluso el asesinato) fue de carácter eminentemente pasional.

Por otro lado, en Sa Dragonera, la mujer aparece siempre como elemento conciliador y, sobre todo, como apoyo a la labor profesional de sus maridos torreros. Hay que mencionar la existencia de una verdadera y absoluta ausencia de riñas con protagonismo femenino en la historia documentada de las señales marítimas de esta isla, cosa que no se puede decir de todos los faros, sobre todo durante las etapas de mayor aislamiento; es decir, desde mitad del siglo XIX hasta la Guerra Civil aproximadamente. Pero en Sa Dragonera las mujeres asoman su presencia a través de los escritos oficiales únicamente socorriendo a sus maridos o sufriendo los trastornos que conllevaba un servicio de abastecimiento en ocasiones mal interpretado, viéndose obligadas, como consecuencia de ello, a esperar largas horas en el pequeño muelle de cala Lladó para tener, en algunos casos, que regresar a sus respectivos faros sin haber sido trasladadas a San Telmo y desde allí poder acercarse al puerto de Andratx, S'Arracó o cualquier otro núcleo urbano de la zona.

Al contar la historia de Na Pòpia ya vimos un ejemplo de coraje en aquella mujer que tuvo que bajar desde el Cingle para buscar la ayuda de los marineros, dejando arriba a un marido amenazado por una persona fuera de sí. Ahora, ya en 1919, encontramos un episodio donde la mujer del torrero encargado del faro de Tramuntana tiene que sustituir al marido en sus quehaceres profesionales porque él se encontraba impedido a causa de unos fuertes dolores:

estaba preparando para ir a encender, fui presa de un síncope que me dejó sin sentido y auxiliado por mi esposa retorné a la vida. Cuando creí había pasado ya todo peligro, volví a sentirme mal y según mi esposa le costó infinito trabajo el reanimarme. Fuese esta seguidamente después de haberme acostado en demanda de auxilio al colono de la isla que mora en cala Lladó y al regresar los dos y siguiendo mis instrucciones mi esposa encendió el faro. Eran ya la 9 h, 15' noche. Desde el día 21 hasta el 24 ambos inclusive mi esposa se ha cuidado del alumbrado desde luego que siguiendo mis instrucciones.

Motivaron mi dolencia unos diviesos o floruncos [sic] que aunque parezca inverosímil, me retuvieron en cama cerca 4 días y creí sobre todo el 21 que acababan con mi existencia, pues eran tan intensos los dolores que me daban que pensé si estarían envenenados o si se gangrenarían. Fuera ya de todo peligro puedo garantizarle que desde hoy queda bien normalizado el servicio que por otra parte no ha sufrido más alteración que el retardo en encender del ya citado día 21.⁴³

En altres ocasions eren els fills els encarregats d'auxiliar el pare a encendre el far. En qualsevol cas, la família tenia un sentit professional que sobrepassava el vincle estrictament de parentiu i, en certa manera, la responsabilitat del manteniment d'aquella llum nocturna s'estenia a la resta dels membres del clan familiar. Conec el cas d'una mare que va haver d'anar a auxiliar el seu fill, malalt i sol en un far força aïllat, fent-se càrrec del manteniment del senyal marítim. Personalment vaig tenir la col·laboració professional de la meva esposa en moltes ocasions, però recordo especialment un cop quan, acabat d'operar d'una hèrnia inguinal, encara amb els punts i sense poder disposar de l'ajut de cap company, li vaig haver d'explicar tots els passos a seguir per omplir el dipòsit de

Véome en el caso ineludible de poner en su conocimiento que el día 21 del que cursamos, cuando me estaba preparando para ir a encender, fui presa de un síncope que me dejó sin sentido y auxiliado por mi esposa retorné a la vida. Cuando creí había pasado ya todo peligro, volví a sentirme mal y según mi esposa le costó infinito trabajo el reanimarme. Fuese esta seguidamente después de haberme acostado en demanda de auxilio al colono de la isla que mora en cala Lladó y al regresar los dos y siguiendo mis instrucciones mi esposa encendió el faro. Eran ya la 9 h, 15' noche. Desde el día 21 hasta el 24 ambos inclusive mi esposa se ha cuidado del alumbrado desde luego que siguiendo mis instrucciones.

Motivaron mi dolencia unos diviesos o floruncos (sic) que, aunque parezca inverosímil, me retuvieron en cama cerca 4 días y creí sobre todo el 21 que acababan con mi existencia, pues eran tan intensos los dolores que me daban que pensé si estarían envenenados o si se gangrenarían. Fuera ya de todo peligro puedo garantizarle que desde hoy queda bien normalizado el servicio que por otra parte no ha sufrido más alteración que el retardo en encender del ya citado día 21.⁴³

Otras veces fueron los hijos los encargados de auxiliar al padre en el encendido del faro. En cualquier caso, la familia tenía un sentido profesional que sobrepasaba el estrictamente parental y, en cierta manera, la responsabilidad sobre el mantenimiento de esa luz nocturna se hacía extensible al resto de los componentes del clan familiar. Conozco el caso de una madre que tuvo que ir a socorrer a su hijo, enfermo y solo en un faro bastante aislado, y hacerse cargo del mantenimiento de la señal marítima. Por mi parte, viví personalmente la colaboración profesional de mi cónyuge en muchas ocasiones, pero en una de ellas debido a una reciente operación de hernia inguinal que había sufrido, con los puntos todavía sin quitar, y carente del apoyo de ningún compañero, tuve que darle todas las instrucciones necesarias en cuanto al relleno de combustible del grupo electrógeno, pues los

combustible del grup electro-gen, ja que en aquells temps els talls de corrent encara eren molt freqüents i en ser el dipòsit del grup força petit calia reomplir-lo sovint, i, en el meu estat no m'era possible aixecar els bidons de gasoil.

En un altre lloc m'he referit al cas de la dona del torrer del far d'Hormigas, al cap de Palos, que morí amb tres dels seus quatre fills durant el temporal que hi va haver la nit de l'1 de novembre de 1869, un cas paradigmàtic de la valentia que moltes d'aquelles fidels companyes van demostrar durant la seva vida en els fars més aïllats d'Espanya, en què de vegades van haver de fer front a llargs períodes sense poder disposar de massa queviures o a moments de gran angoixa en els quals fins i tot les seves vides van córrer perill. Foren nombrosos els casos d'esposes de faroners que van experimentar situacions extremes a causa de l'aïllament en què vivien. Seria molt llarg, i fins i tot digne d'un llibre, explicar les terribles experiències viscudes en fars com els d'Alborán, Chafarinas, les Columbretes, illa des Penjats i molts d'altres que, malgrat no estar en illots, van patir episodis veritablement dramàtics.

LES NOVES TECNOLOGIES

Com ja hem explicat, el Plan de Reforma del Alumbrado Marítimo de l'any 1902 introduïa interessants modificacions pel que fa a l'aparença de les llums i la proximitat entre elles, per la qual cosa es van haver d'incorporar les tecnologies més modernes en senyalització marítima, especialment les desenvolupades a



cortes del fluido eléctrico todavía eran muy frecuentes y el depósito del grupo era tan pequeño que al cabo de algunas horas se debía proceder a su repostado, y levantar aquellos bidones de gasóleo en mi estado me resultaba dolorosísimo, además de muy poco recomendable.

Ya hemos mencionado el caso de la mujer del torrero encargado del faro de Hormigas, frente a cabo de Palos, que murió junto con tres de sus cuatro hijos durante el temporal acaecido la noche del 1 de noviembre de 1869, todo un emblema de la valentía que muchas de aquellas fieles compañeras demostraron durante su vida en los faros más aislados de España, teniendo que enfrentarse en ocasiones a períodos de tiempo prolongados con escasez de víveres o incluso a momentos angustiosos donde sus vidas corrieron grave peligro. Pero fueron muchos otros los casos de esposas de fareros que tuvieron que verse en situaciones extremas ocasionadas por el aislamiento en el que desarrollaban su existencia. Sería muy extenso y digno de un libro aparte relatar las terribles experiencias acontecidas en faros como los de Alborán, Chafarinas, Columbretes, Penjats y muchos otros que, a pesar de no encontrarse en islotes, sufrieron episodios verdaderamente dramáticos.

LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS

Como ya hemos mencionado, el Plan de Reforma del Alumbrado Marítimo del año 1902 aportaba interesantes modificaciones en cuanto a la apariencia de las luces y la cercanía entre ellas, de forma que fue necesario incorporar las más modernas tecnologías desarrolladas en el mundo de la señalización marítima, sobre todo en

França, per tal de satisfer els requisits estipulats en el pla. En conseqüència, es van començar a substituir els vells sistemes de rotació, com el de na Pòpia, que estaven basats en carros circulars recolzats en unes rodes denominades galets, per uns altres que eliminaven el fregament d'aquelles rodes quan giraven, deixant que l'òptica surés sobre una tina de mercuri, per aconseguir així velocitats de rotació molt superiors. Entre els criteris adoptats en aquesta reforma de la il·luminació marítima destaquen, en relació amb els fars de sa Dragonera, les següents:

- Las apariencias que los faros han de presentar han de ser la de destellos relámpagos de color blanco en agrupaciones numéricamente escasas y de sencilla combinación, de modo que el reconocimiento de la luz pueda verificarse en un tiempo que no exceda de un minuto, periodo que aún deberá reducirse en los aparatos de nueva instalación.
- No se reproducirá una apariencia a distancia menor de 100 millas para los faros de recalada y de 50 para las demás luces de costa, pero se deberá procurar reducir cuanto sea posible el número de las características distintas para simplificar el sistema de apariencias y prevenir confusiones.
- Se procurará no emplear luces blancas fijas las cuales serán sustituidas por las de apariencia más característica presentando ocultaciones o eclipses agrupados.⁴⁴

Aquestes disposicions van afectar els nous fars de sa Dragonera. En el cas del de Llebeig, on inicialment s'havia pensat instal·lar un aparell de tercer ordre petit model, finalment es va optar per un de segon ordre, de més abast, amb una òptica de gir ràpid malgrat les seves grans dimensions. En el de cap Tramuntana també hi va haver canvis, ja que

Francia, para poder cumplir lo estipulado en el plan. De esta manera se comenzó a sustituir los viejos sistemas de rotación, como el de Na Pòpia, basados en carros circulares que se apoyaban en unas ruedas denominadas «galets», por otros donde se eliminaba el rozamiento que esas ruedas imprimían al producirse el movimiento giratorio y se dejaba la óptica flotar sobre una cuba de mercurio, con lo que se conseguían velocidades de rotación mucho mayores. Entre los criterios adoptados en esta reforma del alumbrado marítimo, cabe destacar, por lo que atañe a los faros de Sa Dragonera, los siguientes:

- Las apariencias que los faros han de presentar han de ser la de destellos relámpagos de color blanco en agrupaciones numéricamente escasas y de sencilla combinación, de modo que el reconocimiento de la luz pueda verificarse en un tiempo que no exceda de un minuto, período que aún deberá reducirse en los aparatos de nueva instalación.
- No se reproducirá una apariencia a distancia menor de 100 millas para los faros de recalada y de 50 para las demás luces de costa, pero se deberá procurar reducir cuanto sea posible el número de las características distintas para simplificar el sistema de apariencias y prevenir confusiones.
- Se procurará no emplear luces blancas fijas, las cuales serán sustituidas por las de apariencia más característica presentando ocultaciones o eclipses agrupados.⁴⁴

Esto afectó a los nuevos faros de Sa Dragonera, pues la óptica de Llebeig fue ya de giro rápido, a pesar de su gran tamaño, lo que motivó, además, que se potenciara su alcance, pasando de un aparato de tercer orden pequeño modelo, como se pensó en un principio, a uno de segundo orden. El de cabo Tramuntana se vio asimismo afectado, porque de haberse proyectado inicialmente como una simple torre provista de luz

de la previsió inicial que fos només una simple torre amb llum permanent, es va passar a redactar un projecte per a una llum amb aparença periòdica i atesa per un torrero, la qual cosa implicava construir-hi també un edifici, a més de la torre.

La tecnologia utilitzada per a la il·luminació del far de Llebeig fou un aparell de flotador de mercuri, amb una òptica de quatre lents de segon ordre que produïen una aparença de llampades aïllades cada cinc segons. El llum instal·lat era d'incandescència de vapor de petroli de 85 mil·límetres, sistema Chance. Com a il·luminació d'emergència es va optar per un llum «de nivell constant» amb un bec de cinc metxes, que podia funcionar amb petroli o oli de colza.

Com ja s'ha explicat, per supervisar el muntatge dels dos fars van venir de Madrid l'enginyer Rafael de la Cerda i el torrero Hermógenes Garrido, que es van encarregar d'ensenyar als torrers de sa Dragonera les característiques i el maneig dels nous aparells. El que presentava més dificultats a l'hora de fer-lo anar era el far de Llebeig, ja que els llums de tecnologia anglesa no s'havien utilitzat mai a les Balears fins aleshores. Era un sistema en el qual s'havien suprimit les metxes per produir la llum i s'utilitzava la incandescència del vapor del petroli, que s'aconseguia cremant una camisa o capçó —*capillo* en castellà— de seda impregnada en col·lodió. El col·lodió és una nitrocel·lulosa que ha tingut usos tan variats com la fabricació d'explosius, la fotografia o la infermeria.

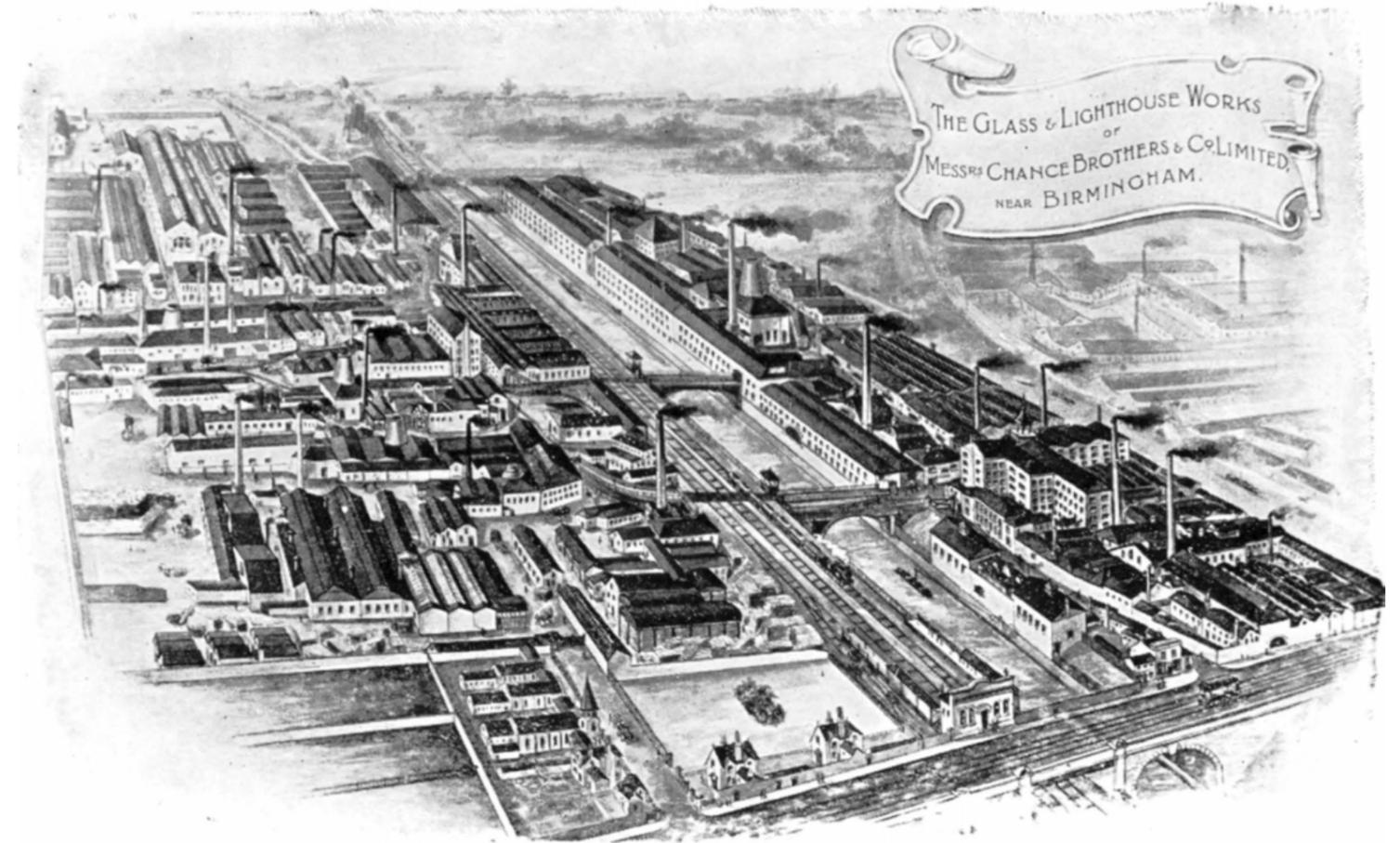
L'empresa que subministrava aquests llums era Chance Brothers and Co. Limited, de Birmingham. Per encendre'ls, primer calia posar a sota un petit llum d'alcohol col·locat de manera que la flama incidís en una peça denominada vaporitzador, que convertia en vapor el petroli líquid que hi ascendia. Si el torrero no aconseguia col·locar bé el llum d'alcohol, podia passar que la flama no toqués

permanente, se pasó a redactar un proyecto para una luz con apariencia periódica y atendida por un torrero, para lo cual se hacía necesario la construcción de un edificio con su torre.

La tecnología empleada para la iluminación del faro de Llebeig fue la de un aparato de flotador de mercurio con óptica de cuatro lentes de segundo orden que producía una apariencia de destellos aislados cada cinco segundos. La lámpara utilizada fue una de incandescencia de vapor de petróleo de 85 milímetros, sistema Chance. Además, como alumbrado de socorro se empleó una lámpara «de nivel constante» con mechero de cinco mechas, que podía ser utilizada mediante petróleo o aceite de colza.

Como ya hemos comentado, el ingeniero Rafael de la Cerda y el torrero Hermógenes Garrido, que se habían desplazado desde Madrid para supervisar el montaje de los dos faros, se preocuparon de mostrar a los torreros de Sa Dragonera las características y el manejo de los nuevos aparatos. Sobre todo era el faro de Llebeig el que representaba mayor dificultad en su gobierno, pues las lámparas de tecnología inglesa eran desconocidas hasta entonces en Baleares. Se trataba de un sistema que eliminaba las mechas para la producción de la luz y utilizaba la incandescencia del vapor del petróleo, cosa que se hacía quemando una camisa o capillo de seda impregnado en colodión. Curiosamente, el colodión es una nitrocelulosa que ha tenido usos tan variados como la fabricación de explosivos, la fotografía o la enfermería.

La empresa suministradora de estas lámparas era la Chance Brothers and Co. Limited, cuya base se encontraba en Birmingham. Para el encendido de estas lámparas era necesario primero situar debajo de ellas una pequeña lamparita de alcohol, que se debía colocar de forma que su llama incidiera en una pieza denominada vaporizador, que era precisamente la encargada de convertir en vapor el petróleo líquido que ascendía hasta ella. Si la pericia del torrero no era la adecuada, podía ocurrir que colocara la lamparita de alcohol en una



Imatge de Chance Brothers que apareixia estampada en el paper de correspondència de l'empresa.

el vaporitzador sinó el cremador, o tub Bunsen, i aleshores no es produïa la vaporització necessària. Un altre problema habitual era que, si el llum d'alcohol no es treia al cap dels quinze minuts estipulats (fins a aconseguir la màxima potència en el cremador), i es deixava més temps podia acabar produint-se una deflagració. Això és precisament el que els passava al començament als faroners de Llebeig, encara que ells en donaven la culpa a la mala qualitat del material. Més tard, però, per por de les explosions, es veu que la treien abans d'hora i aleshores la combustió no era l'adequada. Quan l'enginyer responsable es va posar en

Imagen de Chance Brothers que aparecía estampada en el papel que la empresa utilizaba para su correspondencia oficial.

posición en la que su llama no tocara el vaporizador, sino el quemador o tubo Bunsen, y entonces no se producía la vaporización requerida. Otra contrariedad típica acontecía cuando, en lugar de retirar esa lamparita a los 15 minutos preceptivos (hasta conseguir la máxima potencia en el quemador), se dejaba en su lugar más tiempo pudiéndose entonces producir una deflagración. Precisamente esto es lo que al principio les ocurría a los guardianes del faro de Llebeig, aunque ellos lo achacaban a la mala calidad del material. Pero más tarde, por miedo a las explosiones, se conoce que retiraban la lamparilla de alcohol antes de lo debido y entonces la combustión no era la adecuada. Después

contacte amb l'empresa subministradora per exposar el problema i comentar de passada l'excessiu consum de reixetes que provocava, des d'Anglaterra es va enviar una nota al Servei Central de Fars de Madrid, que després fou comunicada a Palma:

La sociedad Chance a la cual hice presente el considerable consumo de rejillas habido en el quemador de la lámpara de incandescencia del faro de Cabo Lebeche atribuyéndolo a la mala calidad del material, contesta que es indudable depende de alguna defectuosa operación en el servicio de la lámpara, siendo posible que se encienda el quemador demasiado pronto, pues aunque sea factible realizarlo a los pocos minutos, consideran lo más conveniente mantener la lámpara de alcohol debajo del vaporizador por lo menos 10 minutos; de este modo se consigue una vaporización más perfecta cuando se coloca el capillo, y se impide la rápida destrucción de las rejillas.⁴⁵

Vist avui, costa d'imaginar aquelles lluites amb les explosions dels llums, aquelles desavinences amb la novetat; costa d'imaginar la nostàlgia que de segur devien arribar a sentir de les altures, perquè allà, al capdavant, els llums no explotaven, ni el far s'apagava amb tanta freqüència, era com si al Cingle el far fos una roca més, però a Llebeig tot era nou. Precisament, aquesta és la gran lluita de l'home modern, la seva contínua adaptació al ràpid canvi tecnològic, insaciable, fagomaniac, menjador compulsiu de peces, micropeces i nanopeces, canvi al qual intentem adaptar-nos tots fins que arriba un moment, una edat, en la qual comences a deixar d'esforçar-te per aconseguir-ho, a abandonar la nau del progrés per navegar en la teva petita i particular embarcació, veient com el vaixell del futur s'allunya amb les seves invencions.

Sí, davant d'aquest far ara humanament buit, penso en la lluita d'aquells torrers contra els nous

de que el ingeniero encargado se dirigiera a la empresa inglesa para exponerles el problema y comentarles de paso el excesivo consumo de rejillas que provocaba, aquellos remitieron una nota al Servicio Central de Faros de Madrid, que fueron transmitidas a su vez a Palma:

La sociedad Chance a la cual hice presente el considerable consumo de rejillas habido en el quemador de la lámpara de incandescencia del faro de Cabo Lebeche atribuyéndolo a la mala calidad del material, contesta que es indudable depende de alguna defectuosa operación en el servicio de la lámpara, siendo posible que se encienda el quemador demasiado pronto, pues aunque sea factible realizarlo a los pocos minutos, consideran lo más conveniente mantener la lámpara de alcohol debajo del vaporizador por lo menos 10 minutos; de este modo se consigue una vaporización más perfecta cuando se coloca el capillo, y se impide la rápida destrucción de las rejillas.⁴⁵

Desde nuestra contemporaneidad, cuesta imaginar aquellas luchas con las explosiones de lámparas, aquellas desavenencias con lo novedoso; cuesta imaginar la segura nostalgia que llegarían a sentir de las alturas, porque allí, al fin y al cabo, las lámparas no explotaban, ni el faro se apagaba con tanta frecuencia, y es que en el Cingle parecía que el faro ya se había convertido en una roca más, pero en Llebeig todo era nuevo. Precisamente, esa es la gran lucha del hombre moderno, su continua adaptación al rápido cambio tecnológico, insaciable, fagomaniaco, comedor compulsivo de piezas, micropiezas y nanopiezas; cambio al que todos intentamos adaptarnos hasta que llega un momento, una edad, en la que comienzas a dejar de esforzarte en el empeño, a abandonar la nave del progreso para navegar en tu pequeño y particular bote, viendo cómo se aleja el buque del futuro con sus inventos.

Sí, delante de este faro ahora humanamente vacío, pienso en la lucha de aquellos torreros contra los nuevos sistemas de iluminación, en su desesperación por



Llum Chance de 85 mm, com els que s'utilitzaven al far de Llebeig.

Modelo de lámpara Chance de 85 milímetros que se usaba en el faro de Llebeig.

sistemes d'il·luminació, en la seva desesperació per continuar navegant en el vaixell de la tecnologia, perquè s'hi jugaven la vida i la de molts navegants, a més del sou i la professió, de manera que no tenien cap altra opció. Però les explosions al far de Llebeig van continuar, la qual cosa volia dir que restava apagat, de vegades una bona estona, mentre els torrers intentaven solucionar els problemes o posar en funcionament un llum nou. I és per això que l'enginyer va fer-ne col·locar un d'emergència en previsió de possibles problemes.

El sistema d'emergència de Llebeig era un llum de nivell constant, que no era res més que un dipòsit de combustible col·locat a la mateixa altura que un bec de cinc metxes concèntriques al qual estava connectat mitjançant uns tubs. El principi dels vasos comunicants feia la resta, proporcionant al petroli la pressió necessària per pujar fins al bec i després, per capil·laritat, a través de les metxes.

seguir navegando en el buque de la tecnología, porque en ello les iba la vida y la de muchos navegantes, además del sueldo y su profesión, así que no tenían opción a otra cosa. Pero las explosiones siguieron sucediéndose en el faro de Llebeig, por lo que permanecía apagado durante, a veces, largos minutos, mientras los torreros procedían a solucionar los problemas o poner otra lámpara Chance en servicio. Por eso el ingeniero ordenó colocar una lámpara de emergencia para cuando ocurriera alguna de esas contrariedades.

El sistema de emergencia para el alumbrado del que disponían en Llebeig consistía, como ya adelantábamos más arriba, de una lámpara de nivel constante que no era otra cosa que un depósito para el combustible, elevado a una altura igual a la que se encontraba un mechero de cinco mechas concéntricas y al que se conectaba mediante unas tuberías. El principio físico conocido como «vasos comunicantes» hacía el

Llum de nivell constant, que s'utilitzava com a reserva al far de Llebeig.

Lámpara de nivel constante que se usaba como reserva en el faro de Llebeig.



A poc a poc, però, s'establí l'harmonia entre els llums Chance i els torrers; a poc a poc s'aconseguí l'entesa entre ells i s'avingueren a la convivència; a poc a poc la rutina es va anar ensenyorint del temps, de la mateixa manera que l'ordre ho va fer de l'espai. De manera que els núvols van tornar a sobrevolar lentament el far, amb prou temps per observar uns habitants doblement tancats: en una illa i en un far; un aïllament al quadrat que alguns elevarien a la tercera potència en entotsolar-se. Perquè, què és l'home, sinó una espècie entotsolada? Kant va dir que l'home era un fi en si mateix, però jo estic convençut que l'entotsolament de l'home no té fi.

Finalment, el 23 d'octubre de 1912, és a dir, gairebé després de dos anys de lluita amb aquells maleïts llums, era el moment d'ensenyar-ne el maneig a altres faroners de Mallorca, per la qual cosa l'enginyer en cap va decidir que els torrers dels fars de Formentor i Capdepera anessin al de Llebeig per fer-hi pràctiques amb els nous sistemes Chance d'incandescència. Cal dir, però, que en aquella època hi havia dos fars, el de Punta de l'Avançada i el de Cavalleria, que ja tenien llums d'incandescència de vapor de petroli, però no eren els Chance anglesos, sinó uns altres, alemanys i francesos, que no van tenir massa projecció a les Balears.

A Tramuntana, tot era més tranquil, amb la seguretat que dona allò que es coneix, el que és amigable, el que està domesticat, perquè així, domesticats, era com calia considerar els llums Maris d'una metxa, de fàcil maneig, sense mecanismes, sense complicacions, només un dipòsit per al petroli i una metxa per encendre. En realitat, aquests llums derivaven del que havia inventat el 1784 el químic suís Ami Argand, anomenat més tard quinqué (originàriament *quinquet*), després que un farmacèutic francès hi introduís algunes

resto, otorgando la presión necesaria al petróleo para que ascendiera hasta el mechero y luego, mediante capilaridad, a través de las mechas.

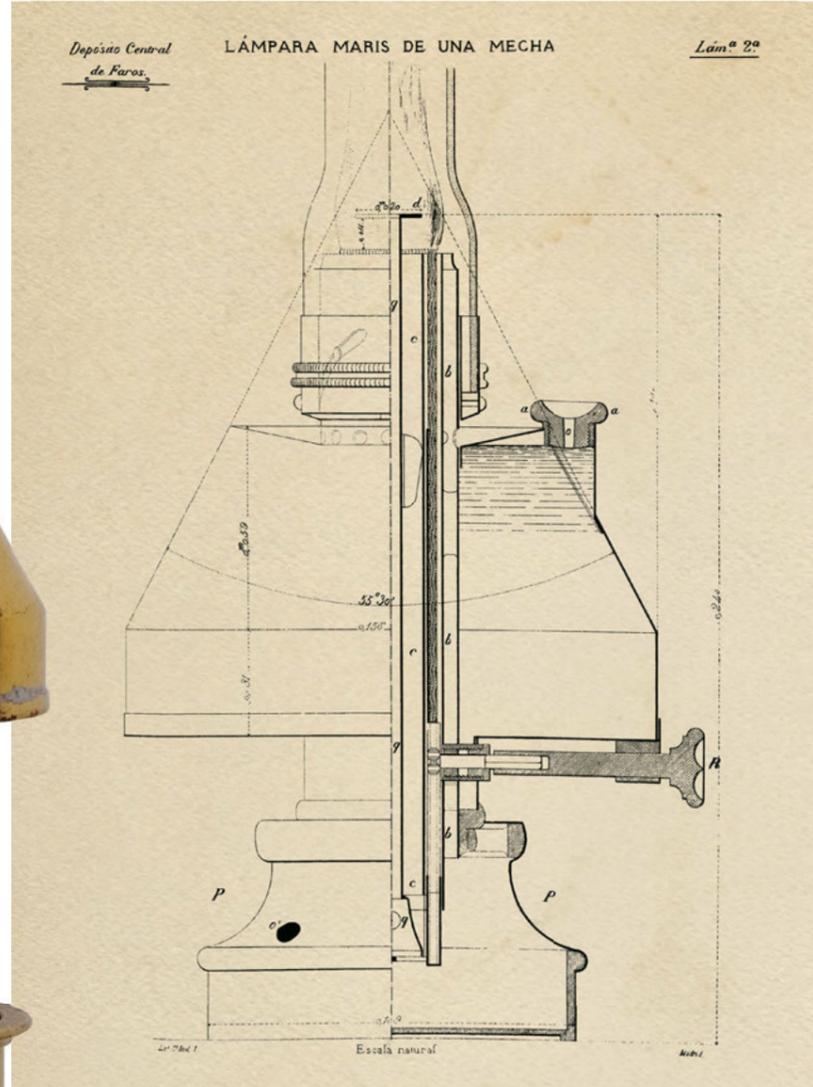
Poco a poco, se estableció la armonía entre las Chance y los torreros; poco a poco se entendieron entre ellos y se avinieron a la convivencia; poco a poco la rutina pudo adueñarse del tiempo de la misma forma que el orden lo haría con el espacio. Así que las nubes volvieron a sobrevolar lentamente el faro, con tiempo suficiente para observar a unos habitantes doblemente encerrados: en una isla y en un faro; un aislamiento al cuadrado que algunos elevarían a la tercera potencia al ensimismarse. Pero ¿qué otra cosa es el hombre, sino una especie ensimismada? Kant dijo que el hombre era un fin en sí mismo, pero yo creo verdaderamente que en el hombre su ensimismamiento no tiene fin.

Finalmente, el 23 de octubre de 1912 —es decir, casi dos años después de luchar contra esas malditas lámparas— era ya momento de enseñar su manejo a otros fareros de Mallorca, así que el ingeniero jefe dispuso que los torreros encargados de los faros de Formentor y Capdepera pasasen al de Llebeig para hacer prácticas con los nuevos sistemas Chance de incandescencia. Es verdad que en otros dos faros, el de Punta de l'Avançada y el de Cavalleria, se habían colocado ya lámparas de incandescencia de vapor de petróleo, pero no las Chance inglesas, sino otras alemanas y francesas que tuvieron muy poca proyección en nuestras islas.

En Tramuntana, mientras tanto, todo ocurría mucho más tranquilamente, con la seguridad que ofrece lo conocido, lo amigable, lo domesticado, porque domesticadas estaban las lámparas Maris de una mecha, esas de fácil manejo, sin mecanismos, sin complicaciones, nada más que con un depósito para el petróleo y una mecha que encender. En realidad, este tipo de lámparas era una derivación de la que en 1784 había inventado el químico suizo Ami Argand, que más tarde fue conocida como quinqué (*quinquet* originalmente), porque un farmacéutico

Llum Maris d'una metxa, sistema utilitzat al far de Tramuntana.

Lámpara Maris de una mecha. Sistema utilizado en el faro de Tramuntana.



milliores i el bategés amb el seu nom; qui sap si potser es podria considerar un dels primers robaris de patents coneguts!

En qualsevol cas, el seu funcionament no tenia cap complexitat, de manera que el torrer de Tramuntana no tenia els problemes dels seus companys a l'altra punta de l'illa. L'única novetat d'aquell far, per bé que només ho era a sa Dragonera, ja que en altres llocs ja s'utilitzava, era el sistema de rotació mitjançant flotador de

francés que introdujo algunas mejoras en el aparato le dio su nombre (¿no podría ser considerado esto como uno de los primeros robos de patentes conocidos?).

En cualquier caso, su funcionamiento no revestía ninguna complejidad, así que el torrero de Tramuntana se evitaba pasar por los agobios de sus compañeros del otro extremo. La única novedad a la que se enfrentaba, y que al fin y al cabo solo era novedad para Sa Dragonera, puesto que en otros lugares ya se utilizaba cada vez más frecuentemente, era el sistema de rotación mediante

Òptica instal·lada a Tramuntana el 1910, actualment al far de Portocolom.

Óptica instalada en Tramuntana en 1910, que ahora está en el faro de Portocolom.



mercuri, que en aquest cas concret en necessitava 20,5 quilos. El regulador de velocitat emprat tant a Llebeig com a Tramuntana ja era de fricció, més modern que el d'aletes de na Pòpia. La màquina de rellotgeria per a la rotació del far de Tramuntana, però, tenia un timbre mecànic per avisar si la velocitat de gir era dos o tres segons més lenta del que s'havia establert per a una revolució completa de l'òptica. I això és el que va passar el febrer de 1924, quan la màquina es va aturar i va obligar el torrer a passar-se quatre nits fent girar l'òptica amb les mans. La màquina de rotació de Llebeig també va donar problemes i fou substituïda el 1932 per una de més moderna, també de Chance Brothers.

Quant al petroli utilitzat en els nous fars, l'enginyer Miguel Massanet i el representant del contractista del subministrament de petroli per als fars espanyols durant el període 1909-1911, Juan Ramis Cerdá, es reuniren per examinar una partida de 2.755 quilos destinada a sa Dragonera. Entre les proves a què era sotmès el petroli abans d'acceptar-lo, es comprovava que un paper impregnat de tintura de tornassol, que prèviament s'envermellia amb un àcid, conservava el color vermell després d'introduir-lo en el petroli; també se n'analitzaven la transparència i l'absència de materials que l'enterbolissin. Una altra prova que es feia era alimentar un llum normal, i deixar-lo encès setze hores, comprovant que la llum fos brillant i que no calgués esmocar la metxa, és a dir, eliminar el ble cremat perquè continués lluint amb la mateixa intensitat. De la quantitat examinada, el tècnic va contractar-ne 2.697 quilos per a Llebeig i 29 quilos per a Tramuntana. Pot sorprendre la gran diferència entre les dues quantitats, però cal recordar que el far de Tramuntana era de cinquè ordre i tenia un llum Maris d'una sola metxa que consumia molt menys que el Chance de l'altre far, i que, a més, a

flotador de mercurio, que para este faro requería la cantidad de 20,5 kilos. El regulador de velocidad utilizado tanto en Llebeig como en Tramuntana era ya de fricción, más moderno que los de aletas descritos al detallar la maquinaria del faro de Na Pòpia. Eso sí, la máquina de relojería para la rotación del faro de Tramuntana disponía de un timbre mecánico para avisar en el caso de que la velocidad de giro bajase en dos o tres segundos de lo establecido para una revolución completa de la óptica, cosa que ocurrió en febrero de 1924 cuando la mencionada máquina se empeñó en detener su giro nocturno y obligó al torrero a pasarse cuatro noches seguidas haciendo girar la óptica con sus propias manos. Por su parte, la máquina de rotación empleada en Llebeig comenzó a dar problemas y fue sustituida en 1932 por otra más moderna también de la casa Chance Brothers.

Por lo que respecta al petróleo empleado en estos dos nuevos faros, se habían reunido ya el ingeniero Miguel Massanet y el representante del contratista del suministro de petróleo para los faros de España durante los años 1909 y 1911, Juan Ramis Cerdá, para examinar una partida de 2.755 kilos con destino a Sa Dragonera. Entre las pruebas a las que el petróleo era sometido antes de aceptarlo para el uso de los faros, estaban el comprobar que un papel, impregnado de tintura de tornasol y previamente enrojecido por un ácido, conservara el color rojo después de introducirlo en el petróleo, además, claro está, de analizar su transparencia y la ausencia de materiales que lo enturbiaran. También se le ponía a prueba alimentando con él una lámpara normal y dejándola iluminar durante 16 horas, comprobando que su luz fuera brillante y que no hubiera necesidad de despabilar la mecha, es decir, quitarle la parte quemada para que pudiera seguir luciendo con la intensidad usual. De esa cantidad examinada, el ingeniero decidió contratar 2.697 kilos para Llebeig y 29 kilos para Tramuntana. Puede llamar la atención la enorme diferencia existente entre ambas cantidades de combustible, pero hemos de recordar que el faro de Tramuntana era de quinto orden,

Tramuntana s'havien dut els 155 quilos que restaven a na Pòpia quan es va apagar.

Aquesta comanda, de finals del 1910, s'havia fet abans que s'acabés el període del contracte de subministrament per al període esmentat, però el maig de 1911, ja amb un contracte diferent, s'envien a Llebeig 4.969 quilos de petroli, que transportà el *Laud Internacional*. Les embarcacions que duien el petroli a l'illa anaven variant, i el 1912 el subministrament el va fer la balandra *Joven Dolores*, el patró de la qual era Damián Bonet, però més endavant serien unes altres barques i uns altres patrons els encarregats de fer-ho.

LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Setze anys després que, de resultes de la guerra amb els Estats Units, s'apaguessin els fars de les Balears durant cinc dies, el 8 d'agost de 1914 es va rebre en els dos fars de sa Dragonera la notificació següent:

El Sr. Gobernador civil de la provincia en oficio de 3 del actual me dice lo siguiente:

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 Torrereros de faros de esta provincia me comuniquen 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 mercantes o de guerra, rumbo aparente. La petición y adquisición de estos datos sólo tienen carácter informativo sin otro alcance y será conveniente advertirlo así, si V.S. lo

con una lámpara Maris de una sola mecha que consumía muchísimo menos que la Chance del otro faro, y además que habían destinado, por otra parte, al faro de Tramuntana los 155 kilos sobrantes del viejo faro apagado.

En este caso, a punto ya de terminar el año 1910, había que aprovechar el plazo establecido para la contrata de los años antes mencionados, pero en mayo de 1911, y formando ahora parte de una nueva contrata, se envían a Llebeig 4.969 kilos de petróleo, que son llevadas a la isla en el *Laud Internacional*. Las embarcaciones en las que se transportaba el petróleo iban cambiando; así, en 1912 se hizo la entrega mediante el balandro *Joven Dolores*, cuyo patrón era Damián Bonet, pero más adelante serían otras las barcas y otros los patrones.

LA PRIMERA GUERRA MUNDIAL

Solo habían pasado dieciséis años desde que se mandaron apagar los faros de Baleares durante cinco días, como consecuencia de la guerra con Estados Unidos, cuando se recibió en los dos nuevos faros una notificación con fecha 8 de agosto de 1914 donde se podía leer:

El Sr. Gobernador civil de la provincia en oficio de 3 del actual me dice lo siguiente:

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 Torrereros de Faros de esta provincia me comuniquen 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 mercantes o de guerra, rumbo aparente. La petición y adquisición de estos datos sólo tienen carácter informativo sin otro

cree oportuno a los Torreros para que no le den otra importancia ni causa de alarma de ninguna clase.⁴⁶

Començava, doncs, la Gran Guerra, i els faroners de sa Dragonera es van disposar a albirar l'horitzó per veure quins vaixells passaven a prop, intentar endevinar-ne el rumb i el pavelló, imaginar la missió bèl·lica que els havia dut fins en aquelles latituds, tot esperant que la sang de la contesa no esquitxés la pell del dragó on vivien, sense saber, però, que no faltaven massa anys perquè la sang inundés la vida espanyola sense haver d'anar a buscar els enemics més enllà de les fronteres. Mentrestant, i per si calia apagar el far, a Tramuntana es va rebre una nota en què s'especificava una curiosa contrasenya:

Muy Sr. Mío: si viniera el caso de tenerse que transmitirse la orden secreta de que se apaguen los faros se le enseñará a V. un telegrama, bien firmado por mí, por el Sr. Ingeniero Encargado o por el Sr. Ingeniero Jefe que irá dirigido al caminero Bartolomé Palou de la carretera de Palma a Andratx, el cual contendrá las siguientes palabras: «Cúmplase orden anunciada». Probablemente se lo enseñará a V. el mismo Sr. Palou. Caso que le sea enseñado dicho telegrama, apague V. inmediatamente el faro. Conviene guarde V. absoluta reserva sobre el particular, y sobre todo en la clave, porque de saberlo otra persona pudiera poner el telegrama con las indicadas palabras y ser falso.

Si viniera el caso comuniqué V. inmediatamente haber cumplido la orden.⁴⁷

No deixa de ser una mica naïf ressuscitar avui aquelles claus suposadament secretes, si tenim en compte que aquella correspondència passava per diverses mans abans no arribava al far, i que no devia ser massa complicat accedir al seu contingut, en aquest cas concret l'ordre que s'havia de

alcance y será conveniente advertirlo así, si V.S. lo cree oportuno a los Torreros para que no le den otra importancia ni causa de alarma de ninguna clase.⁴⁶

Comenzó, pues, la Gran Guerra, y los fareros de Sa Dragonera se dispusieron a otear el horizonte para ver qué barco pasaba por sus cercanías e intentar adivinar su rumbo, su pabellón y la misión bélica que les había llevado a esas latitudes, esperando que la sangre de la contienda no salpicase la piel del dragón donde ellos habitaban. No sabían que faltaba ya poco tiempo para que esa sangre inundara la vida española sin la necesidad de buscar enemigos allende las fronteras, pues saldrían de sus propias entrañas. Mientras tanto, por si hubiera la necesidad de apagar el faro, se recibió en Tramuntana una nota del ayudante donde se especificaba una curiosa contraseña:

Muy Sr. Mío: si viniera el caso de tenerse que transmitirse la orden secreta de que se apaguen los faros se le enseñará a V. un telegrama, bien firmado por mí, por el Sr. Ingeniero Encargado o por el Sr. Ingeniero Jefe, que irá dirigido al caminero Bartolomé Palou de la carretera de Palma a Andratx, el cual contendrá las siguientes palabras: «Cúmplase orden anunciada». Probablemente se lo enseñará a V. el mismo Sr. Palou. Caso que le sea enseñado dicho telegrama, apague V. inmediatamente el faro. Conviene guarde V. absoluta reserva sobre el particular, y sobre todo en la clave, porque de saberlo otra persona pudiera poner el telegrama con las indicadas palabras y ser falso.

Si viniera el caso comuniqué V. inmediatamente haber cumplido la orden.⁴⁷

Si pensamos que esta correspondencia iba pasando por varias manos hasta llegar al faro y que no debería ser muy complicado acceder a ella, hoy nos parece bastante ingenuo que el autor de este mensaje pensase que era una buena idea transmitir de esta forma una orden secreta y una clave igualmente secreta. Un secreto



complir i la clau que es faria servir arribat el moment, manuscrit tot en un senzill paper. Un secret neutral, una neutralitat distant, una distància que almenys no va impedir que el rei Alfons XIII dugués a terme una important tasca humanitària organitzada institucionalment, col·laborant en la recerca de determinades persones desaparegudes durant la guerra en resposta a les peticions fetes per familiars desesperats. Però tot això, als torrers de sa Dragonera els agafava molt lluny, i ells ja tenien prou feina encarregant-se de la seva llum i de vigilar si per allà passava algun vaixell de guerra per informar, senzillament, les autoritats corresponents.

En la documentació del far de Llebeig trobem algun incident relacionat amb aquest crucial

neutral, una neutralidad distante, una distancia que al menos no impidió que el monarca de entonces, Alfonso XIII, realizara una importante labor humanitaria institucionalmente organizada, colaborando en la búsqueda de determinadas personas desaparecidas en la contienda, y cuya petición directa la había solicitado alguno de sus desesperados familiares. Pero eso a los torreros de Sa Dragonera les pillaba un poco a desmano, ellos bastante tenían con cuidar de su luz y vigilar si pasaba algún buque de guerra por los alrededores para, sencillamente, dar parte a las autoridades correspondientes.

Es en la documentación del faro de Llebeig donde encontramos algún percance relacionado con este crucial conflicto bélico, que tan devastador fue para una Europa a la que todavía le quedaba por ver lo peor de

conflicte bèl·lic, que tan devastador va ser per a una Europa que encara havia de veure el pitjor de la condició humana. El 17 de febrer de 1917, a les quatre de la tarda, els guardians del far van veure a l'aigua un bot amb sis naufragos que demanaven ajuda a crits. A causa del fort temporal, els faroners no podien fer-se a la mar per ajudar-los, de manera que els van fer senyals per indicar-los el rumb cap a cala Lladó. Finalment, aquells pobres mariners aconseguiren desembarcar a la cala, on van ser atesos per la gent del far. Eren el capità Salvo Giacomino i els cinc tripulants del bergantí goleta *Italiano*, que s'havia enfonsat en rebre l'impacte d'un torpede llançat per un submarí austrohongarès, a 34 milles de sa Dragonera. El capità va fer nit al far de Llebeig, on li oferiren roba i diners, que rebutjà al·legant que ja en tenia. La resta d'homes no sabem on van dormir, i els documents consultats només diuen que, l'endemà, un dels torrers els acompanyà al Port d'Andratx, on els lliurà a l'autoritat de Marina.

L'ajuda dels faroners als naufragos italians fou agraïda per diversos superiors, de la qual cosa se feu ressò el torrer encarregat en una nota que crida una mica l'atenció per la humilitat amb què accepta l'agraïment. Humilitat i, potser, una mica d'indolència? Vegem-ho:

Tengo el honor de comunicarle que ayer recibí tres comunicaciones mandadas por V., una de las cuales del Servicio Central, otra del Negociado de Señales Marítimas y la otra del Sr. Ingeniero Jefe de esta Provincia, dando las gracias a todos los Torreros de este faro, por la humanitaria acción llevada a cabo por los mismos. Lo que he hecho extensivo a los demás Torreros. También le manifiesto que he recibido una lata conteniendo 15 Kilogramos de alcohol. Igualmente recibí 24 sobres con sus correspondientes facturas, para la correspondencia de esta.

la condición humana. Así, el 17 de febrero de 1917, a las cuatro de la tarde, los guardianes de este faro divisaron en el mar un bote con seis naufragos que pedían a grandes voces ayuda. Los fareros, debido al fuerte temporal reinante, se vieron incapaces de salir en su rescate, por lo que comenzaron a hacerles señas desde la costa para indicarles el rumbo hacia cala Lladó. Finalmente, esos pobres marinos consiguieron desembarcar en esta cala y allí fueron socorridos por el personal del faro. Resultaron ser el capitán Salvo Giacomino y los cinco tripulantes del bergantín goleta *Italiano*, que fue enviado a pique por el impacto que le ocasionó el torpedo de un submarino austrohúngaro a 34 millas de Sa Dragonera. El capitán pernoctó en el faro de Llebeig, donde se le ofreció ropa y dinero, lo cual rehusó alegando que ya tenía. En la documentación oficial del faro no se dice nada sobre el lugar donde pasaron la noche los cinco marineros restantes. Solo se añade que al día siguiente uno de los torreros los acompañó al puerto de Andratx, donde se les entregó a la autoridad de Marina.

Esta actitud de los fareros, de socorro a los naufragos italianos, fue agradecida por varios de sus superiores, cosa de la que el torrero encargado acusó recibo en una nota donde llama la atención la humildad con que se asimila el agradecimiento. Humildad y, quizá, ¿algo de indolencia? Veamos:

Tengo el honor de comunicarle que ayer recibí tres comunicaciones mandadas por V., una de las cuales del Servicio Central, otra del Negociado de Señales Marítimas y la otra del Sr. Ingeniero Jefe de esta Provincia, dando las gracias a todos los Torreros de este faro por la humanitaria acción llevada a cabo por los mismos. Lo que he hecho extensivo a los demás Torreros. También le manifiesto que he recibido una lata conteniendo 15 Kilogramos de alcohol. Igualmente recibí 24 sobres con sus correspondientes facturas, para la correspondencia de esta.



En aquest comunicat em sorprèn força que es faci referència a les mostres d'agraïment rebudes pel rescat dels naufragos alhora que es confirma la recepció d'alcohol i sobres, tot amb la mateixa consideració. Notificacions flegmàtiques, però estímuls per a emocions ben diferents: les primeres, simples paraules que provoquen un somriure, perquè tot el que és insòlit es barreja amb el que és còmic sempre que no sigui dolorós, i les felicitacions dels superiors eren d'allò més extraordinàries; les segones, però, eren necessitats de caire ben divers, ja que, si se n'oblidaven i el resultat era que no es podia

Me llama poderosamente la atención que en un mismo comunicado se haga mención del reconocimiento por haber participado en el rescate de seis naufragos y del acuse de recibo de alcohol y sobres, todo al mismo nivel, notificaciones flemáticas, aunque estímulos de emociones bien diferentes: las primeras, simples palabras provocadoras de una sonrisa, porque todo lo insólito se mezcla con lo cómico siempre que no duela, y los parabienes de los superiores resultaban de lo más extraordinario; sin embargo, las segundas eran necesidades de muy distinta índole, pues si se descuidaban en ellas y por su culpa peligrase el encendido de la

AÑO DE 181907.

MES	DIA	TURNO	ANOTACIONES
Noviembre	16		A pescar obladas
	17		Alas 9 pasó por encima la Dragonera a una poca altura un dirigible, al parecer la bandera Alemana, con direccion a la punta del moro
	18		Todo el dia en el faro
	19		El 1.º vino a ver en el faro de Bramuntana para prestar servicio que el 1.º Jaime se va con licencia. Ha venido un Pepe Juan Vintaja con don ju
	20		Todo el dia en el faro
	21		A pescar obladas, y Meras picados del aparejo de raste
	22		Todo el dia en el faro
	23		Todo el dia en el faro
	24		Todo el dia en el faro
	25		A pescar obladas
	26		Todo el dia en el faro

Libre d'operacions del torrer Ramón Castell. Gentileza de la familia Castell i de Jaime García-Delgado.

Libro de operaciones del torrero Ramón Castell. Gentileza de la familia Castell y de Jaime García-Delgado.

encendre la Chance o hi havia algun problema amb la documentació enviada, aleshores en la següent notificació que rebessin de Palma no hi llegirien felicitacions, sinó més aviat alguna esbroncada i, potser, una sanció econòmica.

Una curiosa anècdota d'aquell mateix any 1917 fou el pas d'un dirigible per damunt de sa Dragonera, fet que, evidentment, va cridar l'atenció dels torrers de Llebeig, que ho van reflectir en el llibre d'operacions d'un d'ells, juntament amb altres anotacions quotidianes com anar a pescar oblades, probablement una cosa més important per a ells que l'anodí pas d'un dirigible.

Chance o corriera alguna contrariedad la documentación requerida, y entonces no serían felicitaciones lo que pudieran leer en la siguiente comunicación procedente de Palma, sino, antes bien, la reprimenda y quizá el descuento de algún día de haber.

Una curiosa anècdota correspondiente a ese mismo año de 1917 fue el paso de un dirigible por encima de Sa Dragonera, algo que por supuesto llamó la atención de los torreros del faro de Llebeig, lo cual quedó reflejado en el libro de operaciones de uno de ellos, junto con otras anotaciones cotidianas como la de irse a pescar obladas, algo para aquellos fareros seguramente mucho más importante que el anodino paso de un dirigible.

Seguint amb els naufragis, tot i que sense relació ja amb la Gran Guerra, anys més tard es va enfonsar un vaixell prop de sa Dragonera que motivà que des de Palma s'enviés un escrit a Llebeig sol·licitant informació meteorològica dels dies 18, 19 i 20 de febrer de 1933, per intentar aclarir les causes del naufragi del pailebot *Concha Jiménez*.

Tenint en compte la crueltat de la Primera Guerra Mundial, pot semblar una frivolitat que faci referència al fet que explicaré tot seguit com una conseqüència del conflicte bèl·lic, però em sembla oportú esmentar-lo perquè, al meu parer, reflecteix una situació política i social que, malgrat la neutralitat d'Espanya, no estava exempta de certes tensions i precaucions que d'alguna manera alteraven la vida mallorquina.

El cas és que el mestre de s'Arracó, Joaquín Ferrer, volia dur els seus alumnes a visitar el far de Llebeig per explicar-los com funcionava, i havia demanat a l'encarregat del far si podien fer el desplaçament amb la moderna embarcació oficial per al servei de senyals marítimes que s'acabava d'adquirir. El faroner va comunicar la petició als seus superiors, que van respondre així:

En vista del oficio de V. de fecha de hoy referente a la petición del Maestro de Instrucción pública de S'Arracó, para visitar el faro de Cabo Lebeche, me apresuro a manifestarle que, en virtud de lo que prescribe el reglamento, no hay inconveniente en que el Torrero encargado deje visitar por secciones el faro; pero teniendo en cuenta lo acordado con Carabineros y Aduana, en virtud de las circunstancias actuales, no es posible sin autorización escrita y expresa de dichas entidades, permitir que utilicen el *Orión* personas no afectas al servicio del faro o de sus obras, las que además deberían reducirse al mínimo que indicara el Patrón, según el estado del tiempo, y declarar que renunciaban a reclamaciones en caso de incidentes,

Siguiendo con los naufragios, aunque sin ninguna relación ya con la Gran Guerra, años más tarde ocurrió un hundimiento en las cercanías de Sa Dragonera que ocasionó la recepción en Llebeig de un escrito enviado por los superiores de Palma solicitando información meteorológica respecto a los días 18, 19 y 20 de febrero de 1933, para intentar esclarecer las causas del naufragio del pailebote *Concha Jiménez*.

Teniendo en cuenta la crueldad que revistió la Primera Guerra Mundial, podría parecer una frivolidad referirse al siguiente hecho que voy a narrar como una consecuencia del conflicto bélico, pero, sin embargo, me parece acertado traerlo a colación porque refleja, bajo mi opinión, una situación política y social que, aunque inmersa en la neutralidad, no estaba exenta de ciertas tensiones y precauciones que de alguna manera alteraban la cotidianidad mallorquina.

Y es que resulta que el maestro de S'Arracó, Joaquín Ferrer, quería ir con sus alumnos a visitar el faro de Llebeig para explicarles a los chicos el funcionamiento de un faro, y para ello quería llegar a Sa Dragonera con la moderna embarcación oficial del servicio para las señales marítimes que se acababa de adquirir y así lo solicitó al encargado del faro. Este lo comunicó por su parte a los superiores, quienes a su vez respondieron más tarde en los siguientes términos:

En vista del oficio de V. de fecha de hoy referente a la petición del Maestro de Instrucción pública de S'Arracó para visitar el faro de Cabo Lebeche, me apresuro a manifestarle que, en virtud de lo que prescribe el reglamento, no hay inconveniente en que el Torrero encargado deje visitar por secciones el faro; pero teniendo en cuenta lo acordado con Carabineros y Aduana, en virtud de las circunstancias actuales, no es posible sin autorización escrita y expresa de dichas entidades permitir que utilicen el *Orión* personas no afectas al servicio del faro o de sus obras, las que además deberían reducirse al mínimo que indicara el Patrón, según el estado del tiempo, y declarar que renunciaban a

por falta de aparatos de salvamento y marineros para llevar tanto pasaje.⁴⁸

De manera, doncs, que aquestes «circumstancies» a las quals es fa referència, que no eren altres que la guerra que assolava part d'Europa, posaven l'embarcació del servei de fars en la conjuntura d'haver de dependre d'altres institucions com els Carrabiners o Duanes. Finalment, cal deduir que al mestre tot plegat li degué semblar massa complicat i va renunciar a la seva idea, ja que a la documentació oficial del far no hi ha cap referència a la visita.

És molt probable que una de les raons que havien motivat la iniciativa del mestre de s'Arracó degué ser l'adquisició que havia fet la Direcció de Palma d'una llanxa motora denominada *Orión*, a la qual s'havien assignat un patró i un encarregat de transportar els efectes des de la Lladó fins als fars. La nova embarcació, que escurçava el temps del trajecte, sens dubte havia de ser un motiu que fes pensar alguns docents de la zona en la possibilitat d'anar amb els nens, o no tan nens, a sa Dragonera.

Aquesta millora tecnològica va tenir la contrapartida de la sortida dels mariners de l'illa per traslladar-se al port d'Andratx. Aquesta distància complicava una mica la comunicació entre els faroners i els mariners, per la qual cosa l'agost de 1917, mig any després d'haver-se motoritzat el servei d'aprovisionament dels fars, es va demanar als torrers que establissin algun tipus de senyal que fos visible des del port d'Andratx, perquè la llanxa hi pogués anar en cas d'urgència, com ja es feia, per exemple, a sa Conillera.

Un any més tard, el torrer de Tramuntana es va posar malalt i va haver de demanar ajuda als seus companys de Llebeig perquè no estava en condicions de fer la seva feina. La nota que va enviar al torrer primer de Llebeig és entranyable, tant per la seva situació personal com per la certa marginació

reclamaciones en caso de incidentes, por falta de aparatos de salvamento y marineros para llevar tanto pasaje.⁴⁸

Así que esas «circumstancias» a las que se hace referencia en el escrito, y que no era otra cosa que la guerra que estaba assolando parte de Europa, colocaban la embarcación del servicio de faros en una coyuntura dependiente de otras instituciones como los Carabineros o Aduanas. Y, finalmente, el maestro debió de considerar muy complicada toda esa tramitación burocrática y renunciar a sus opósitos, ya que no aparece en la documentación oficial del mencionado faro ninguna referencia a la visita.

Indudablemente, una de las causas que debieron de motivar la iniciativa del maestro de S'Arracó para animarse a pasar con sus alumnos a visitar aquel faro fue la adquisición por parte de la Jefatura de Palma de una lancha de motor denominada *Orión*, con un patrón a su cargo y un encargado del transporte de los efectos desde la Lladó hasta los mismos faros. El hecho de contar con este tipo de embarcación, que hacía la travesía más corta, constituiría un acicate para que más de un docente de los alrededores pensara en la posibilidad de pasar con los niños, o no tan niños, a Sa Dragonera.

Estos avances tecnológicos trajeron como contrapartida el que los marineros trasladaran su residencia todavía más lejos, al puerto de Andratx. Y esta distancia complicaba algo la comunicación entre fareros y marineros, así que en agosto de 1917 —es decir, seis meses después de haberse motorizado el servicio de abastecimiento de los faros de Sa Dragonera— se pidió a los torreros que establecieran un tipo de señal que fuera visible desde el puerto de Andratx para que el patrón de ese servicio pudiera acudir en caso de asunto grave, de la misma manera que se hacía en Sa Conillera, como ya hemos explicado.

Un año después, el torrero de Tramuntana tuvo que echar mano de sus compañeros de Llebeig porque se vio afectado por una dolencia que le impedía hacer su trabajo. Resulta entrañable la nota que envió al torrero

que es pot intuir en llegir-la, pel fet d'estar ell i la seva dona sols en aquell far.

Teniendo licencia concedida, encontrándome falto de salud y no habiendo recibido víveres para pasar la semana, espero merecer de su bondad y contando con la benevolencia de los Señores Jefes, puesto que se trata de una necesidad; se sirva disponer que uno de sus compañeros pase a esta a encargarse de este establecimiento y de su servicio.⁴⁹

No cal dir que l'ajuda no trigà a arribar des de l'altre far, d'on només el separaven sis quilòmetres, que, segons en quines situacions, però, podien ser una distància enorme. Però cap no era tan insalvable com la que es produïa quan la discòrdia es colava a les seves vides, aixecant murs i cavant rases amb l'única intenció de separar unes existències i unes mirades obligades a girar com dervixos al voltant d'una torre.

El 30 d'agost de 1919 es produí un fet que podia estar relacionat amb la Primera Guerra Mundial, quan cap a les deu del matí el torrer de Tramuntana va veure un objecte surant al freu, que li va semblar que podia ser una mina. La nota continuava dient que l'havia tornat a veure per la tarda, però allunyant-se en direcció nord-est.

Jo també puc explicar una experiència amb una mina, no de la Gran Guerra sinó del següent gran conflicte internacional, la guerra de l'holocaust. M'havien destinat a la Junta del port d'Algesires, on vaig arribar procedent del far d'Adra, per encarregar-me de diversos abalisaments de la zona, entre ells el de la badia. La primera sortida que vam fer amb l'embarcació destinada al manteniment de les boies, el nom de la qual era *Calima*, fou força sorprenent. Acabats de sortir de la bocana del port, vam veure a la llunyania una embarcació que emetia un seguit de llampades lluminoses que no tenien

primero del faro de Llebeig, por su situación personal y porque se encontraba solo con su mujer en aquel faro.

Teniendo licencia concedida, encontrándome falto de salud y no habiendo recibido víveres para pasar la semana, espero merecer de su bondad y contando con la benevolencia de los Señores Jefes, puesto que se trata de una necesidad; se sirva disponer que uno de sus compañeros pase a esta a encargarse de este establecimiento y de su servicio.⁴⁹

Por supuesto que no tardaron en enviarle un compañero desde el otro extremo de Sa Dragonera (solo son seis kilómetros, pero, según en qué situaciones, puede parecer una gran distancia). Sin embargo, ninguna distancia era tan insalvable como la que se ocasionaba cuando la discordia se colaba en las vidas de estas gentes, levantando muros y cavando zanjas con la única intención de separar unas existencias y unas miradas obligadas a girar como derviches en torno a una torre.

Un suceso que podría guardar relación con la Primera Guerra Mundial fue el ocurrido el 30 de agosto de 1919, cuando a eso de las diez de la mañana el torrero encargado de Tramuntana divisó en el freo un objeto flotando que, según su opinión, parecía una mina. La nota continuaba diciendo que por la tarde se volvió a ver, pero alejándose de la isla en dirección noreste.

Curiosamente, yo también tengo mi propia experiencia con una mina, pero no relacionada con este conflicto internacional que aquí estamos tratando, sino con el siguiente, la guerra del holocausto. El caso es que me habían destinado a la Junta del puerto de Algeciras, donde llegué procedente del faro de Adra, para ocuparme de varios balizamientos de la zona, entre ellos el de la bahía. La primera salida que hicimos con la embarcación destinada al mantenimiento de las boyas, de nombre *Calima*, fue algo sorprendente, puesto que al poco tiempo de doblar por la bocana del puerto comenzamos a



Camí d'accés al far de Llebeig.

Camino de acceso al faro de Llebeig.

res a veure amb el món de la senyalització marítima precisament, sinó amb el policial, fet nou per a mi enmig del mar. Després d'uns minuts seguint el nostre rumb, ens vam trobar amb la policia anglesa que tractava d'impedir-nos el pas per aquelles aigües, dient-nos alguna cosa incomprendible amb un megàfon.

El patró del *Calima*, un gallec avesat pels anys i el salitre, no tenia massa intenció de canviar de rumb perquè l'hi diguessin aquells «llanitos»,⁵⁰ de manera que hi va haver moments de tensió fins que vam comprovar que ens estaven advertint que, no

ver a lo lejos una embarcación que emitía una serie de destellos luminosos que no pertenecían precisamente al mundo de la señalización marítima, sino al policial, cosa muy novedosa para mí en medio del mar. Al cabo de unos minutos de continuar nuestro rumbo, nos encontramos con la policía inglesa que intentaba impedirnos el paso por aquellas aguas, voceando de manera incomprendible a través de un megáfono.

El patrón del *Calima*, un gallego curtido por los años y por el salitre, no estaba muy dispuesto a que aquellos «llanitos»⁵⁰ le obligaran a cambiar el rumbo, así que la cosa se puso un poco tensa hasta que comprobamos

gaire lluny de la nostra proa, hi havia un objecte negre surant, envoltat d'uns quants submarinistes que apareixien i desapareixien per les seves contínues i nervioses immersions. Era una mina, una d'aquelles mines amb què es va «precintar» Gibraltar durant la Segona Guerra Mundial, que, malgrat haver estat suposadament retirades en acabar la guerra, han anat donant ensurts de tant en tant en aparèixer esporàdicament a les aigües de la badia d'Algesires. És difícil oblidar una primera jornada de treball com aquella.

ELS NOUS EDIFICIS

Es hora d'apropar-nos a l'arquitectura dels nous edificis dels fars de Llebeig i Tramuntana. Com ja s'ha comentat, aquests projectes formen part del Plan de Reforma del Alumbrado Marítimo de l'any 1902, si bé ja hem explicat que el 1887 l'enginyer Eusebio Estada havia fet estudis relacionats amb la idoneïtat d'aquests senyals i els llocs més convenients per situar-los.

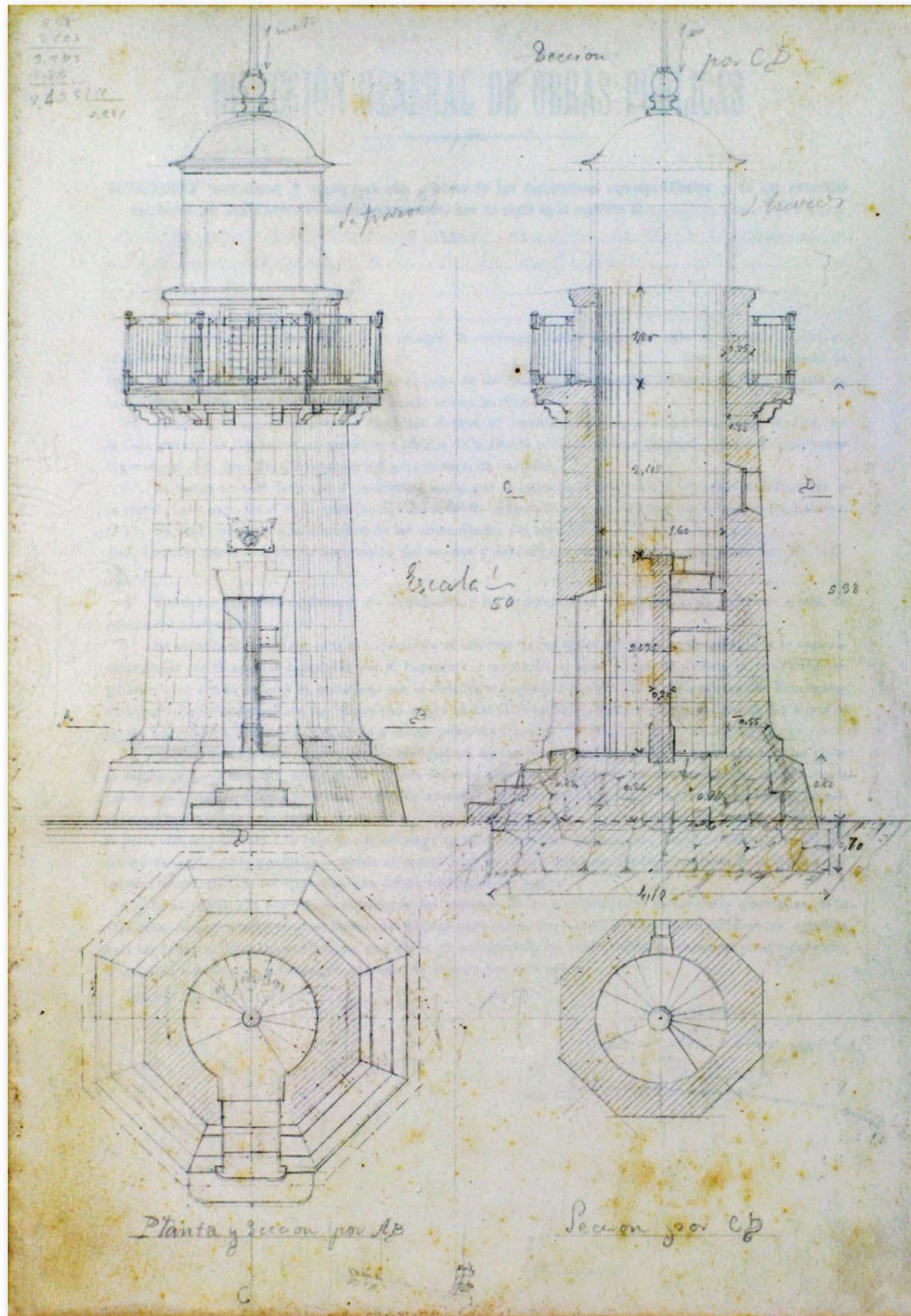
El projecte acabat fou enviat a Madrid el 16 d'agost de 1902, i s'hi especificava que els únics materials per a la construcció que es podrien aconseguir a l'illa serien pedra per a maçoneria, sorra i aigua. Pel que fa a l'elecció dels punts geogràfics per instal·lar-hi els fars, el lloc triat per al de Llebeig feia que aquest tingués un angle fosc de 45°, és a dir, que il·luminaria un sector de 315°, si bé es deixava constància que a menys de 1.500 metres de la llum, la zona on el far no es veuria seria una mica més gran a causa de l'orografia d'aquella part de la costa. Quant al far de Tramuntana, el sector de visibilitat de la seva llum abastava 323° pel nord, de manera que el freu entre sa Dragonera i Mallorca quedava perfectament il·luminat per totes dues llums, i la recalada a sa Dragonera assegurada per la de Llebeig.

que nos estaban advirtiendо de la presencia de un objeto negro flotante no muy lejos de nuestra proa. El objeto estaba rodeado de varios hombres rana que aparecían y desaparecían debido a sus continuas y nerviosas inmersiones. Se trataba de una mina, una de aquellas minas con las que se «precintó» Gibraltar durante la Segunda Guerra Mundial y que, a pesar de su supuesta retirada al término del conflicto, han ido dando sustos de vez en cuando al aparecer esporádicamente por las aguas de la bahía de Algeciras. Es difícil olvidar una primera jornada de trabajo como esta.

LOS NUEVOS EDIFICIOS

Es hora de acercarnos a la arquitectura de los nuevos edificios que conformarían los faros de Llebeig y Tramuntana. Como ya se ha dicho en repetidas ocasiones, estos proyectos pertenecen al plan de reforma del alumbrado marítimo de 1902, aunque hemos visto cómo el ingeniero Eusebio Estada había realizado antes, en 1887, una serie de estudios relacionados con la idoneidad de estas señales y sus enclaves más convenientes.

El proyecto ya acabado fue remitido a Madrid el 16 de agosto de 1902, donde se especificaba que la isla solo podía ofrecer como materiales de construcción piedra para mampostería, arena y agua. La elección de los puntos geográficos para colocar las luces provocaron que el faro de Llebeig adoleciera de un ángulo oscuro de 45°, es decir que iluminaría un sector de 315°, aunque se advirtió que, a menos de 1.500 metros de la luz, se agrandaría un poco más la zona donde se hace invisible el faro a causa de la orografía de esa parte de la costa. Por lo que respecta al faro de Tramuntana, el sector de visibilidad de su luz abarcaba 323° por el norte, quedando de esta manera el freo existente entre Sa Dragonera y Mallorca perfectamente alumbrado por las dos luces, y la recalada en Sa Dragonera asegurada por la de Llebeig.



Plànol de la primera versió del far de Tramuntana.

Plano del faro de Tramuntana en su primera versión.

En un principi, el far de Tramuntana havia de ser només una torre amb aparença de llum fixa, i només caldria encerclar una extensió de terreny petita. La torre tindria una altura de sis metres i mig fins a la base de la llanterna.

El Servei Central de Senyals Marítics va emetre un informe aprovant en conjunt el projecte d'Estada, especificant només que havia de disminuir el pendent del coronament de la torrassa del far de Llebeig i ampliar-ne la volada per facilitar el trànsit pel seu interior, augmentar lleugerament l'altura de la cambra de servei i, per últim, construir una petita quadra i una cambra per preparar-hi les metxes per a la llum de Tramuntana, la qual cosa es proposava fer-la prolongant dos o tres metres el pavelló on s'agruparien la *coladuria*, el forn, la latrina i el dipòsit de combustible, és a dir, les zones comunes tan conflictives a la majoria de fars on vivien diverses famílies.

Des de Madrid argumentaven la necessitat d'aquesta cambra especial per «encrostar» les metxes dient que l'operació no s'havia de fer en una on s'entrés sovint, ja que calia «mucha quietud en la llama». A més, s'indicava que havia de disposar d'una campana com la de la cuina per donar sortida als fums. En el sistema Maris, que era el que hi havia instal·lat a Tramuntana, després de posar les metxes però abans d'omplir el dipòsit de combustible, calia mullar-les per la part superior amb l'oli mineral, deixant-ne molt poca superfície a l'exterior, encendre-les i deixar-les fins que s'apaguessin soles. Quan el foc s'extingia al cap d'una estona no gaire llarga, s'havia de raspallar la part carbonitzada i tallar amb unes tisores corbes les possibles filagarses que hi haguessin quedat. Tot aquest procés era el que s'anomenava encrostar les metxes, i un cop fet, es podia omplir el dipòsit del llum i col·locar-lo a l'aparell òptic.

A més d'aquestes necessitats, es considerava que a la torre de Tramuntana només s'hauria

En un principi, el faro de Tramuntana iba a consistir solo en una torre con apariencia de luz fija, donde se cercaría únicamente una pequeña extensión de terreno. La torre tendría una altura de 6,5 metros hasta la base de la linterna.

El Servicio Central de Señales Marítimas emitió un informe relativo al proyecto de Estada, aprobándolo en su conjunto y especificando tan solo que se debía disminuir la pendiente de la coronación del torreón del faro de Llebeig y ampliar su vuelo para facilitar el tránsito por él, aumentar ligeramente la altura de la cámara de servicio y, por último, construir una pequeña cuadra y cuarto para preparar las mechas con destino a la luz de Tramuntana, cosa que proponía se hiciera prolongando dos o tres metros el pabellón donde se iban a agrupar la *coladuria*, horno, retrete y depósito de combustible; es decir, esas zonas comunes tan conflictivas en la mayoría de faros donde residían varias familias.

Desde Madrid argumentaban la necesidad de esa habitación especial donde «encrostar» las mechas con destino a la luz de Tramuntana diciendo que esa operación no debía hacerse en ningún cuarto donde se entrara con frecuencia, ya que se requería «mucha quietud en la llama». Por otra parte, continuaban argumentando que esa habitación debía contar con una campana como la de la cocina para dar salida a los humos. En las lámparas Maris, como la instalada en Tramuntana, era preciso después de colocar las mechas pero antes de rellenar el depósito de combustible, mojarlas por la parte superior con el aceite mineral, dejando muy poca superficie en el exterior, prenderles fuego y dejarlas hasta que se apagaran por sí mismas. Después de la extinción del fuego, lo cual no tardaba demasiado en producirse, se debía cepillar la parte carbonizada y con unas tijeras curvas quitar las posibles hilachas que hubieran quedado. Todo este proceso constituía el mencionado encrostaro de las mechas, operación que, una vez realizada, podía dar paso al relleno con combustible del depósito de la lámpara y a su posterior colocación en el aparato óptico.

d'emmagatzemar tot allò que fos necessari, però no calia que hi haguessin recanvis. Com només s'havia previst construir-hi la torre, els faroners haurien de transportar força material cada cop que s'hi desplaçessin des de Llebeig (petroli, mercuri per a la rotació i becs), de manera que es va considerar indispensable adquirir o llogar un animal de càrrega i per això calia fer-hi una quadra.

Però ni la quadra ni l'animal de càrrega ni l'habitació per encrostar les metxes no van ser necessaris perquè, finalment es decidí instal·lar-hi una llum rítmica, i això obligava a destinar-hi un torrero que s'ocupés només del manteniment d'aquest senyal. L'enginyer Miguel Massanet, doncs, va haver de redactar el projecte per a un edifici i torre que acabà sent el far de Tramuntana actual, tret de l'augment en alçada de la torre que es va fer el 1971.

Si fem referència al far de Llebeig, l'edifici s'havia projectat perquè hi visquessin tres famílies de torrers, cada una de les quals disposaria d'un menjador, una cuina i dos dormitoris, nombre de dependències que, segons l'informe del Servei Central, «es imposible rebajar sin que las habitaciones que a cada familia se conceda dejen de cumplir con las más elementales reglas de higiene y moralidad». Aquestes estances formarien tres grups completament independents amb entrada pel vestíbul general de l'edifici, que hauria de ser prou espaiós i donar accés també a les habitacions de l'enginyer i al passadís de la torre.

Per a l'enginyer es van reservar dues habitacions, la qual cosa satisfia els responsables de Madrid, ja que «el Ingeniero Encargado ninguna vez visita el faro solo, sino que siempre lo hace acompañado de algún jefe o acompañado de algún personal subalterno». En una d'aquelles dues habitacions fins i tot es preveien «dos camajes».

Una altra de les estances clau en qualsevol far és el taller, que a Llebeig reunia les funcions de

Además de estas necesidades, se consideraba que en la torre de Tramuntana solo debía almacenarse lo estrictamente necesario, no debía haber ningún elemento de repuesto. Dado que los fareros, en el caso de haber construido solamente una torre sin vivienda, deberían transportar desde Llebeig una buena cantidad de material en cada visita a Tramuntana, entre petróleo, mercurio para la rotación y mecheros, se consideró indispensable la adquisición o alquiler de una caballería menor, por lo que se hacía necesaria la construcción de la cuadra que antes mencionábamos.

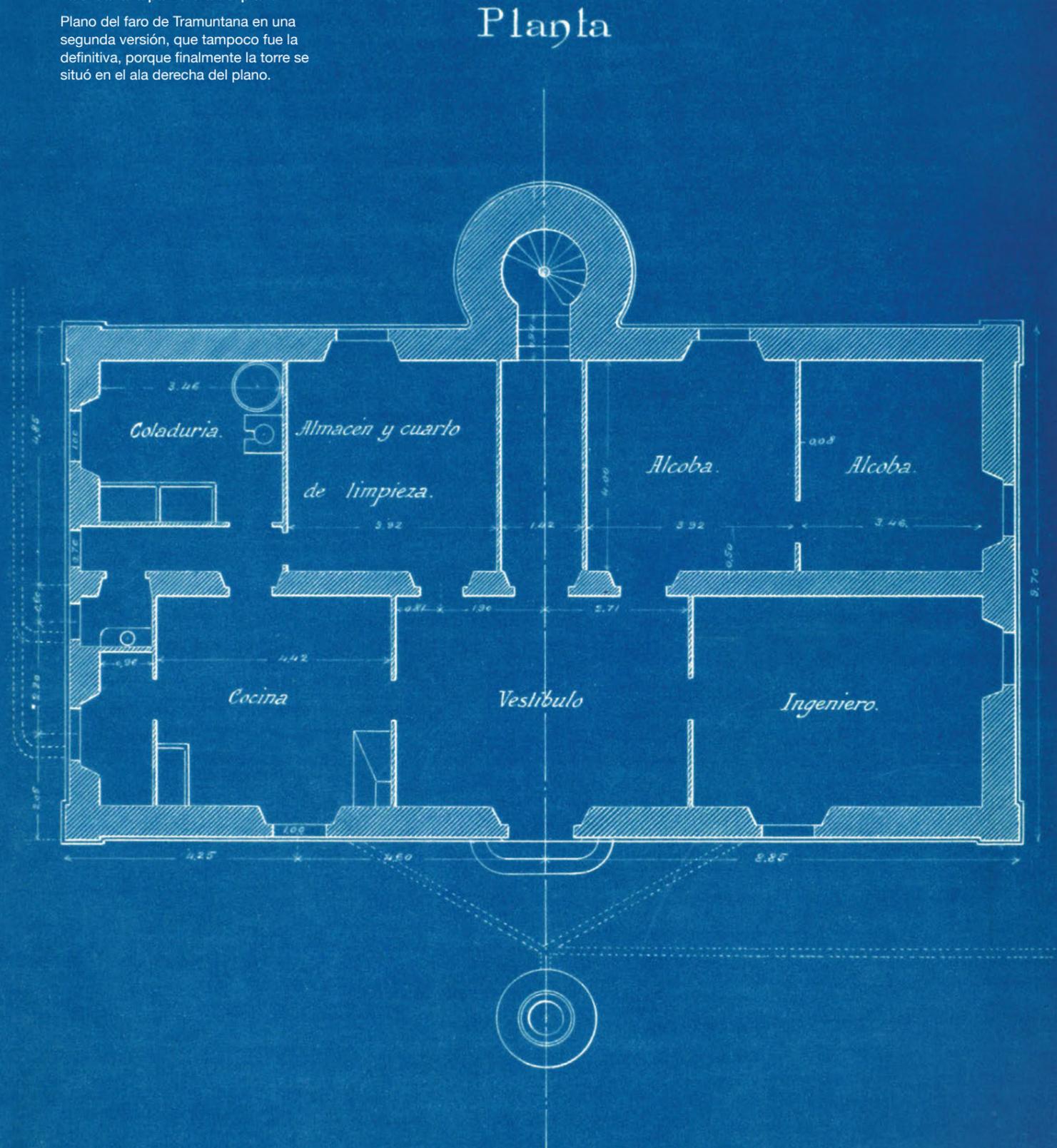
Pero ni cuadra ni caballería ni habitación para encrostar las mechas fueron necesarias, ya que al final se dio preferencia a la instalación de una luz rítmica, y ello obligaba a destinar otro torrero para dedicarse únicamente al mantenimiento de esa señal. Por todo ello, el ingeniero Miguel Massanet se encargó de redactar el proyecto para un edificio y una torre que sería el que conformaría el faro de Tramuntana actual, exceptuando el recrecimiento de la torre que se llevó a cabo en 1971.

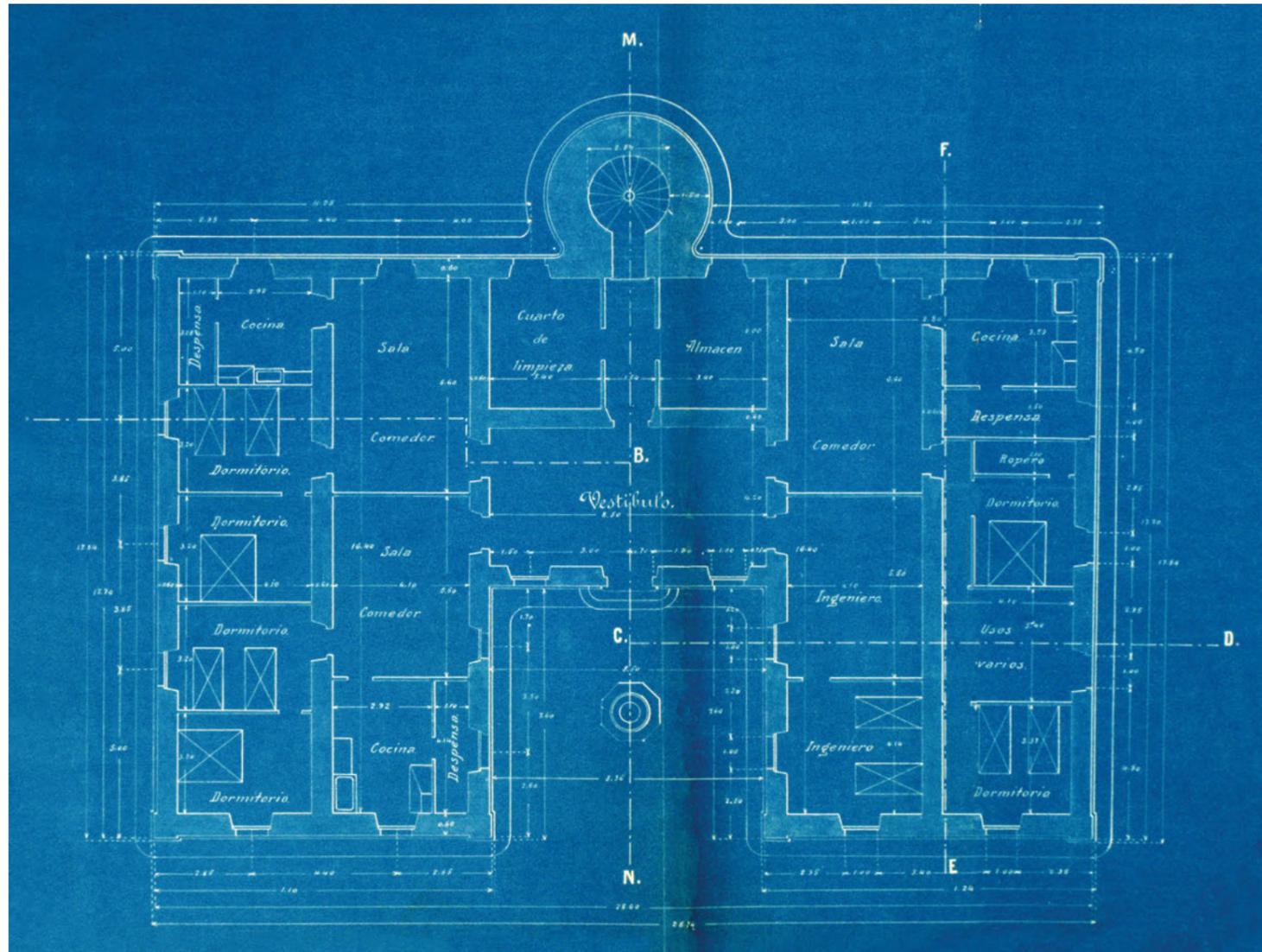
Por lo que respecta al faro de Llebeig, su edificio estaba proyectado para albergar a tres familias de torreros, destinando a cada una de ellas un comedor, una cocina y dos dormitorios, cantidad de dependencias que, según el informe del Servicio Central, «es imposible rebajar sin que las habitaciones que a cada familia se conceda dejen de cumplir con las más elementales reglas de higiene y moralidad». Estas habitaciones formarían tres grupos completamente independientes con entrada por el vestíbulo general del edificio, el cual debería ser suficientemente espacioso y dar acceso también a las habitaciones del ingeniero, así como al pasadizo de la torre.

Al ingeniero se le destinaron dos habitaciones, cosa muy bien considerada por Madrid, ya que «el Ingeniero Encargado ninguna vez visita el faro solo, sino que siempre lo hace acompañado de algún jefe o acompañado de algún personal subalterno». En una de esas dos habitaciones incluso se señalaban «dos camajes».

Plànol del far de Tramuntana en una segona versió que tampoc no seria la definitiva, perquè finalment la torre es va situar a la part dreta del plànol.

Plano del faro de Tramuntana en una segunda versión, que tampoco fue la definitiva, porque finalmente la torre se situó en el ala derecha del plano.





Plànol del far de Llebeig.

Plano del faro de Llebeig.

cambrà de neteja, taller i magatzem alhora. En el projecte d'Estada no s'havien inclòs banys a l'edifici principal, decisió que el Servei Central considerà adequada, tota vegada que no hi havia aigua a pressió, de manera que es van instal·lar a la part annexa de l'edifici. En successives reformes posteriors la distribució es va modificar i, als anys seixanta, es construïren modernes instal·lacions sanitàries a l'interior de l'edifici.

El pressupost del projecte inicial era de 136.185,15 pessetes, però les subhastes que es van fer van quedar desertes en no haver licitadors. Finalment, una nova subhasta se la va adjudicar Vicente de Caso Suárez, que va licitar a Barcelona i es va comprometre a fer els treballs en tres anys. Les obres s'iniciaren l'1 de maig de 1905 i, malgrat que el pagament per l'expropiació dels terrenys no es va fer fins al mes d'octubre, el propietari no es va oposar al fet que fossin ocupats prèviament.

El contractista, però, va cedir la subhasta dues vegades: el febrer de 1906, davant d'un notari de Palma i, quatre mesos després, davant d'un de Madrid. L'embolic, finalment, es va resoldre mitjançant una R. O. de 27 de novembre d'aquell any que declarava vàlida la primera cessió, feta a Bernardo Bestard y Tomás.

A diferència del cas de na Pòpia, on tot el procés de construcció fou ràpid i sense retards, en aquesta ocasió hi hagué tot un seguit de vicissituds administratives que es van allargar uns quants anys, fins i tot un cop ja acabades les obres. Aquestes avançaven molt lentament i el contractista va haver de demanar una pròrroga d'un any, la qual cosa va allargar el termini d'execució fins al mes de maig de 1909. Dues persones van presentar reclamacions contra l'industrial que feia les obres, el qual no va poder cobrar el saldo al seu favor de la liquidació final fins a l'any 1920, i aleshores va ser difícil localitzar-lo perquè havia marxat a treballar a Cuba.

Otra de las dependencias clave en todo faro es el taller, cosa que en Llebeig concentraba las funciones de cuarto de limpieza, taller y almacén simultáneamente. En el proyecto de Estada no se incluyeron retretes en el edificio principal, lo que desde el Servicio Central encontraron adecuado en un lugar donde no se contaba con agua a presión, así que se dispuso de ellos en la parte aneja del edificio, aunque en sucesivas reformas esto se vio rectificado y se introdujeron en los años sesenta modernas instalaciones sanitarias dentro del mismo edificio.

El presupuesto del proyecto inicial fue de 136.185,15 pesetas, y las subastas que se hicieron quedaron desiertas por falta de licitadores. Finalmente, una nueva subasta tuvo como adjudicatario a Vicente de Caso Suárez, el cual licitó en Barcelona, comprometiéndose a realizar los trabajos en un plazo de tres años. Se comenzó la ejecución de las obras el 1 de mayo de 1905 y, aunque el pago por la expropiación de los terrenos no se hizo hasta octubre de ese año, el propietario no puso pega a la ocupación previa de los mismos.

Pero el contratista cedió dos veces la subasta, una en febrero de 1906 ante notario de Palma y otra unos cuatro meses después ante notario de Madrid. Finalmente, este embrollo se solucionó por una real orden de 27 de noviembre de ese año en la que se declaraba válida la primera cesión hecha a Bernardo Bestard y Tomás.

Sin embargo, al contrario de lo que ocurrió con Na Pòpia, donde todo lo referente al proceso de construcción fue rápido y sin demora, aquí se vieron sucedidas una serie de vicisitudes administrativas que se prolongarían durante varios años, incluso después de finalizadas las obras, las cuales además avanzaban tan lentamente que el contratista tuvo que solicitar una pròrroga de un año, por lo que el plazo de ejecución se alargó hasta mayo de 1909. Además, hubo dos personas que pusieron reclamaciones en contra del contratista, así que este no pudo cobrar el saldo a su favor de la liquidación de las obras hasta 1920, y fue difícil localizarle, pues ya se había ido a trabajar a Cuba.



Els canvis de plans pel que fa al far de Tramuntana es van començar a estudiar el juliol de 1907, per tal de substituir una torre metàl·lica que sembla que s'havia proposat com a alternativa a la idea original de fer-la d'obra. Això va provocar que s'hagués de demanar una altra pròrroga per a l'edifici de Tramuntana, establint-se que l'obra estaria llesta el mes maig de 1910, si bé la recepció provisional s'acabà fent el 13 de setembre d'aquell any, i la definitiva no es produiria fins un any després.

Los cambios de planes referentes al faro de Tramuntana se comenzaron a estudiar en julio de 1907, como sustitución a una torre metálica que parece ser también se había propuesto a modo de alternativa a la idea original de mampostería. Así que el nuevo edificio para Tramuntana motivó otra solicitud de prórroga del contratista, y finalmente el plazo de ejecución quedó establecido para mayo de 1910, y recibéndose provisionalmente las obras el 13 de septiembre de ese año, aunque la recepción definitiva no tuvo lugar hasta justo un año después.

El projecte inicial gairebé no va ser modificat, només en algun cas es va introduir alguna petita variació com, per exemple, els fonaments del far de Llebeig, que es van fer amb formigó hidràulic en comptes de la maçoneria hidràulica prevista en un primer moment, però, en conjunt, les obres s'ajustaren al disseny i les característiques tècniques que s'havien aprovat.

Els nous temps també demanaven una modernització de l'embarcador de cala Lladó, i el 1915 s'aprovà un projecte per arreglar-lo. Amb el pas del temps, s'hi van anar fent successives obres de manteniment i modificacions per adaptar-lo als canvis de l'embarcació utilitzada per unir l'illa amb Mallorca que s'anaven produint (el 1917, als anys trenta i altre cop als seixanta). Però la causa principal de les intervencions que s'hi feien era el deteriorament continuat a què es veia sotmès pels grans temporals de Llebeig, és a dir, de sud-oest.

Com ja havia passat algun cop a Na Pòpia, als edificis del cap de Llebeig i Tramuntana també s'hi van allotjar visites oficials diferents de les derivades pròpiament del servei, com per exemple el maig de 1920, quan hi feren estada els enginyers geògrafs i topògrafs que havien anat a sa Dragonera per dur a terme treballs geodèsics de segon i tercer ordre relacionats amb el mapa nacional. L'equip el formaven vuit enginyers i cinc topògrafs, als quals els torrers tenien l'obligació d'atendre en tot allò que fos necessari durant els dies que van romandre al far. Donada la quantitat de gent, es van haver de repartir entre els dos fars.

En ocasions, les modificacions o ampliacions de les infraestructures comportaven certs riscos, com quan es van fer unes petites obres per construir un forn de pa al costat del far de Tramuntana, a finals de l'any 1921. Per esplanar el terra es van fer servir explosius, amb el resultat d'uns quants vidres de les finestres trencats a causa de les pedres que van

Se produjeron algunas pequeñas variaciones con respecto a las instrucciones dadas en el proyecto, como, por ejemplo, que para los cimientos del faro de Llebeig se utilizó en el relleno hormigón hidráulico en sustitución de la mampostería hidráulica proyectada en un primer momento, pero, por lo que respecta al conjunto de las obras, estas se ajustaron en su mayor parte a lo establecido previamente.

Los nuevos tiempos requerían también una modernización del embarcadero de cala Lladó, por lo que en 1915 se aprobó un proyecto para su reparación. Este pequeño muelle fue sufriendo sucesivas obras de mantenimiento y modificaciones para adaptarse a los cambios en el tipo de embarcación destinada para el suministro de los faros, y así ocurrió en 1917, en los años treinta y otra vez en los sesenta. Aunque la principal causa de las sucesivas actuaciones en ese atracadero fue sin duda el continuo proceso de deterioro al que se veía sometido con los grandes temporales de *Llebeig*, es decir, de suroeste.

En cuanto a los edificios del cap de Llebeig y Tramuntana, al igual que sucedió en alguna ocasión con el de Na Pòpia, también sirvieron de alojamiento a visitas oficiales diferentes de las propias del servicio de faros. Así sucedió en mayo de 1920, cuando se tuvo que albergar en estos establecimientos a los ingenieros geógrafos y topógrafos que fueron a Sa Dragonera a realizar trabajos geodésicos de segundo y tercer orden para la formación del mapa nacional. El equipo estaba constituido por ocho ingenieros y cinco topógrafos, y los torreros estuvieron obligados a atenderlos en lo necesario durante los días de estancia en el faro. Tal cantidad de personas hubo de ser repartida entre los dos fars.

A veces las modificaciones o ampliaciones de las infraestructuras conllevaban ciertos riesgos, como lo ocurrido cuando se comenzaron las pequeñas obras para construir un horno de pan al lado del faro de Tramuntana a finales de 1921, para lo cual utilizaron unos barrenos con la intención de esplanar el suelo. Pero



sortir projectades amb la deflagració. Afortunadament, però, no hi va haver cap desgràcia personal i tot quedà en un ensurt.

LA GUERRA CIVIL

A tots els fars d'Espanya, la documentació s'atura en arribar l'any 1936. És un anomalia que afectà els moviments administratius habituals. Però, a més, les vides dels faroners es van veure capgirades fins a extrems que haurien estat impensables només pocs mesos abans.

El drama que va patir la societat espanyola va afectar tots els racons possibles, emmagatzemant enormes quantitats de patiment en el dipòsit de l'angoixa, que després trigarien dècades a poder ser cremades per mitjà de les metxes del temps. Malgrat l'aïllament, els fars eren una eina de gran importància si es volia ajudar a navegar els amics

con la explosión de los mismos saltaron unos cascotes que rompieron varias ventanas del edificio. Afortunadamente, no hubo ningún herido por culpa del accidente.

LA GUERRA CIVIL

En todos los faros de España se paraliza la documentación en el año 1936. Es una minusvalía que afectó a los movimientos administrativos habituales. Pero, además, las vidas de los fareros se vieron trastocadas hasta extremos impensables tan solo unos meses antes.

Este drama sufrido por la sociedad española no dejó rincón sin perturbar, y originó el almacenamiento de cantidades ingentes de sufrimiento en el depósito de la angustia que tardarían luego décadas en poder quemarse a través de las mechas del tiempo. Los faros, a pesar de su aislamiento, constituían una herramienta muy importante si se quería otorgar ayuda a la navegación amiga o, por el contrario, entorpecer al máximo

o, al contrari, si es pretenia entorpir tant com fos possible la proximitat a les costes dels vaixells hostils. És per això que en totes les guerres, en algun moment o altre, s'ordenava apagar-los. Era el que havia passat al País Basc durant les guerres carlines o a molts fars de tot Espanya durant el conflicte amb els Estats Units, a finals del segle XIX. I, no cal dir-ho, és el que va passar durant la Guerra Civil iniciada el 1936.

Era impossible, doncs, que en un establiment oficial com era un far la quotidianitat de l'ofici i la vida dels que hi vivien no es veiés afectada d'alguna manera. Tres anys d'angoixant obscuritat humana i marinera, perquè gairebé aquest fou el temps que van estar apagats la majoria dels nostres fars, deixant en els respectius diaris de servei un trist llegat minimalista, que cada dia repetia la mateixa frase: «el faro continúa sin alumbrar», seguida de la signatura del torrer.

Sa Dragonera ho intuïa. L'illa es va anticipar a la violència que havia d'arribar. Pocs dies abans que es produís la rebel·lió militar contra el govern de la Segona República, l'illa fou testimoni d'un dramàtic enfrontament a Llebeig entre dos dels seus guardians, entre dos companys, entre dos veïns, amb unes amenaces de mort que acabaren amb la fuga d'un d'ells i que despertaren l'odi i les baralles... Sí, fou un avançament del que només quinze dies després, el 18 de juliol, esclataria a tot Espanya. D'altra banda, cal afegir que en aquella època ja s'havia suprimit una de les places del far de Llebeig i, per tant ja només hi quedaven dos faroners.

Tot havia començat quan l'encarregat explicava al seu company les feines de pintura que calia fer, per si es produïa una d'aquelles visites imprevistes de l'enginyer, aparicions que els faroners sempre hem vist més pròximes al que és demoníac que al que és diví, però que es produïen inexorablement, i en les quals qualsevol signe de desídia en el

posible la proximitat a las costas de los buques hostiles. Por esta última razón, en todas las guerras los faros se mandaban apagar en algún momento del conflicto. Así había ocurrido ya durante las guerras carlistas con los faros del País Vasco, y con muchos de los faros españoles durante la contienda contra Estados Unidos a finales del XIX, y por supuesto así ocurrió en el enfrentamiento del 36.

Era imposible, pues, que en un establecimiento oficial, como resultaba ser un faro, no se viera afectada de una u otra manera la cotidianidad del oficio y de la vida de sus habitantes. Tres años de angustiosa oscuridad humana y marinera, porque casi tres años estuvieron apagados la mayoría de nuestros faros, dejando en los respectivos diarios de servicio un triste legado minimalista donde se repite día tras día la frase «El faro continúa sin alumbrar», seguida de la firma del torrero correspondiente.

Sa Dragonera lo intuía. La isla se anticipó a la violencia que se avecinaba. Ella misma, pocos días antes de producirse la rebelión militar contra el Gobierno de la Segunda República, fue testigo de un dramático enfrentamiento en Llebeig entre dos de sus guardianes, entre dos compañeros, entre dos vecinos, unas amenazas de muerte que acabaron con la fuga de uno de ellos y que despertaron el odio y las rencillas... Sí, todo un avance de lo que solo quince días después, el 18 de julio, comenzaría a ocurrir por toda España. Hemos de tener en cuenta, por añadidura, que en estos momentos ya se había amortizado una de las plazas del faro de Llebeig y quedaban en él únicamente dos guardianes.

Todo se desencadenó cuando el encargado explicaba a su compañero los trabajos de pintura que se debían realizar por si tenían una de esas visitas imprevistas del ingeniero (visitas que los fareros siempre hemos visto más cercanas a lo demoníaco que a lo divino, pero que acontecían inexorablemente y, cuando esto pasaba, cualquier dejadez en el mantenimiento del

manteniment del servei o de l'edifici era motiu suficient per a una esbroncada. Una cosa, en el fons, molt necessària, perquè l'aïllament pot dur en molts casos a la mol·lície, l'abandonament professional o, fins i tot, a la deixadesa personal.

El faroner fugat va tornar al cap de quatre dies a Llebeig per recuperar el ritme normal de treball, però el 18 de juliol, aliens a tot el que estava passant a la resta del país, es va rebre en el far un plec de descàrrec contra el torrer encarregat en el qual s'exposava que havia obligat el torrer subaltern a pintar més hores de les establertes en el reglament i que no havia informat immediatament dels actes d'insubordinació d'aquest.

Al mes següent d'haver-se produït aquestes tensions entre els dos companys, va passar un fet que segurament va estar a punt d'acabar amb la vida del torrer subaltern. L'encarregat del far ho explica de la manera següent:

Me apresuro poner en conocimiento de Vd., que en fecha de hoy, a las doce en punto de la noche, cuando me disponía a entregar el turno al compañero afecto a este faro, de repente oí desde la cámara de servicio que llamaban a la puerta de entrada al faro insistiendo de cada vez más fuerte, descendí de la torre, me acerqué a la puerta y a mi pregunta de quién es, contestaron España y que abriera las puertas; lo que hice y se introdujeron en el faro un Capitán del ejército y cuatro individuos armados manifestando dicho Capitán pertenecer a la falanje [sic].

Acto seguido preguntaron nuestros nombres y apellidos, como también la naturaleza y al dárseles [el torrero subaltern] mientras tanto el Capitán se sacó de su bolsillo una lista en la que llevaba anotadas sus señas, coincidiendo ambas le ordenó el jefe de la fuerza que fuera con ellos y mientras se cambiaba de ropa la citada fuerza practicaba registro en sus habitaciones.

servicio o del edificio era motivo más que suficiente para una reprimenda). Algo, después de todo, muy necesario, dado que el aislamiento puede llevar en muchos casos a la mollicie, al abandono profesional o, incluso, a la dejadez personal.

El fugado de Llebeig regresó a los cuatro días para recuperar el ritmo normal del trabajo, pero el 18 de julio, ajenos a lo que estaba ocurriendo más allá de la isla, se recibía en Llebeig un pliego de descargos contra el torrero encargado donde se exponía que había obligado a pintar más horas de las establecidas por el reglamento al torrero subaltern y que no había dado cuenta inmediata de los actos de insubordinación de este último.

Al mes siguiente de producirse esas tensiones entre los dos compañeros, ocurrió un hecho que seguramente debió de estar a punto de acabar con la vida del torrero subaltern. Los acontecimientos están narrados con la pluma del encargado de la siguiente manera:

Me apresuro poner en conocimiento de Vd. que en fecha de hoy, a las doce en punto de la noche, cuando me disponía a entregar el turno al compañero afecto a este faro, de repente oí desde la cámara de servicio que llamaban a la puerta de entrada al faro insistiendo de cada vez más fuerte, descendí de la torre, me acerqué a la puerta y a mi pregunta de quién es, contestaron España y que abriera las puertas; lo que hice y se introdujeron en el faro un Capitán del ejército y cuatro individuos armados manifestando dicho Capitán pertenecer a la falanje (sic).

Acto seguido preguntaron nuestros nombres y apellidos, como también la naturaleza y al dárseles (el torrero subaltern) mientras tanto el Capitán se sacó de su bolsillo una lista en la que llevaba anotadas sus señas, coincidiendo ambas le ordenó el jefe de la fuerza que fuera con ellos y mientras se cambiaba de ropa la citada fuerza practicaba registro en sus habitaciones.

En vista de lo ordenado y al preguntarle si llevaba alguna orden escrita de nuestros jefes, contestó



En vista de lo ordenado y al preguntarle si llevaba alguna orden escrita de nuestros jefes, contestó negativamente pero que actuaba como representante del Comandante Militar.

Después de habérselo llevado y habiéndome encargado de su servicio serían sobre las tres y treinta minutos de la madrugada, cuando se presentó un enviado del jefe que mandaba la fuerza con orden verbal de que inmediatamente fuera apagado el faro y que no volviera a encenderse hasta nuevo aviso.⁵¹

I els fars s'apagaren, donant pas a una obscuritat de negres auguris. De manera que el vermell va anar apareixent a poc a poc per l'horitzó, com la vermellor d'una albada, quan el sol ja no és un astre sinó un coàgul de sang humana. La bogeria s'havia desfermat i tothom esperava que un raig d'aigua freda controlés aquella pèrdua de seny, però no va ser així, no hi va haver aigua ni calmants, només un bany de sang després del qual fou possible tornar a subjectar-la i lligar-la amb unes bones corretges,

negativamente pero que actuaba como representante del Comandante Militar.

Después de habérselo llevado y habiéndome encargado de su servicio serían sobre las tres y treinta minutos de la madrugada, cuando se presentó un enviado del jefe que mandaba la fuerza con orden verbal de que inmediatamente fuera apagado el faro y que no volviera a encenderse hasta nuevo aviso.⁵¹

Y los faros se apagaron, dando paso a una oscuridad de negros augurios. Así que el rojo iría poco a poco asomando por el horizonte, como el arrebol de un amanecer, donde el sol ya no es un astro, sino un coágulo de sangre humana. La locura se había desatado, esperaron todos que un chorro de agua fría controlara su desquiciamiento, pero no fue eso lo que ocurrió, no hubo agua ni calmantes, solo un baño de sangre... Y después del cual ya se la pudo volver a sujetar y atar con unas buenas correas, dejándonos por mucho tiempo el temor a una nueva fuga y al dolor que toda férrea atadura deja en la carne.

deixant-nos durant molt de temps, però, la por d'una nova fuga i del dolor que deixa a la carn una lligada forta i ajustada.

El torrero subaltern de Llebeig aconseguí escapar d'una mort que possiblement ja estava assignada, perquè sembla que hi va haver un error en les dades i l'endemà va poder tornar al far.

Durant aquest període, com sempre que hi havia conflictes bèl·lics, es va ordenar als torrers que vigilessin els pas de vaixells de guerra i avisessin immediatament si feien algun albirament. Les famílies dels faroners també es veien implicades, ja que els fars no permetien l'autonomia dels seus habitants malgrat no fossin faroners o no sabessin res de llums i òptiques. A Llebeig, el fill del torrero encarregat s'havia convertit en el principal controlador del tràfic marítim, fins que s'hagué d'incorporar a l'exèrcit.

En vista de la circular del Excmo. Sr. Gobernador Civil de la provincia en fecha 12 del actual dando cuenta que por el personal de faros se comunique al Comandante Militar del puesto más próximo todo lo referente a operaciones de buques de Guerra... etc...; tengo el honor de comunicarle que mi hijo [...] me ayuda en esta labor, pero teniendo que presentarse en Palma por pertenecer al cupo de reemplazo de 1933, esto redundará en perjuicio del servicio de Observación ya que su conocimiento perfecto de la Isla le hace el más apto para ayudar al personal de faros.⁵²

Es pot pensar que el pare volia evitar que s'enduguessin el fill al front i per això explicava que era necessari per al servei? En qualsevol cas, però, pocs podien escapar-se d'aquella crida, i fins i tot el torrero subaltern de Llebeig va haver d'anar a servir una pàtria dividida, seccionada pel ganivet de la desraó, i anar a raure al cantó que li havia tocat.

El 8 d'octubre de 1936, però, s'ordenà tornar a encendre el far i el torrero encarregat va reclamar

El torrero subaltern de Llebeig se libró posiblemente de una muerte asignada, porque parece ser que hubo un error en las señas, por lo que al día siguiente volvió a presentarse en el faro.

Durante este período, y como siempre solía ocurrir en época de conflictos bélicos, se ordenó a los torreros que prestaran vigilancia al paso de buques de guerra y avisaran inmediatamente de su presencia. También la familia se veía aquí implicada, pues los faros no permitían la autonomía de sus habitantes, aunque no fueran fareros o no entendieran de lámparas y ópticas. Por esta razón, en Llebeig, el hijo del torrero encargado se había convertido en el principal controlador del tráfico marítimo, pero su llamamiento a filas puso fin a esa labor.

En vista de la circular del Excmo. Sr. Gobernador Civil de la provincia en fecha 12 del actual dando cuenta que por el personal de faros se comunique al Comandante Militar del puesto más próximo todo lo referente a operaciones de buques de Guerra... etc...; tengo el honor de comunicarle que mi hijo [...] me ayuda en esta labor, pero teniendo que presentarse en Palma por pertenecer al cupo de reemplazo de 1933, esto redundará en perjuicio del servicio de Observación ya que su conocimiento perfecto de la Isla le hace el más apto para ayudar al personal de faros.⁵²

¿Podría ser también que el padre quisiera evitar que se llevaran a su hijo al frente y lo presentara como necesario para el servicio? En cualquier caso, pocos se podían librar de ese llamamiento, incluso el torrero subaltern de Llebeig tuvo que irse a prestar su servicio a una patria dividida, seccionada por el cuchillo de la sinrazón, para caer en el lado que le había tocado.

Sin embargo, el 8 de octubre de 1936 mandaron encender de nuevo ese faro, y entonces el torrero encargado reclamó un ayudante para poder desarrollar el servicio, lo cual hizo que el torrero subaltern fuera enviado de nuevo a cumplir con su trabajo en la señal



un ajudant per poder fer la feina, de manera que el torrero subaltern es reincorporà al senyal marítim. Això ens podria fer pensar que l'harmonia entre els faroners tornava a l'illa, però realment no fou així, com veurem més endavant.

El 13 de novembre es va tornar a ordenar apagar el far fins a nou avís. Aquestes ordres d'apagar i encendre van ser freqüents a Llebeig, fins que s'establí un horari reduït d'il·luminació. En aquella època això no era gens habitual, però la situació estratègica del far feia aconsellable que funcionés durant unes hores determinades.

La maquinària bèl·lica necessitava matèria primera per als seus propòsits devastadors, de manera que no pot sorprendre el contingut d'una carta del tinent coronel en cap de Tallers del Parc del Grup Mixt d'Artilleria, sol·licitant tot el ferro colat disponible als fars per fabricar projectils. I un cop més, na Pòpia, o millor dit les seves restes, fou requerit per abastir la bogeria.

marítima. Esto podría hacer pensar que la armonía entre los fareros regresaba a esta isla, pero no era eso lo que ocurriría realmente, como después veremos.

El 13 de noviembre ordenaron una vez más que el faro se apagara hasta nuevo aviso. Estas órdenes de apagado y encendido fueron frecuentes en Llebeig hasta que se llegó a establecer un horario reducido de iluminación, algo que resultaba algo poco habitual en aquellos días, pero la situación estratégica de este faro aconsejaba su funcionamiento durante algunas horas concretas.

La maquinaria bélica necesitaba materia prima para sus propósitos devastadores, así que no puede extrañar el contenido de una carta del teniente coronel jefe de Talleres del Parque del Grupo Mixto de Artillería pidiendo todo el hierro colado que se pudiera encontrar disponible en los faros para la fabricación de proyectiles. Y una vez más, es Na Pòpia, o mejor dicho sus restos, los que son requeridos para abastecer a la locura.

Por lo que se refiere al material inútil disponible en el faro de Tramuntana, para entregar a las autoridades



L'únic material inútil al far de Tramuntana que es podia lliurar per fer munició era una màquina de rotació vella de ferro colat i bronze, amb un pes aproximat de 67 kg, mentre que, en el cas de Llebeig, l'encarregat va respondre dient que allà no hi havia ferro colat però que tenien una caixa procedent del far vell amb llums de metall i becs, si bé afegia que, malgrat que en aquell moment no tenien cap utilitat, potser en el futur sí que podrien tenir-la. Sembla clar que al torrer no li agradava la idea de lliurar uns vells llums de far per reconvertir-los en munició assassina i metamorfosar unes llampades encoratjadores en trets de mort. Potser per això informava que hi havia un material molt més atractiu per als seus propòsits, com era l'antic canó d'artilleria que encara hi havia a la vella torre de guaita de Llebeig. I a la mateixa

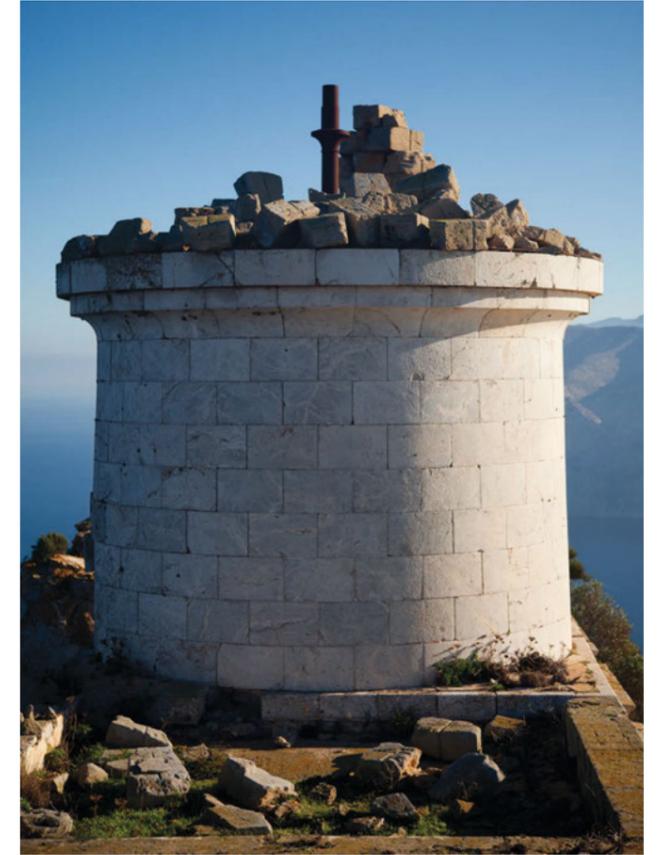
militars, tan solo se nombró una máquina de rotación vieja compuesta de hierro colado y bronce con un peso aproximado de 67 kilos, y por lo que respecta al faro de Llebeig, su encargado contestó diciendo que allí no existía cantidad alguna de hierro colado, pero que, sin embargo, había una caja procedente del faro viejo que contenía lámparas de metal y mecheros, a lo que añadió que, si bien no tenían una utilidad en el presente, podrían tenerla el día de mañana. Está claro que a este torrero no le agradaba la idea de entregar unas viejas lámparas de faros para ser reconvertidas en munición asesina, y trocar unos alentadores destellos en descarnados disparos. Quizá por eso les advierte que existe un material mucho más atractivo para sus propósitos, refiriéndose al cañón antiguo de artillería que aún permanecía en la vieja torre vigía de

Pàgina anterior:
Canó amb curenya a la torre de guaita de Llebeig.

Pàgina anterior:
Cañón con cureña en la torre vigía de Llebeig.

L'antic pedestal de l'òptica del far de na Pòpia encara és al seu lloc.

Todavía se mantiene el antiguo pedestal de la óptica del faro de Na Pòpia.



nota, el torrer acabava comentant que a na Pòpia es conservava la columna de basament de l'antic aparell, feta de fosa, a més del terra de la cambra de servei, del mateix material. Qui visiti avui la vella torre de guaita i el far de na Pòpia podrà constatar, però, que ni una cosa ni l'altra no van ser lliurades finalment als militars.

El que sí que va passar és que la mesquineria inundà sa Dragonera, contagiada pel que passava a l'altre costat del freu que la separa de Mallorca. Dos dels torrers de l'illa denunciaren el tercer perquè, segons afirmaven, la dona d'aquest s'havia endut petroli del far, a més d'un cable i llaunes de combustible buides per vendre-ho. El torrer denunciat es va excusar dient que amb aquells diners s'havia incentivat els treballadors que en aquell moment

Llebeig. Aunque en esa misma nota el torrero terminaba comentando que en Na Pòpia se conservaba la columna de basamento del antiguo aparato, que era de fundición, así como el suelo de la cámara de servicio, también del mismo material. Cualquiera que visite hoy tanto la vieja torre de costa como el faro de Na Pòpia podrá constatar que ni una cosa ni otra fueron entregadas a los militares.

Pero lo que sí ocurrió fue que la mezquindad inundó Sa Dragonera, contagiada por lo que veía tras el freu que la separa de Mallorca, y dos de los torrers de la isla denunciaron al tercero porque, según ellos, su mujer se llevaba petróleo del faro así como un cable y latas vacías del combustible para venderlas por ahí. El torrero denunciado se excusó diciendo que con el dinero de aquellas ventas se incentivó a los trabajadores que por

feien unes reparacions al far i que, pel que sembla, avançaven amb molta lentitud.

El 14 de desembre de 1937 es va rebre aquesta nota a Tramuntana:

De orden del señor Comandante Militar de la Plaza, se servirá encender (para esta noche solamente) el faro, a las 11 de esta noche y lo tendrá encendido hasta las 3 de la madrugada.⁵³

La petició devia estar motivada pel desig de fer alguna maniobra estratègica en aquella zona de l'estret entre Mallorca i sa Dragonera, que contribuís tant com fos possible a impulsar un triomf que en aquell moment semblava que començava a escoriar-se una mica cap a estribord.

Aquell mes de setembre havien començat els «años triunfales» i tots els escrits s'havien de rematar amb aquell famós afegitó: «1.º año triunfal de nuestra era». Però l'únic que va triomfar fou el terror i la misèria humana, mentre els fars espanyols restaven apagats, com una gran metàfora de la pregona obscuritat que planava sobre tota la societat espanyola, perquè un estrip com aquell produeix un dolor que no distingeix entre els cantons de la ferida.

Malgrat tot, sa Dragonera és polifacètica fins i tot en els seus fars, i per això quan avui dia visitem Tramuntana assistim a un procés de regeneració, com la cua de les sargantanes que trobem escalfant-se al sol a les vores dels camins. Les portes obertes del far ens ofereixen una mirada projectada cap al futur, cap al somni, cap allò que és possible. En aquest far, les habitacions del qual s'han reconvertit en sales d'exposició, ens veiem immersos en una societat que es regenera del patiment, sense poder-se'n escapar, és cert, però sense deixar que l'obscuritat resti impertèrrita. Aquesta altra possibilitat actual de contemplar un far, ens obre camins alternatius a les nostres vides, ens descobreix un

aquel entonces realizaban algunas reparaciones en el faro y que, al parecer, avanzaban muy lentamente.

El 14 de diciembre de 1937 se recibe la siguiente nota en Tramuntana:

De orden del señor Comandante Militar de la Plaza, se servirá encender (para esta noche solamente) el faro a las 11 de esta noche y lo tendrá encendido hasta las 3 de la madrugada.⁵³

Esta orden debió de obedecer a la intención de realizar alguna maniobra estratégica por aquella zona del estrecho entre Mallorca y Sa Dragonera, para contribuir en lo posible a impulsar un triunfo que por entonces comenzaba a verse algo escorado hacia estribor.

En septiembre de ese mismo año habían comenzado ya los «años triunfales», y todos los escritos debían rematarse con aquella famosa coletilla: «1.º año triunfal de nuestra era». Pero allí no triunfó más que el terror y la miseria humana, mientras los faros españoles permanecían apagados, como una gran metáfora de la tremenda oscuridad que se cernía sobre la totalidad de la sociedad española, porque un desgarró como ese produce un dolor que no distingue entre los lados de la herida.

A pesar de todo, Sa Dragonera es polifacética incluso en sus faros, por eso mismo cuando hoy día nos encontramos en Tramuntana assistim a un proceso de regeneración, como el rabo de esas lagartijas que tanto gustan de calentarse al sol en las orillas de sus caminos. Tramuntana nos ofrece, con sus puertas abiertas, una mirada proyectada hacia el futuro, hacia el sueño, hacia lo posible. En este faro, con sus habitaciones reconvertidas en salas de exposición, nos vemos inmersos en una sociedad que se regenera del sufrimiento, sin poder escapar de él, eso es cierto, pero no dejando que la oscuridad permanezca impertèrrita. Esta otra posibilidad de contemplar un faro en la actualidad nos abre caminos alternativos en nuestras propias



Exposició instal·lada en el far de Tramuntana.

Exposició instal·lada en el interior del faro de Tramuntana.

pensament lateral que pot fer-nos trobar altres portes que calgui obrir.

Per això, mentre fem referència als horrors viscuts durant el període més cruel que ha patit la societat espanyola l'últim segle, és gratificant contemplar aquestes sales, que són un reflex de l'adaptabilitat que caracteritza l'ésser humà des dels orígens, per bé o per mal, perquè, finalment, aquesta infinita capacitat d'adaptació que hem demostrat al llarg de la nostra història potser sigui en el futur, per molt paradoxal que ens pugui semblar, la causant de la nostra autodestrucció. Tramuntana, però, ens diu que es pot continuar sent un far que il·lumina les costes per als navegants que travessen el mar i, alhora, començar a desorientar els altres navegants, els excursionistes que s'hi apropin a peu, per ajudar-los a perdre's, a provocar-los amb els seus intervals de foscor, moments de dubte i

vidas, nos descubre un pensamiento lateral que puede hacernos encontrar otras puertas que abrir.

Por eso, mientras hablamos de los horrores vividos durante el período más cruel que la sociedad española ha sufrido en el último siglo, resulta gratificante contemplar estas salas que nos reflejan la adaptabilidad que el ser humano arrastra desde sus orígenes, para bien y para mal, porque finalmente esa infinita capacidad de adaptación que hemos demostrado a lo largo de nuestra historia quizá sea en un futuro, por muy paradójico que pueda parecer, la causante de nuestra propia autodestrucción. Pero Tramuntana nos está diciendo que se puede continuar siendo un faro que ilumine las costas para los navegantes marinos y que, al mismo tiempo, desoriente a los otros navegantes, los excursionistas de a pie que se acercan a sus alrededores, para ayudarlos a perderse, a producirles con sus intervalos de oscuridad momentos de duda y de incertidumbre en

incertesa en la rutina de les seves vides. Perquè un far per perdre's és això: un espai on escapar de la seguretat quotidiana, aquella veritat absoluta i heterònoma que tant anul·la l'autonomia del ciutadà contemporani; un lloc on recuperar el somni regenerador, i no només de cansaments físics sinó, sobretot, dels anímics, és a dir una il·lusió que ens recordi la capacitat constructiva com a persones, aquell *Homo faber* que tots duem dins i que ens permet jugar a ser creadors i convertir els somnis en aquella altra forma d'existència que anomenem «realitat».

L'any 1937 els faroners de sa Dragonera vivien el seu particular enfrontament civil i un d'ells fou expedientat, el mateix que havia estat a punt de perdre la vista per culpa d'aquells llums tan potents. No era, però, el primer cas que es produïa, perquè en els inventaris dels vells fars de primer i segon ordre amb becs de fins a cinc metxes ja hi trobem ulleres protectores per mirar la llum. A França alguns faroners s'havien quedat cecs com a conseqüència de l'ús continuat d'aquests potents llums, la qual cosa va aconsellar la utilització d'unes petites ulleres de vidres fumats.

Però hi havia altres cegueses, com per exemple, quedar-se sense prismàtics marins, fet que va obligar a intervenir el comandant militar del port d'Andratx. Però la pitjor de totes era la que impedia a aquells faroners engabiats a sa Dragonera veure's mútuament des de la

Ulleres per protegir-se la vista mentre es manipulaven els llums encesos.

Gafas para proteger la vista al manipular las lámparas encendidas.



la rutina de sus vidas. Porque un faro para perderse es eso: un espacio donde escapar de la seguridad cotidiana, esa verdad absoluta y heterónoma que tanto anula la autonomía del ciudadano contemporáneo; un lugar donde recuperar el sueño regenerador, no solo para reparar los daños de cansancios físicos, sino, sobre todo, de los anímicos; es decir, una ilusión que nos recuerde nuestra capacidad constructiva como personas, ese *Homo faber* que todos llevamos dentro y que nos permite jugar a ser creadores y convertir los sueños en esa otra forma de existencia que denominamos «realidad».

Sin embargo, en el año 1937 los fareros de Sa Dragonera vivían su particular enfrentamiento civil, hasta el punto de que uno de ellos llegó a ser expedientado, el que estaba a punto de quedarse ciego debido al manejo de esas lámparas tan potentes. No era el primer caso con este problema; de hecho, ya en los viejos fars de primero y segundo orden con mecheros de hasta cinco mechas constaban en sus inventarios varios pares de gafas protectoras para mirar la luz. En Francia se habían producido algunos casos de ceguera en vigilantes de fars como consecuencia del continuo manejo de las potentes lámparas, así que se hizo aconsejable el uso de unas pequeñas gafas ahumadas.

Pero había otras cegueras, como, por ejemplo, la que aconteció por quedarse allí sin anteojos marinos, ya que el comandante militar del puerto de Andratx ordenó que se le enviara para su uso, y la peor de todas, la que impedía que aquellos fareros enjaulados en Sa Dragonera se pudieran contemplar a sí mismos desde la complicidad ante los momentos adversos de aquellos terribles días, de manera que la mejor forma de solucionar las diferencias personales era imponiéndose una ceguera profesional, para evitar que sus miradas se cruzasen, impidiendo la



complicitat en els moments adversos d'aquells terribles dies. Això feia que no trobessin millor manera de solucionar les diferències personals que imposar-se una ceguesa professional que evités que les mirades es trobessin, impeding la visió que a través dels ulls es traduïa automàticament en un odi que s'escampava per la resta del cos i podia acabar provocant una agressió física com a darrera solució de les discrepàncies i rancúnies acumulades. Després que dos d'aquells torrers haguessin estat expedientats i sancionats amb trenta dies sense sou, un d'ells va haver de ser traslladat immediatament a Eivissa per evitar que allò acabés d'un color més proper al vermell de la ira que al negre de la ceguesa. I no era la primera vegada que a Llebeig separaven companys a la força, ja que als anys vint, per una fotesa relacionada amb el forn, les tres famílies que hi vivien van acabar barallades i es van haver d'establir torns per fer servir aquell equipament, la qual cosa no va evitar, però, que finalment un dels faroners fos traslladat a Sóller.

L'abril de 1937, els dos fars de sa Dragonera estaven apagats, per la qual cosa l'enginyer Gabriel Roca va autoritzar el torrer de Tramuntana a residir a Andratx amb llicència indefinida, però pendent de qualsevol ordre militar que el fes tornar immediatament a l'illa per encendre el far. Als altres dos torrers se'ls autoritzà a absentar-se de l'illa alternativament durant un dia sencer cada quinzena, havent de substituir-los el torrer de Tramuntana, que d'aquesta manera tornava a sa Dragonera un cop cada setmana. En qualsevol cas, es va deixar establert que aquell nou règim de permisos només tindria vigència «mientras duren las actuales circunstancias».

Aquell mateix any es van enviar unes circulars a diversos fars per demanar als torrers informació sobre un company que estava destinat al de les Columbretes «para constancia en causa sumarísima».

visión que, a través de unos ojos, se traducía automáticamente en un odio esparcido por el resto del cuerpo que podía impeler a una agresión física como última solución de las discrepancias y rencillas acumuladas. Así que, después de haber sido expedientados dos de aquellos torreros y sancionados hasta con 30 días sin sueldo, uno tuvo que ser trasladado inmediatamente a Eivissa para evitar que aquello acabara con un color más cercano al rojo de la ira que al negro de la ceguera. Y no era la primera vez que separaban a la fuerza a determinados compañeros en Llebeig, pues ya en la segunda década del siglo xx por un quitame allá esas pajas con el homo acabaron las tres familias allí instaladas en una trifulca que hizo que tuviera que intervenir el ingeniero y poner turnos para el uso del mismo, lo cual no evitó que uno de los tomeros acabara siendo trasladado al faro de Sóller.

En abril de 1937, los dos faros de Sa Dragonera estaban apagados, así que el ingeniero Gabriel Roca permitió al torrero de Tramuntana fijar su residencia en Andratx con licencia indefinida, pero pendiente de cualquier orden militar que le hiciera salir inmediatamente a la isla para encender su faro. Y a los otros dos torreros se les consintió ausentarse de Sa Dragonera durante un día completo cada quincena de forma alternativa, es decir una semana uno y a la siguiente el otro, siendo sustituidos ese día por el torrero de Tramuntana que ahora residía en Andratx, lo cual implicaba que tenía que regresar a la isla un día por semana. Eso sí, se especificó que este nuevo régimen de permisos solo permanecería vigente «mientras duren las actuales circunstancias».

Ese mismo año llegaron circulares a varios faros pidiendo información a los torreros sobre un compañero destinado en el faro de Columbretes «para constancia en causa sumarísima». Ninguno de los torreros en ese momento destinados en Sa Dragonera dijo saber nada de aquel compañero. Verdad o mentira, al menos sirve de contrapunto ver cómo se evitaba facilitar datos sobre otro farero al que se le buscaba desde instancias político-militares para sufrir unas más que probables

Cap dels torrers d'aleshores a sa Dragonera en sabia res, d'aquell company. Fos veritat o mentida, si més no serveix de contrapunt comprovar que s'evitava facilitar dades d'un altre faroner pel qual s'interessaven instàncies politicomilitars, probablement amb intencions de funestes conseqüències. En aquest sentit, podríem explicar aquí històries escoltades de boques ja tancades i no llegides en papers oficials, històries que em parlaven de persones amagades en fars i que gràcies a això van salvar la vida; vides agotzonades durant tres anys en algun altell preparat per guardar-hi la matança i per guardar-se ells d'una altra matança, no de porcs sinó d'individus, no per alimentar estómacs sinó per engreixar els murs de la intransigència i la incomunicació humanes. Perquè una altra gran paradoxa de la vida que girava entorn de la torre dels fars és que aquests guardians han protagonitzat molts actes heroics al llarg de la història, arribant fins i tot a perdre les seves vides per socórrer altres persones en perill, i no només naufragos del mar sinó també naufragos socials, com acabem de comentar. Entre ells, però, potser han estat més freqüents les desavinences i els enfrontaments.

Conec casos de companys que han compartit feina en un mateix far durant vint anys sense tenir cap problema i que han conservat a més una profunda amistat per a la resta de les seves vides. Els he vist plorar amargament en l'enterrament del seu fidel amic i col·lega, fins i tot molts anys després que els seus destins se separessin. Però hem de ser sincers: senzillament, això no ha estat el més habitual. Es podria argumentar que el benestar laboral no es transmet a la correspondència oficial dels fars, i que en aquests escrits només hi figuren les alteracions de l'ordre habitual. És cert, però també ho és el fet que la major part dels problemes entre els companys dels fars mai no han arribat als papers oficials malgrat ser una font contínua de problemes

funestas consecuencias. También se podrían relatar aquí historias escuchadas en bocas ya muertas y no leídas en papeles oficiales, historias que me hablaron de personas ocultas en faros y que, gracias a ese cobijo, pudieron salvar sus vidas; vidas agazapadas durante tres años en algún altillo preparado para guardar la matanza y para guardarse ellos de otra matanza, no de cerdos sino de individuos, no para alimentar unos estómagos, sino para engordar los muros de la intransigencia y de la incomunicación humana. Y es que otra gran paradoja acaecida en la vida que giraba en torno a la torre de los faros es que han sido muchos los actos heroicos que estos guardianes han protagonizado a lo largo de la historia, llegando incluso algunos de ellos a dar sus vidas por socorrer a otras personas en peligro, y no solo naufragos del mar, sino también naufragos sociales, como acabamos de comentar. Sin embargo, entre ellos mismos, han sido quizá más frecuentes las desavenencias y los enfrentamientos.

Conozco casos de compañeros que han compartido destino en un mismo faro durante veinte años sin un solo problema, manteniendo además una amistad profunda para el resto de sus vidas. He podido verles llorar amargamente en el entierro de su fiel amigo y colega, incluso muchos años después de haber separado sus destinos. Pero seamos francos: sencillamente, no ha sido lo más habitual. Cualquiera podría argumentar que el bienestar laboral no se transmite en la correspondencia oficial de los faros, y que en estos escritos solo aparecen las alteraciones del orden habitual. Es cierto, pero también lo es el hecho de que la mayor parte de las contrariedades entre compañeros de faros nunca han llegado a los papeles oficiales y, sin embargo, eran una continua fuente de problemas y amarguras, que se desvanecían antes de llegar a plasmarse en una denuncia a los superiores. No obstante, el hecho de no darles una existencia manuscrita no evitaba su realidad social. Había pensamientos que se convertían en palabras amenazantes, en ágrafos y

i amargures, que s'esvaïen abans d'arribar a materialitzar-se en una denúncia feta als superiors. Però que no tinguessin una existència manuscrita no n'evitava la realitat social: pensaments que es transformaven en paraules amenaçadores, en gestos menyspreatius però àgrafs, volàtils, captius de l'aire dels penya-segats però recurrents com el voleteig incessant de les gavines.

A finals de 1937 van arribar altres circulars als fars de les Balears en les quals s'especificava la manera de demanar un trasllat, perquè, com és fàcil imaginar, la situació política complicava molt el normal funcionament de l'Administració i en conseqüència els trasllats a altres fars. Resulta curiós, però, que es podien sol·licitar fins a sis destinacions tant de la «zona liberada como de la no liberada».

La guerra continuava mentre els faroners de sa Dragonera seguien amb les seves vides, deixant enrere els odis i dedicant temps també a l'amor, perquè aquest, l'amor, sap molt bé com sobreviure, fins i tot en el temps i en els llocs més inhumans, potser perquè és una condició universal, perquè estimar, el que és estimar, s'estimen fins i tot els arbres, però la venjança és una prerrogativa humana. Dic això perquè, tot i estar en guerra, un dels torrers de Llebeig va demanar autorització militar per «efectuar mi enlace matrimonial», i li fou concedida. El torrer es va poder casar i, el que no deixa de sorprendre per a l'època que era, gaudir de trenta dies de llicència, període durant el qual fou substituït per un suplent.

Això em fa pensar altre cop en *Els argonautes*, la novel·la de Baltasar Porcel, tot i que està ambientada en temps de pau. En ella, el fictici torrer de Llebeig coneix a l'hospital de Palma, on s'està uns dies ingressat, una infermera amb qui s'acabarà casant. Però quan la família creix i arriben els fills, la precarietat econòmica l'impulsa a entrar en el món del contraban, del qual tantes coses sabia i havia vist. La novel·la descriu en alguns moments

volàtils gestos despreciatius, presas del aire de los acantilados, pero recurrentes como el continuo revoloteo de las gaviotas.

A finales de 1937 llegaron otras circulares a los faros de Baleares donde se especificaba la forma de pedir traslado, porque como puede imaginarse la situación política complicaba mucho el normal funcionamiento de la administración y no digamos de los traslados a otros faros. Lo curioso es que podían solicitarse hasta seis destinos tanto de la «zona liberada como de lo no liberada».

Y la guerra continuaba, mientras los fareros de Sa Dragonera seguían con sus vidas dejando atrás los odios y dedicándole también tiempo al amor, porque este, el amor, sabe muy bien cómo sobrevivir incluso en los tiempos y lugares más inhumanos, quizá porque se trata de una condición universal, pues amar, lo que es amar, se aman hasta los árboles, pero la venganza es prerrogativa humana. Así que incluso en tiempo de guerra uno de los torreros de Llebeig pidió autorización militar para «efectuar mi enlace matrimonial», y no le pusieron pegos. El torrero de Llebeig se pudo casar y, lo que todavía era más insospechado en esos días, pudo disfrutar de treinta días de licencia, durante los cuales se envió un suplente al faro. Esto me vuelve a traer a la memoria la ya mencionada novela de Baltasar Porcel, *Els argonautes*, en la cual, aunque ambientada en tiempos de paz, el ficticio torrero de Llebeig de Sa Dragonera conoce durante unos días de hospitalización que debe sufrir en Palma a una enfermera con la que terminará casándose. Pero su precariedad económica, una vez que la familia creció y vinieron los hijos, hizo que se decidiera por entrar en el mundo del contrabando, del que tantas cosas sabía y había visto. La novela describe en algunos momentos las características de este personaje de manera muy acertada, puesto que aparecen rasgos que solo un farero puede haberle transmitido al autor, como, por ejemplo, la disposición de un espejo en el alféizar de la ventana del dormitorio para asegurarse desde la cama que el faro estaba luciendo.



les característiques del personatge amb molt d'encert, perquè s'hi expliquen detalls que només un faroner podia haver-li transmès a l'autor, com per exemple posar un mirall a l'ampit de la finestra per comprovar des del llit que el far estava encès.

Aquest vell truc ja me l'havien explicat feia anys altres faroners, i que aparegués en el relat em va semblar un encert. Com també ho és especialment la inadaptació del torrer a la vida sorollosa de la ciutat. La molèstia que tot aquell tumult eixordador provoca en Viçenc Barral, el torrer de la novel·la, és una sensació que afecta intensament molts faroners que, després d'haver viscut molts anys en un lloc

Ese viejo truco ya lo había oído yo hacía bastantes años de boca de otros fareros, y me pareció muy conseguida su inclusión en el relato. También o, mejor dicho, sobre todo, la inadaptación del torrero a la vida ruidosa de la ciudad, la molestia que todo ese tumulto ensordecedor produce en Viçens Barral, nombre del torrero en la novela, es algo que afecta sobremanera a muchos fareros que, después de haber vivido durante años en un paraje aislado y envuelto en sonidos naturales, deben incorporarse a un urbanismo de acústica agresiva. Por último, es de destacar en esa novela el haber caracterizado al farero como una persona de mal dormir debido a la singularidad de su profesión.

aïllat i envoltat de sons naturals, s'han d'incorporar a un urbanisme d'acústica agressiva. També afegeix realisme al personatge haver-lo caracteritzat com una persona que dorm malament a causa de la singularitat de la seva professió. I això és una cosa que em resulta molt familiar, perquè amb els anys acabaves per desenvolupar una mena de sisè sentit per detectar, fins i tot en somnis, que el far no feia llum o havia deixat de girar. Sempre m'ha intrigat aquesta mena d'intuïció gràcies a la qual em despertava i, quan ho feia, comprovava que el far no lluïa o que els feixos de llum no giraven i estaven estàtics enmig de la foscor. Segurament era l'absència del soroll del motor de rotació o percebre d'alguna manera que els feixos lluminosos ja no passaven a través de les dues finestres del dormitori el que em feia despertar de sobte. El fet és que, amb independència de la causa, el meu son s'interrompia i estic convençut que això passava no gaire temps després que s'hagués produït el problema. Hi havia alarmes per detectar aquestes anomalies, però no sempre van funcionar i aleshores la intuïció actuava amb eficàcia. Aquest control involuntari i inconscient de la llum i el so del far que actuava mentre dormia, però, van convertir les nits en un entreson i ja mai no vaig recuperar l'autèntic son fort.

Si tornem ara als dolorosos dies de finals dels anys trenta, no és difícil comprendre que en poc temps es rebessin moltes sol·licituds dels torrers espanyols per obtenir una llicència gratuïta que els autoritzés a utilitzar armes curtes. La inseguretat s'havia generalitzat i l'aïllament d'aquelles famílies convertia la seva vida quotidiana en una lluita contra la por i la desconfiança. Per aconseguir-la s'exigia la filiació del sol·licitant, és a dir, comunicar les dades referides als noms dels pares, lloc de naixença, estat civil, data de naixement i empremtes dactilars.

Quant als permisos de vacances, no tothom va tenir la mateixa sort que el nuvi de Llebeig, perquè

Y la verdad es que me resulta algo muy familiar, puesto que a lo largo de los años acababas desarrollando una especie de sexto sentido para detectar, incluso en sueños, que la luz del faro se apagaba o que su rotación se había parado. Siempre me he preguntado por esa especie de intuición gracias a la cual mi sueño se veía cortado y, al desvelarme, podía comprobar que el faro no lucía o que los haces de luz no giraban y permanecían estáticos en mitad de la oscuridad. Seguramente, era la ausencia del ruido producido por el motor de rotación o el percibir de alguna manera que los haces luminosos ya no desfilaban a través de las dos ventanas del dormitorio lo que hacía que me despertara súbitamente; pero la cuestión es que, independientemente de la causa, mi sueño se interrumpía y estoy convencido de que no mucho tiempo después de producirse la avería. Existían mecanismos de alarma para esos imprevistos, pero no siempre funcionaron, de forma que en esos momentos fue la intuición lo que actuó con eficacia. Eso sí, ese control involuntario e inconsciente de la luz y el sonido del faro, que actuaba durante las horas en que dormía, convirtieron las noches en un duermevela que nunca recuperó el verdadero sueño profundo.

Siguiendo con aquellos dolorosos días de los años treinta, no es difícil comprender que en poco tiempo se recibieran gran cantidad de solicitudes, por parte de los torreros españoles, de una licencia gratuita para el uso de arma corta. La inseguridad era algo generalizado, y el aislamiento de aquellas familias convertía su vida cotidiana en una lucha contra el miedo y la desconfianza. Para conseguir esa licencia se exigía la filiación del torrero que la solicitaba, es decir que debía comunicar los datos referentes al nombre de los padres, lugar y fecha de nacimiento, estado civil y huellas dactilares.

Por lo que se refiere a los permisos de vacaciones concedidos, no todos tuvieron la misma suerte que el novio de Llebeig, puesto que el torrero de Tramuntana solicitó 45 días de permiso y le contestaron que estaba militarizado y que eran las autoridades militares las que

el torrer de Tramuntana va demanar quaranta-cinc dies de permís i li contestaren dient que estava militaritzat i eren les autoritats militars les que havien de concedir-li el permís, que li fou denegat perquè va continuar acomplint les seves tasques ordinàries.

Els últims dies de 1938 foren destinats al far de Llebeig dos mariners de l'Ajudantia de Marina d'Andratx per controlar dia i nit el lloc d'observació n. 13 de Sant Elm i encendre o apagar el far, segons quina fos l'ordre rebuda. Si no se'n rebia cap, el far havia d'il·luminar entre les 11 de la nit i les 3 de la matinada, com s'havia establert feia un temps, però si des de Sant Elm s'avisava que s'havia d'encendre, aleshores havia d'estar encès des del capvespre fins a l'albada; per contra, si s'ordenava apagar-lo, no s'havia d'encendre en tota la nit. Per transmetre les ordres es disposava de projectors alimentats amb bateries.

Des de l'1 de gener de 1939, doncs, calia seguir aquestes instruccions per encendre o apagar el far de Llebeig:

DURANTE EL DÍA

Señales durante el día

Izar la bandera blanca. A los cinco minutos con el proyector de señales se harán cuatro rayas de un minuto de duración cada una, con intervalos de treinta segundos. La Farola, caso de enterarse de la señal, dará la inteligencia izando una bandera y haciendo con el proyector, dos rayas de un minuto cada una, con intervalos de treinta segundos.

DURANTE LA NOCHE

Señales para encender la farola

Se encenderán dos cohetes con dos minutos de intervalo. Posteriormente se harán las mismas señales luminosas que durante el día. La farola contestará al enterado haciendo solamente, las mismas señales luminosas, que durante el día.

debían concederle el permiso, cosa que no sucedió porque siguió desempeñando sus quehaceres ordinarios.

En los últimos días de 1938 fueron destinados al faro de Llebeig dos marineros de la Ayudantía de Marina de Andratx para controlar día y noche el puesto de observación número 13 de San Telmo, con la finalidad de encender o apagar, según orden, este faro. Si no se recibía mandato alguno, el faro se mantendría iluminado como últimamente se hacía, es decir, entre las once de la noche y las tres de la madrugada, pero con un aviso de encendido desde San Telmo se debía dejar alumbrando desde el anochecer hasta el amanecer, y si, por el contrario, la orden fuese de apagado, el faro debía permanecer apagado durante las horas nocturnas. Para realizar las señales tanto desde el puesto de San Telmo, transmitiendo la orden, como desde Llebeig, acusando haberla recibido, se enviaron unos proyectores que se alimentaban con baterías.

Así que a partir del 1 de enero de 1939 se debían seguir las siguientes instrucciones para el encendido o apagado del faro de Llebeig:

DURANTE EL DÍA

Señales durante el día

Izar la bandera blanca. A los cinco minutos con el proyector de señales se harán cuatro rayas de un minuto de duración cada una, con intervalos de treinta segundos. La Farola, caso de enterarse de la señal, dará la inteligencia izando una bandera y haciendo con el proyector, dos rayas de un minuto cada una, con intervalos de treinta segundos.

DURANTE LA NOCHE

Señales para encender la farola

Se encenderán dos cohetes con dos minutos de intervalo. Posteriormente se harán las mismas señales luminosas que durante el día. La farola contestará al enterado haciendo solamente las mismas señales luminosas que durante el día.

Señales para apagar la farola

Se encenderán dos cohetes. Posteriormente se harán doce rayas de diez segundos de duración con intervalos de diez en diez segundos. La farola contestará al enterado haciendo la misma señal, esto es: doce rayas de diez segundos de duración con intervalos de diez segundos.

OBSERVACIONES

- 1.º Si la farola no contesta a alguna de las señales, se repetirán estas a los quince minutos, salvo que se observe que la farola se encienda o se apague que es la señal más evidente de que ha interpretado la comunicación.
- 2.º Se entiende que al ordenar encender la farola durante el día es para que la orden se cumplimente al anochecer y permanecerá encendida hasta la salida del sol mientras no se ordene apagarla.

Nota: El Ayudante de Marina de Andratx dispondrá de una embarcación de motor segura y marinera, para hacer efectiva cualquier orden a la farola que no pueda interpretar por el sistema de señales establecido.⁵⁴

Durant aquesta última etapa de la guerra, el faroner de Tramuntana es va traslladar al de Llebeig per ajudar en les tasques de manteniment, ja que el far havia d'estar encès entre les 11 de la nit i les 3 de la matinada, però amb l'obligació de tornar immediatament al seu lloc si es rebés l'ordre d'encendre l'altre senyal.

Totes les tempestes acaben passant, deixant enrere un rastre de destrucció més o menys considerable, però finalment s'extingeixen. I això és el que va succeir amb la Guerra Civil espanyola, que va passar, deixant a la vista un panorama devastador, apocalíptic, que presagiava el que molt pocs

Señales para apagar la farola

Se encenderán dos cohetes. Posteriormente se harán doce rayas de diez segundos de duración con intervalos de diez en diez segundos. La farola contestará al enterado haciendo la misma señal, esto es: doce rayas de diez segundos de duración con intervalos de diez segundos.

OBSERVACIONES

- 1.º Si la farola no contesta a alguna de las señales, se repetirán estas a los quince minutos, salvo que se observe que la farola se encienda o se apague, que es la señal más evidente de que ha interpretado la comunicación.
- 2.º Se entiende que al ordenar encender la farola durante el día es para que la orden se cumplimente al anochecer y permanecerá encendida hasta la salida del sol mientras no se ordene apagarla.

Nota: El Ayudante de Marina de Andratx dispondrá de una embarcación de motor segura y marinera para hacer efectiva cualquier orden a la farola que no pueda interpretar por el sistema de señales establecido.⁵⁴

Durante esta última etapa de la guerra, el farero de Tramuntana se trasladó al faro de Llebeig para ayudar en lo posible en las tareas de mantenimiento, pues debía seguir iluminando entre las once de la noche y las tres de la madrugada, pero con la obligación de regresar inmediatamente a su destino si se recibiera la orden de encender aquel otro faro.

Sin embargo, toda tormenta se extingue, dejando detrás un rastro de mayor o menor destrucción, pero termina por pasar. Y eso es lo que ocurrió con la Guerra Civil española, que pasó y dejó tras ella un panorama devastador, apocalíptico, presagiando lo que muy pocos años después sería la gran degradación que los

anys després seria la gran degradació que ha sofert la naturalesa humana, i que va dur un pensador com Adorno a dir que «després d'Auschwitz ja no és possible pensar». El cert és que mai més no es va poder tornar a pensar de la mateixa manera, i, si en el futur ho tornem a fer, serà un gran acte d'irresponsabilitat, perquè recuperar un optimisme antropològic de caire il·lustrat seria com creure que ens han sortit ales per poder volar; i no parlo d'avions, això és tecnologia, em refereixo a la biologia inculta, l'animal, la que hi ha sota totes les nostres capes de cultura i treu el nas si ens despistem i permetem que els escrotonaments produïts per les adversitats deixin un forat per on es pugui escapar.

El 10 de març de 1939 l'almirall de la Flota i Bloqueig del Mediterrani ordenava encendre els fars de les Balears mitjançant una nota en la qual considerava que havien desaparegut les causes que havien motivat que fossin apagats. Començava, doncs, una nova etapa plena de rancúnies pel que havia passat, replena de pors pel que encara els podia passar a molts i, sobretot, curulla d'amargura pel simple fet d'existir. Perquè fins i tot amb la consciència col·lectiva d'una victòria, hi havia la mala consciència de cada individu pel simple fet d'haver participat en una bogeria, consciència emparada per creences polítiques o religioses, que no eren, però, més que un abrigo lleuger en la freda obscuritat de la nit, quan l'individu s'enfronta al seu propi oceà sense cap far que l'il·lumini tret d'ell mateix, que és tant com dir res. El juliol s'ordenà entregar les carrabines màuser i cent cartutxos que hi havia al far de Tramuntana.

També els faroners van voler oblidar esborrant la seva definició laboral, i, com ja s'ha dit, a partir de novembre de 1939 van passar a denominar-se tècnics mecànics de senyals marítims.

Pel que fa al rastre del pas dels militars pel far de Llebeig, el torrer es va queixar de la brutícia

hombres han sufrido en su naturaleza humana, y que llevó a decir a un pensador como Adorno aquello de «después de Auschwitz ya no es posible pensar». La verdad es que nunca se pudo volver a pensar de la misma manera, y si lo hacemos en el futuro, será un gran acto de irresponsabilidad, porque recuperar un optimismo antropológico de tintes ilustrados sería como creer que nos han salido alas con las que poder volar, y no hablamos de aviones, eso es tecnología, mientras que yo me refiero a la biología inculta, la animal, la que subyace bajo todas nuestras capas de cultura, pero que asoma su rostro cuando nos descuidamos, permitiendo que los desconchados producidos por las adversidades le dejen un hueco por donde escapar.

El 10 de marzo de 1939 se ordenaba encender los faros de Baleares mediante una nota del almirante de la Flota y Bloqueo del Mediterráneo en la que se consideraban desaparecidas las causas que motivaron su apagado. Así que comenzaba una nueva etapa, llena de rencores por lo sucedido, repleta de miedos por lo que aún les podía suceder a muchos y, sobre todo, rebosante de amargura por el simple hecho de existir, porque incluso junto con la conciencia colectiva de una victoria, yacía la mala conciencia de cada individuo por la simple razón de haber participado en una locura, conciencia arrojada o bien por creencias políticas o bien por creencias religiosas, que eran un abrigo harto ligero en la fría oscuridad de la noche, cuando el individuo se enfrenta a su propio océano sin ningún faro que le ilumine, salvo él mismo, que es como decir nada. Y en julio se ordenó entregar las carabinas máuser y cien cartuchos que había en el faro de Tramuntana.

También los fareros quisieron olvidar, y pretendieron borrar su propia definición laboral, y desde noviembre de 1939 pasaron a denominarse, como ya adelantábamos en la primera parte de este trabajo, técnicos mecánicos de señales marítimas.

Respecto al rastro dejado por los militares en el faro de Llebeig, el torrero de este faro se quejaba del estado



que havien deixat a l'habitació del torrero segon els dos mariners que l'havien ocupada els darrers mesos de la guerra, com hem explicat, i demanava que fos netejada i emblanquinada amb urgència. A poc a poc, doncs, el far anà recuperant l'aspecte i condicions anteriors: les parets foren pintades, es netejaren les habitacions i es va començar a recuperar l'activitat administrativa, generant escrits oficials i guardant a l'arxiu els que hi arribaven. Ens podem preguntar, però, què degué passar amb l'exemplar de la Constitució de la República que s'havia enviat al far de Llebeig el 28 de setembre de 1932. Devia ser un llibre petit però d'un gran pes polític, que segurament va acabar desapareixent, com també van desaparèixer moltes idees que s'amagaven a l'interior del far, el que de ben segur entristí alguns i alleujà uns altres. Però, des de la perspectiva dels habitants de sa Dragonera, l'important era sobreviure, no passar massa gana i mantenir encès el far.

Era, per tant, temps de reorganitzar la vida als fars de sa Dragonera, inclòs el servei d'aprovisionament, que, amb la incorporació de l'embarcació de l'Estat denominada *Mizar*, quedava establert així:

- Dos viatges setmanals, los martes y viernes.
- Salida del Puerto de Andratx a las 8.00 y salida de Dragonera a las 14.30.
- Dos días al mes viajes para los torreros y sus familias.
- Se exceptúan los casos de enfermedad, traslados y viajes de inspección.
- Prohibido dedicarse en la embarcación del servicio a otros trabajos.
- Obligación de mantener en buen estado de limpieza la embarcación.
- El patrón y marineros guardarán al personal de la Jefatura de Obras Públicas y torreros el respeto debido sin que esto sea obstáculo

de suciedad en que había acabado la habitación del torrero segundo, la que ocupaban los dos marineros encargados de hacer los avisos semafóricos con el puesto de observación de San Telmo, de manera que reclamó con urgencia su limpieza y blanqueo. Así que el faro fue recuperando su anterior condición y aspecto, con sus paredes repintadas y sus habitaciones aseadas, y con un archivo que comenzó a recuperar su actividad usual, pues se reanudaron los escritos oficiales y empezaron a archivar los que llegaban. Pero ¿qué pasaría con el ejemplar de la Constitución de la República Española sancionada en 1931, que se envió el 28 de septiembre de 1932 al faro de Llebeig? Seguramente, sería un pequeño libro, pero por su gran peso político acabó desapareciendo como desaparecieron también muchas ideas que se escondían en su interior, para tristeza de unos y alivio de otros. Aunque lo importante, desde la perspectiva de los habitantes de Sa Dragonera era sobrevivir, pasar la menor hambre posible y mantener su faro encendido.

Era, pues, tiempo de reorganizar la vida en los faros de Sa Dragonera, incluido su servicio de abastecimiento, que ahora quedaría establecido de la siguiente forma con la incorporación de la embarcación del Estado de nombre *Mizar*:

- Dos viatges setmanals, los martes y viernes.
- Salida del puerto de Andratx a las 8.00 y salida de Sa Dragonera a las 14.30.
- Dos días al mes, viajes para los torreros y sus familias.
- Se exceptúan los casos de enfermedad, traslados y viajes de inspección.
- Prohibido dedicarse en la embarcación del servicio a otros trabajos.
- Obligación de mantener en buen estado de limpieza la embarcación.
- El patrón y marineros guardarán al personal de la Jefatura de Obras Públicas y torreros el respeto debido, sin que esto sea obstáculo para que

para que dicho personal y torreros puedan abusar en sus atribuciones.

Algunes d'aquestes observacions no s'entendrien massa si no s'expliquen amb detall els problemes que s'havien produït entre el personal dels fars i els encarregats de l'aprovisionament, des de l'inici de les activitats a Llebeig i Tramuntana, malgrat que les primeres queixes aparegudes a la correspondència oficial (d'aquella dècada, perquè abans ja n'hi havia hagut) són de 1928 i les feia el faroner de Tramuntana:

- 1.^a Cuando tomé posesión de este faro de Tramuntana, avisé con carta al patrón de mi llegada al Puerto de Andratx. Venía conmigo [...] quien iba a encargarse del faro de Lebeche. Al llegar a dicho puerto nos encontramos con que el patrón tenía sobre el varadero el barco oficial de servicio. ¿cómo es que no tiene V. el barco listo le interrogué? A lo que contestó con gesto desdeñoso que porque se tenía que pintar. Luego pude comprobar que era todo un embuste, pues el barco no se pintó hasta pasados unos meses y tuvimos que embarcar en una barca de pescadores para poder llegar al faro en malísimas condiciones y aquel hecho me demostró lo que en la oficina me indicaron; esto es, que los patrones de los barcos de servicio en Baleares tenían la costumbre y pretensiones de mirar a los torreros como clase a ellos inferiores y la comprobación fue exacta: [al patrón] no le interesó ni poco ni mucho tener preparado el barco de servicio para trasportar a la Dragonera a los torreros y sus familias y estos no protestaron y sufrieron las consecuencias por temor... ya lo diremos cuando sea ocasión.
- 2.^a 15 días después de tomar posesión de este faro, recibimos noticias de que mi madre política estaba enferma y que si se agravaba nos

dicho personal y torreros puedan abusar en sus atribuciones.

Algunas de estas observaciones no se entenderían muy bien si no se explicaran con detalle los problemas que habían tenido lugar entre el personal de los faros y los encargados del abastecimiento desde el mismo momento de comenzar a lucir los dos nuevos faros de la isla, aunque las primeras quejas aparecidas en la correspondencia oficial (de esa década, porque ya las había habido con anterioridad) son del año 1928 y provienen del encargado del faro de Tramuntana:

- 1.^a Cuando tomé posesión de este faro de Tramuntana, avisé con carta al patrón de mi llegada al Puerto de Andratx. Venía conmigo [...] quien iba a encargarse del faro de Lebeche. Al llegar a dicho puerto nos encontramos con que el patrón tenía sobre el varadero el barco oficial de servicio. ¿cómo es que no tiene V. el barco listo le interrogué? A lo que contestó con gesto desdeñoso que porque se tenía que pintar. Luego pude comprobar que era todo un embuste, pues el barco no se pintó hasta pasados unos meses y tuvimos que embarcar en una barca de pescadores para poder llegar al faro en malísimas condiciones, y aquel hecho me demostró lo que en la oficina me indicaron; esto es, que los patrones de los barcos de servicio en Baleares tenían la costumbre y pretensiones de mirar a los torreros como clase a ellos inferiores y la comprobación fue exacta: (al patrón) no le interesó ni poco ni mucho tener preparado el barco de servicio para trasportar a la Dragonera a los torreros y sus familias, y estos no protestaron y sufrieron las consecuencias por temor... ya lo diremos cuando sea ocasión.
- 2.^a 15 días después de tomar posesión de este faro, recibimos noticias de que mi madre política estaba

telegrafiarían y encargué al patrón que si recibía un telegrama que le abrieran y según su contenido era de agravación que viniera enseguida para llevar a tierra a mi esposa. Dentro de unos días después, vino un pescador con un telegrama abierto leído ya por el patrón que decía - madre muy grave. Pasen enseguida. De modo que en vez de venir el patrón con el barco de servicio nos mandó un pescador a quien tuvimos que pagar 15 pesetas.

3.º Se presentó mi esposa en el Puerto de Andratx un martes por la mañana muy temprano a fin de embarcar para Dragonera por ser día de correo. Se entrevistó con el patrón y éste le dijo que el tiempo estaba malo y que no habría salida. Dijeron a mi esposa unos pescadores, que el tiempo estaba bueno que las excusas del patrón se debían a que su barquito *Cervantes*, con quien hacía ordinariamente el correo, había salido de paseo con 4 personas y que los torreros vieron pasear alrededor de la Dragonera pescando de corricán [sic]. De modo que dejó de hacer el correo con un pasajero que esperaba y siendo buen tiempo para ganar 4 duros con los turistas. ¿Cabe más abandono en mi servicio de abastecimiento?

4.º Como he dicho, prestaba generalmente el servicio con un barquito chico sucedía que apenas llegaba al muelle de «En Lladó» dejaba los encargos al colono y se marchaba sin informarse de las novedades de los faros, diciendo: mañana vendré por la correspondencia. Advertido, que no era prudente tal proceder y que espere marcharse después de estar informado de las novedades de los faros. Resulta que siempre ve mal tiempo y sale con la excusa de que por temor al mal tiempo se ve obligado a marcharse, pero no es así, pues siempre viene enredado, con pescadores de caña, cazadores y líos suyos, y cuando no, por una especie de raro capricho que deja mucho que desear. Es un verdadero

enferma y que si se agravaba nos telegrafiarían y encargué al patrón que si recibía un telegrama que le abrieran y según su contenido era de agravación que viniera enseguida para llevar a tierra a mi esposa. Dentro de unos días después, vino un pescador con un telegrama abierto leído ya por el patrón que decía- madre muy grave. Pasen enseguida. De modo que en vez de venir el patrón con el barco de servicio nos mandó un pescador a quien tuvimos que pagar 15 pesetas.

3.º Se presentó mi esposa en el Puerto de Andratx un martes por la mañana muy temprano a fin de embarcar para Dragonera por ser día de correo. Se entrevistó con el patrón y éste le dijo que el tiempo estaba malo y que no habría salida. Dijeron a mi esposa unos pescadores que el tiempo estaba bueno que las excusas del patrón se debían a que su barquito *Cervantes*, con quien hacía ordinariamente el correo, había salido de paseo con 4 personas y que los torreros vieron pasear alrededor de la Dragonera pescando de corricán (sic). De modo que dejó de hacer el correo con un pasajero que esperaba y siendo buen tiempo para ganar 4 duros con los turistas. ¿Cabe más abandono en mi servicio de abastecimiento?

4.º Como he dicho, prestaba generalmente el servicio con un barquito chico sucedía que apenas llegaba al muelle de «En Lladó» dejaba los encargos al colono y se marchaba sin informarse de las novedades de los faros, diciendo: mañana vendré por la correspondencia. Advertido, que no era prudente tal proceder y que espere marcharse después de estar informado de las novedades de los faros. Resulta que siempre ve mal tiempo y sale con la excusa de que por temor al mal tiempo se ve obligado a marcharse, pero no es así, pues siempre viene enredado, con pescadores de caña, cazadores y líos suyos, y cuando no, por una especie de raro capricho que deja mucho que desear. Es un verdadero



caña, cazadores y líos suyos y cuando no, por una especie de raro capricho que deja mucho que desear. Es un verdadero embustero que teje mil embustes para excusar su mal proceder en cuestiones de abastecimiento.⁵⁵

Però la cosa esdevé truculenta l'any 1935, quan qui era el patró aleshores (ja no era el de 1928) va estar treballant com a manobre en unes obres que es feien al far de Llebeig. Durant aquells dies, l'encarregat del far va escriure informes desfavorables sobre ell per no fer amb eficàcia la seva feina. Al juny d'aquell mateix any, els tres torrers de sa Dragonera eren citats pel jutge de primera instància i instrucció del districte de la Catedral per comparèixer a l'Audiència com a testimonis en un cas de contraban en què estava involucrat el patró de l'embarcació. Les citacions es van repetir els mesos de juliol, agost i setembre.

Per acabar de completar el que ja començava a semblar un argument novel·lesc, el torrer encarregat del far de Llebeig va patir un «robo de alhajas» a la casa que tenia al carrer de les Monges de Palma. Probablement, no cal tenir massa imaginació per associar d'alguna manera aquest robatori amb una possible venjança o represàlia per haver participat en el judici per contraban esmentat.

Amb tot aquest embolic, va arribar l'any 1936 i, al març, els torrers de l'illa es van queixar oficialment a l'enginyer Gabriel Roca del mal funcionament del servei d'aprovisionament, de manera que aquest va haver de recordar al patró de la barca les seves obligacions, alhora que va establir un sistema de control dels lliuraments mitjançant un llibre en el qual els torrers havien de signar i indicar el dia que havien rebut les provisions.

Tenint en compte tot això, no és estrany que, quan aquell patró va morir el mes de març de 1939, els torrers de sa Dragonera sol·licitessin que se'ls concedís a ells el servei, petició que no fou atesa, però.

embustero que teje mil embustes para excusar su mal proceder en cuestiones de abastecimiento.⁵⁵

Pero la cosa se vuelve truculenta en 1935, cuando el que era patrón de la embarcación, que por cierto ya no seguía siendo el mismo que en 1928, había estado trabajando como peón en unas obras que se realizaban en el faro de Llebeig. Durante estos días el encargado del faro emitió informes desfavorables sobre esta persona por no acometer con eficacia su trabajo. Pero es que en junio de ese año son citados por el juez de primera instancia e instrucción del distrito de la Catedral los tres torreros de Sa Dragonera para comparecer en el local de la audiencia como testigos en un caso de contrabando en el que estaba involucrado el patrón de la embarcación. Esas citaciones se repitieron durante los meses de julio, agosto y septiembre.

Para terminar de completar lo que ya comenzaba a parecer todo un argumento novelesco, resulta que el torrero encargado del faro de Llebeig sufre un «robo de alhajas» en la casa que poseía en la calle de Las Monjas de Palma. Y no hace falta tener una imaginación muy calenturienta para asociar ese robo con una posible venganza o represalia como consecuencia de haber tomado parte en el mencionado juicio por contrabando.

Con todo este embrollo, llegó el año 1936, y en el mes de marzo los torreros de la isla se quejaron oficialmente al ingeniero Gabriel Roca del mal servicio de abastecimiento de los faros, por lo que dicho ingeniero se vio en la necesidad de recordar al patrón de la embarcación sus obligaciones, así como de proveer al mismo con un libro donde los torreros deberían firmar y hacer constar el día de las entregas realizadas por el mencionado patrón.

Teniendo en cuenta todo esto, no es de extrañar que al morir el patrón del servicio de abastecimiento, en el mes de marzo de 1939, los torreros de Sa Dragonera solicitaran que se les concediera a ellos dicho servicio, cosa que no ocurrió.

I després va començar el turisme, a poc a poc, com les primeres gotes de pluja que anunciaven el que més tard acabaria sent una borrasca humana, que cada estiu es repetiria com ho feien les tempestes de tardor, de manera brusca però deixant la humitat necessària perquè els camps siguin fèrtils. Aquestes noves pluges queien en forma de monedes, llavors econòmiques que impulsarien el desenvolupament de les Balears, per bé i per mal. Però els faroners de sa Dragonera es van queixar més d'un cop per la dedicació del patró de l'embarcació d'aprovisionament a tasques turístiques, deixant desatès el servei, perquè a la barca dels fars no només s'hi transportaven els queviures per als tècnics i les seves famílies, sinó que també hi havia lloc per a uns quants anglesos o alemanys que pagaven a canvi de ser passejats pels voltants de sa Dragonera.

Amb el pas del temps, però, les aigües es van calmar i les relacions entre mariners i torrers s'anaren normalitzant. I quan s'automatitzà la il·luminació marítima de l'illa, va ser d'alguna manera com si tots dos gremis es fusionessin en un, perquè el viatge a l'illa el feien junts, tant d'anada com de tornada, deixant enrere les picabaralles que havien tingut en el passat. És més, la col·laboració entre els tècnics de senyals marítimes i els mariners de les llanxes dels fars fou després, i durant molt de temps, de gran ajuda per al servei de manteniment d'aquests senyals lluminosos, i des de la meua experiència personal amb ells, tant a Algesires com a les Balears, només puc tenir paraules d'agraïment per la seva inestimable paciència i ajuda.

TEMPS DE PENÚRIA

La guerra s'anava allunyant a poc a poc de les vides dels espanyols, però no la fam i les penúries, que s'havien quedat enganxades com paparres, i dia rere dia s'engreixaven a costa de la misèria de gran part

Y luego comenzó a llegar el turismo, poco a poco, como las primeras gotas de lluvia que anuncian lo que más tarde sería toda una borrasca humana, que cada verano se repetiría, como ya lo hacían las tormentas otoñales, bruscamente, pero dejando la humedad necesaria para que los campos puedan ser fértiles. Y estas nuevas lluvias caían en forma de monedas, semillas económicas que impulsarían el desarrollo turístico de estas Islas Baleares, para lo bueno y para lo malo. Pero los fareros de Sa Dragonera se quejaron en más de una ocasión porque el patrón de abastecimiento se dedicaba a tareas turísticas y dejaba desatendido el servicio, y es que en la barca de los faros no solo se podían llevar los víveres para los técnicos y sus familias, sino que también dejaba lugar para unos cuantos ingleses o alemanes que pagaban a cambio de ser paseados por los alrededores de Sa Dragonera.

Pasado algún tiempo, las aguas retomaron a su cauce y las relaciones entre ambas profesiones se fueron normalizando. Fue sobre todo después de la automatización del alumbrado marítimo de la isla, cuando ambos gremios se vieron de alguna forma fundidos, ya que el viaje a la isla lo hacían juntos lo mismo para ir que para volver, dejando atrás en el tiempo las viejas rencillas que existieron. Es más, la colaboración entre los técnicos de señales marítimes y los marineros de las lanchas de los faros fue luego, durante mucho tiempo, de gran ayuda para el servicio de mantenimiento de estas señales luminosas, y en mi caso, por mi experiencia con ellos tanto en Algeciras como en Baleares, solo puedo tener palabras de agradecimiento por su inestimable paciencia y ayuda.

TIEMPOS DE PENURIA

La guerra se iba alejando poco a poco de las vidas españolas, pero el hambre y las penurias no, estas se habían quedado agarradas como garrapatas, engordando día tras día a costa de la miseria de gran parte de los



dels supervivents, dels qui van haver de marxar i de molts dels qui s'hi quedaren. Van començar els temps del racionament i les cartilles que el regulaven assignant unes determinades quantitats d'aliments; cartilles que, òbviament, també van arribar als fars. A tall d'exemple, repassem les provisions a què tenien dret els tècnics de Llebeig els mesos de novembre i desembre de 1942: 162 kg de farina; 36 kg de puré; 18 kg de sopa; 4,5 kg de sucre; 18 litres d'oli; 108 kg de patates; 4,5 kg de sabó, i 4,5 kg de cansalada.

Per fer-se una idea del que representaven aquestes quantitats, cal dir que en aquella època,

supervivientes, de los que tuvieron que irse y de muchos de los que por aquí se quedaron. Así que comenzaron los tiempos del racionamiento y sus cartillas, por lo que a los fareros les asignaron unas cantidades determinadas de alimento. Así, por ejemplo, para los meses de noviembre y diciembre de 1942, a los técnicos de Llebeig les correspondieron: 162 kilos de harina, 36 kilos de puré, 18 kilos de sopa, 4,5 kilos de azúcar, 18 litros de aceite, 108 kilos de patatas, 4,5 kilos de jabón y 4,5 kilos de tocino.

Para hacerse una idea de lo que significaban esas cantidades de alimentos, es necesario saber que eran nueve el número de personas que allí habitaban por

en el far, hi vivien nou persones, distribuïdes de la manera següent: a l'habitatge del tècnic encarregat hi residien ell, de 33 anys, la seva esposa, de 32, i la seva sogra, vídua, de 56; la família del tècnic subaltern la formaven ell, de 24 anys, la seva dona, de 22, i la filla d'1 any; i la de l'auxiliar també la formaven tres persones: el tècnic, de 45 anys, la seva esposa, de 43, i el fill de 10 anys.⁵⁶

Com es pot comprovar, doncs, les quantitats de provisions assignades per passar aquells dos mesos pràcticament hivernals no es pot dir que fossin excessives. Però l'escassetat no afectava

aquellos días, con la siguiente distribución. En la vivienda del técnico encargado residían: el técnico, de 33 años; su mujer, de 32; y su suegra, ya viuda, de 56. En la vivienda del técnico subalterno estaban conviviendo, además de este, que contaba por aquel entonces con 24 años, su mujer de 22 y la hija de ambos de 1 año de edad; y por lo que respecta a la vivienda del auxiliar, se concentraban en ella el propio auxiliar de 45 años, su mujer de 43 y el hijo de estos, que ya tenía 10 años.⁵⁶

Como puede verse, no eran tantos los víveres con los que contaban aquellos habitantes del faro de Llebeig para pasar dos de los meses invernales. La escasez del

només les persones, sinó que també es notava en el funcionament dels fars. I per això durant els anys immediatament posteriors a la guerra, a Llebeig es va utilitzar amb molta freqüència la il·luminació d'emergència, que ja hem vist que consistia en un llum de nivell constant, també de la marca Chance Brothers, que funcionava indistintament amb petroli o oli de colza. La raó per utilitzar-lo no era per deixar de cremar petroli i utilitzar la colza, ja que aquest combustible no surt en cap dels inventaris del far, sinó per estalviar, ja que el consum d'aquests llums era molt inferior al dels Chance per incandescència de vapor.

En altres ocasions, però, no era el petroli el responsable del canvi en el sistema d'il·luminació sinó l'alcohol, necessari, com hem explicat, per als llums que escalfaven durant quinze minuts els vaporitzadors del sistema d'incandescència dels llums Chance. Per cert que, en acabar la guerra, s'utilitzava alcohol neutre de garrofa fabricat per l'empresa Industrias Agrícolas de Mallorca, S. A.

El cas és que a sa Dragonera tothom començava a passar gana, la qual cosa, vista des de la nostra opulència, costa, no d'entendre, que això és ben senzill, sinó d'assimilar, és a dir, d'identificar-se amb el patiment que ja experimentaven aquelles persones. Ara, per tant, ja no era moment per a les desavinences sinó que s'havien d'unir per poder implorar alguna consideració respecte de la situació per la qual passaven les respectives famílies. El que no s'havia assolit amb la guerra ho estava aconseguint la fam, i els torrers responsables dels dos fars de sa Dragonera van signar una carta conjunta, adreçada al president de la Junta de Abastos, que reflecteix amb fidelitat la situació del moment:

En vista de la crítica situació en que traviesa nuestra isla por las dificultades que le origina la guerra

momento no afectaba solamente a los ya técnicos mecánicos, sino incluso a los mismísimos faros. Y por esto, a lo largo de los años inmediatos a la guerra, se debió utilizar frecuentemente la lámpara de socorro, que, como ya vimos en su momento, consistía en una lámpara de nivel constante, también de la marca Chance Brothers, solo que esta se podía utilizar indistintamente con petróleo o aceite de colza. La razón de utilizarla en Llebeig no fue para dejar de quemar el petróleo y usar la colza, ya que este combustible no aparece en ninguno de los inventarios del faro, sino para ahorrar en el consumo, pues para iluminar con este tipo de lámparas no era necesario emplear tanta cantidad de petróleo como en las Chance por incandescencia de vapor.

Otras veces no era el petróleo, sino el alcohol el responsable del cambio en el sistema de iluminación, pues recuérdese que las lámparas Chance necesitaban unas lamparillas de alcohol para calentar durante 15 minutos los vaporizadores del sistema de incandescencia. Por cierto, que al terminar la guerra se estaba empleando para estos menesteres alcohol neutro de algarroba, fabricado en Industrias Agrícolas de Mallorca, S. A.

La cuestión es que allí todo el mundo comenzaba a pasar hambre, cosa que desde nuestra actual opulencia cuesta trabajo, no de entender, porque eso es bien fácil, sino de asimilar; es decir que nos cuesta identificarnos con ese sufrimiento por el que empezaban a atravesar aquellas gentes. Ahora ya no era momento para las desavenencias, más bien se debían unir para poder implorar alguna consideración con respecto a la situación por la que atravesaban sus respectivas familias. De manera que lo que no había conseguido la guerra lo estaba realizando el hambre, y los torreros encargados de los dos faros de Sa Dragonera firmaron una carta conjunta, dirigida al presidente de la Junta de Abastos, que refleja con fidelidad la situación del momento:

En vista de la crítica situación en que traviesa nuestra isla por las dificultades que le origina la guerra en materia

en materia de abastos y agravada nuestra situación por el hecho de que tiene que aprovisionar por mar y este su estado no siempre lo permite y consecuencia también de que en el Puerto de Andratx, lugar de nuestro aprovisionamiento no siempre se nos facilita lo que pedimos y aún lo que nos surten es escaso, nos vemos más afectados por la falta de pan que los demás por lo anteriormente expuesto, es por todo ello que acudimos a V. E. como Presidente de la Junta de Abastos en que se digne señalarnos un suministro de harina, legumbres secas y leche con que poder compensar la inferioridad de aprovisionamientos que las circunstancias y el tiempo obligan al personal de los faros citados (Lebeche y Tramuntana) y al encargado de transportar dichos víveres, únicos habitantes de la isla.⁵⁷

La guerra a la qual fan referència ja no és l'espanyola sinó la Segona Guerra Mundial, les conseqüències de la qual ja es deixaven sentir a sa Dragonera, no només per la manca de petroli comentada, sinó perquè augmentava encara més les penúries que estava passant el poble espanyol de resultes del seu recent flirteig amb la bogeria.

Vistes les circumstàncies, se'ls va concedir un racionament extraordinari, mesura que a més dels torrers de Llebeig i Tramuntana també s'adoptà per als de sa Conillera, Tagomago, n'Ensiola i Formentor. El 1945 aquest racionament fou augmentat, però, així i tot, un parell d'anys després des del far de Tramuntana tornaven a sol·licitar, amb un cert to de desesperació, un nou augment del racionament, en «estar aislados, con un niño de corta edad» i no tenir prou pa.

Malgrat la fam, però, els anys anaven transcorrent, perquè el temps no s'interessa pels estómacs aliens, perquè ell és el gran estómac, el gran devorador de vides que després excreta en forma d'espai per poder mantenir noves vides que empassar-se;

de abastos y agravada nuestra situación por el hecho de que tiene que aprovisionar por mar y este su estado no siempre lo permite y consecuencia también de que en el Puerto de Andratx, lugar de nuestro aprovisionamiento no siempre se nos facilita lo que pedimos y aun lo que nos surten es escaso, nos vemos más afectados por la falta de pan que los demás por lo anteriormente expuesto, es por todo ello que acudimos a V. E. como Presidente de la Junta de Abastos para que se digne señalarnos un suministro de harina, legumbres secas y leche con que poder compensar la inferioridad de aprovisionamientos que las circunstancias y el tiempo obligan al personal de los faros citados (Lebeche y Tramuntana) y al encargado de transportar dichos víveres, únicos habitantes de la isla.⁵⁷

La guerra a la que hacen referencia en la carta no es la ya terminada Guerra Civil española, sino la Segunda Guerra Mundial, cuyas consecuencias comenzaban a sentirse en Sa Dragonera no ya solo por la escasez del petróleo, que obligaba a poner frecuentemente la lámpara de socorro, sino porque acrecentaba aún más las penurias que el pueblo español estaba pasando como consecuencia de su reciente escarceo con la locura.

Ante esas circunstancias, se les otorgó, tanto a los de Llebeig como a los de Tramuntana, un racionamiento extraordinario, cosa que también se hizo con los torreros de Sa Conillera, Tagomago, Ensiola y Formentor, racionamiento que se vio incrementado en 1945. Y, sin embargo, en 1947, desde el faro de Tramuntana vuelven a solicitar con un tono algo desesperado que se les incremente el racionamiento por «estar aislados con un niño de corta edad» y no tener pan suficiente.

Pero, a pesar del hambre, los años iban pasando, porque el tiempo no se interesa por los estómagos ajenos, ya que él es el gran estómaco, el gran devorador de vidas que luego excreta en forma de espacio para poder mantener nuevas vidas que tragarse; y de todo ese proceso digestivo surge la existencia. Así que los

i de tot aquest procés digestiu sorgeix l'existència. De manera que els habitants de sa Dragonera no van tenir més remei que sobreviure i, mentrestant, ensenyar el maneig dels llums d'incandescència als qui es volien presentar als exàmens per convertir-se en tècnic de senyals marítics. Els alumnes havien d'estar presents i verificar totes les operacions comunes d'aquest servei, com eren: buidar el petroli, esbandir i carregar els dipòsits del llum; canviar i netejar els vaporitzadors i els cremadors; canvi i incineració de capçons, furgar l'ejector a diferents hores de la nit, canvi de reixetes, encesa i apagament del far, donar pressió i corda, i les comunes a tots els fars: netejar l'òptica i els vidres de la llanterna, greixatge i regulació de la màquina de rotació i elements de gir del sistema òptic, etc. A més, és clar, de mostrar en tot moment una conducta respectuosa, que era el més habitual.

En relació amb la Segona Guerra Mundial, els torrers foren avisats novament de la possibilitat d'haver d'apagar els fars en casos concrets i, sobretot, d'haver de vigilar la costa amb assiduitat per notificar els tipus de vaixells que passessin a prop de l'illa.

Concretament, fou a les Illes Canàries on s'establí un servei de vigilància més complet en els fars, com es pot comprovar en aquesta circular:

- 1.º 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.
- 2.º Por la imposibilidad material de poder dotar a aquellas Islas de edificios y personal

Página següent:
Material utilitzat per al manteniment dels llums Chance d'incandescència de vapor de petroli.

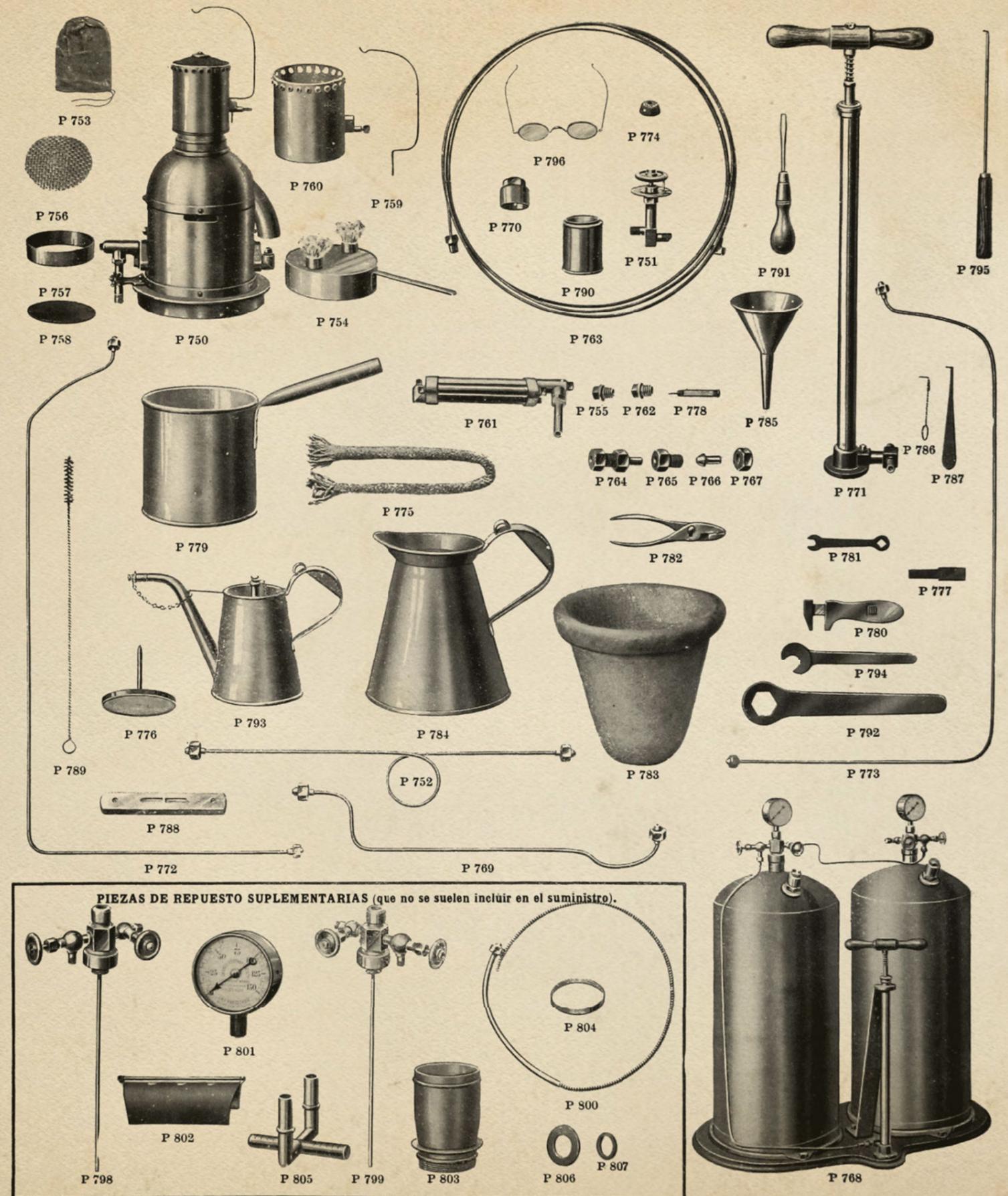
habitantes de Sa Dragonera no tuvieron más remedio que sobrevivir y, mientras tanto, enseñar a los alumnos de técnicos mecánicos de señales marítimas que se querían presentar a los exámenes el manejo de las lámparas de incandescencia. Esos alumnos debían estar presentes y verificar todas las operaciones comunes a este servicio, como eran: vaciado del petróleo, enjuague y carga de los depósitos de la lámpara; cambio y limpieza de vaporizadores y quemadores; cambio e incineración de capillos; hurgado del eyector a diferentes horas de la noche; cambio de rejillas, encendido y apagado del faro; dar presión y cuerda, y las demás tareas comunes a todos los fars, de limpiezas de la óptica y cristales de la linterna, engrase y regulación de la máquina de rotación, de los elementos de giro del sistema óptico, etc.; además, claro está, de mostrar en todo momento una conducta respetuosa, cosa que ocurría prácticamente sin excepción.

Por lo que respecta a la Segunda Guerra Mundial, una vez más los torreros son avisados de la posibilidad de tener que apagar los fars en casos concretos, y sobre todo de tener que vigilar la costa con asiduidad para notificar el tipo de buques que pasasen por los alrededores de la isla.

Concretamente, es en las Islas Canarias donde se implantaría un mayor servicio de vigilancia en los fars, como se puede comprobar en la siguiente circular:

- 1.º 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.
- 2.º Por la imposibilidad material de poder dotar a aquellas Islas de edificios y personal adecuado para este

Página siguiente:
Material utilizado para el mantenimiento de las lámparas Chance de incandescencia de vapor de petróleo.



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 que vayan a prestar ese servicio se les proveerá de teléfono y que su personal será gratificado por aquella Comandancia Naval.⁵⁸

A més d'aquesta necessitat concreta d'establir un servei de vigilància en els fars canaris per causa de la guerra, a tots els senyals marítims espanyols fou molt habitual rebre circulars sol·licitant voluntaris per ser destinats en aquell arxipèlag.

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 que vayan a prestar ese servicio se les proveerá de teléfono y que su personal será gratificado por aquella Comandancia Naval.⁵⁸

Aparte de esta necesidad concreta para establecer un servicio de vigilancia en los faros canarios con motivo de la guerra europea, fueron muy frecuentes las circulares recibidas en todas las señales marítimas españolas solicitando voluntarios para ser destinados a prestar sus servicios en aquel archipiélago.



Filtre per al petroli.
Filtro para el petróleo.



ELS AUTOMATISMES

La vida a sa Dragonera va anar recobrant a poc a poc la normalitat, la rutina engreixada per les hores sense sobresalts i l'aliment sense racionar. A partir de la segona dècada del segle xx, van començar a instal·lar-se en molts fars europeus els sistemes automatitzats d'enllumenament marítim d'acetilè que havia inventat el suec Gustaf Dalen. Les noves tecnologies també arribaren a les Balears i progressivament s'anaren implantant en els llocs més aïllats per permetre sortir-ne el personal, que es veia obligat a viure en unes condicions veritablement especials i dures.

LOS AUTOMATISMOS

La vida en Sa Dragonera regresó poco a poco a la normalidad, a la rutina engordada por las horas sin sobresaltos y por el alimento sin racionar. Desde comienzos de la segunda década del siglo xx, se empezaron a implantar en muchos faros europeos los sistemas automatizados para el alumbrado marítimo con gas acetileno, que había inventado el sueco Gustaf Dalen, y las Islas Baleares no fueron ajenas a estas nuevas tecnologías, de forma que, poco a poco, se fueron implantando en los lugares más aislados para facilitar la salida del personal que se veía obligado a desarrollar sus vidas en condiciones verdaderamente especiales y duras.

Els vells sistemes d'enllumenament amb els llums Maris i Chance van anar sent substituïts per la nova tecnologia sueca, i uns dels primers a abandonar el seu particular castell d'If, però sense les ànsies de venjança del singular personatge de Dumas, van ser els faroners de l'illa des Penjats, en els freus entre Eivissa i Formentera. Al cap de vint-i-cinc anys, el 1960, fou el torn del far de Tramuntana. Però mentre estant havien anat arribant altres automatismes, i així, l'any 1956, els faroners de sa Dragonera van deixar d'escriure a mà els seus informes i els van començar a mecanografiar. O la «pesca automàtica» amb la qual hi havia gent dels voltants que intentava aconseguir més guanys, o potser només mitigar la fam que durant els anys quaranta s'havia estès com una mortalla amb la qual acotxar milers de desemparats. Parlo de la pesca amb dinamita, que un parell d'anys després d'acabat el fratricidi es va començar a practicar per la zona de sa Dragonera.

Aquesta pesca, òbviament, estava prohibida i, per tant, no ha d'estranyar que el 1941 arribés a Tramuntana un escrit de l'ajudant de Marina d'Andratx demanant informació sobre aquells suposats pescadors furtius. A la resposta, el faroner explicava que havia sentit detonacions però no havia vist res perquè venien de l'oest i el sud-oest.

Però, malgrat totes les mancances que patien els habitants de sa Dragonera, aquell mateix any 1941 van haver de col·laborar en una subscripció sol·licitada als funcionaris espanyols per pagar un bust del ministre d'Obres Públiques, que aleshores era l'enginyer Alfonso Peña Boeuf, amb aportacions que anaven de les vint pessetes dels caps superiors de l'Administració fins a les cinc dels funcionaris amb un sou de menys de cinc mil pessetes l'any. Mentre ocupà el ministeri, entre 1938 i 1945, es va crear la Red Nacional de Ferrocarriles (RENFE), per la qual cosa el seu nom té una rellevància destacada en les obres públiques d'aquest país.

Pronto se llevaría a cabo el plan de sustitución de los viejos sistemas de alumbrado con lámparas Maris y Chance por la nueva tecnología sueca, y así unos de los primeros en salir de su particular castillo de If, aunque sin los ímpetus vengativos del singular personaje de Dumas, fueron los fareros de la isla de Es Penjats, en los freos entre Eivissa y Formentera, y a estos les seguirían, aunque veinticinco años más tarde, los torreros del faro de Tramuntana en 1960. Mientras, hubo diferentes automatismos, así los fareros de Sa Dragonera comenzaron a redactar sus primeros escritos mecanografiados en el año 1956 y también se inició la «pesca automática» con la que alguna gente de los alrededores intentaba conseguir mayores ganancias o quién sabe si solo trataba de mitigar el hambre que los años cuarenta habían esparcido como una mortaja con la que arropar miles de desamparados. Me estoy refiriendo a la pesca con dinamita, que un par de años después de terminado el fratricidio comenzó a practicarse en los alrededores de Sa Dragonera.

Este tipo de pesca, claro está, era una práctica prohibida, con lo que no es de extrañar que en 1941 llegara a Tramuntana un escrito del ayudante de Marina de Andratx en el que pedía información sobre estos supuestos pescadores furtivos, a lo que el encargado de ese faro respondió diciendo que había oído detonaciones, pero que no había visto nada, ya que procedían del oeste y suroeste.

Sin embargo, a pesar de todas estas carencias sufridas por los habitantes de Sa Dragonera, el mismo año de esa pesca explosiva tuvieron que colaborar en una suscripción solicitada a los funcionarios españoles para pagarle un busto al ministro de Obras Públicas, cargo que por aquel entonces desempeñaba el ingeniero Alfonso Peña Boeuf, con cantidades que iban desde las 20 pesetas de los jefes superiores de la Administración hasta las 5 pesetas que debían aportar los funcionarios que tuvieran un sueldo inferior a 5.000 pesetas anuales. Bajo el mandato de este ministro, que abarcó un período de tiempo comprendido entre los años 1938 y 1945,



Òptica d'horitzó com la col·locada a Tramuntana el 1960.

Óptica de horizonte como la colocada en Tramuntana en 1960.

Però fou als anys seixanta quan es va començar a gestar el canvi que acabaria posant fi a la presència humana permanent a sa Dragonera. El 23 de maig de 1960 s'instal·là a Tramuntana el nou sistema d'acetilè que substituïa l'antic aparell òptic amb sistema de rotació i llum Maris d'una metxa per una òptica d'horitzó, és a dir, fixa i sense rotació, que duia un cremador d'acetilè de flama nua.

Ara calia alimentar el far amb acetilè, que s'enviava des de Palma en bombones —«acumuladors», en l'àmbit professional—, que un cop a l'illa s'havien de transportar fins al far. Per això es va haver d'arreglar el camí i adquirir una motocicleta amb remolc, per al combustible de la qual s'assignaren vint-i-cinc pessetes al mes.

D'aquesta manera, el de Tramuntana fou el primer dels dos fars nous que transmutà en vell, perquè un far que és abandonat pel seu faroner envella immediatament, com les mòries que, inexplicablement, s'han mantingut en perfecte estat de conservació fins que un dia, en veure la llum, es desintegren i deixen aparèixer els ossos que encara duïen una disfressa. Perquè, per molta tecnologia moderna que s'apliqui en un far, la tendència milenarista que sempre afecta la nostra manera de contemplar la història, sigui de persones o de països, fa que recordem l'etapa habitada dels fars com el seu moment d'esplendor, aquells dies daurats i perduts la memòria dels quals s'intenta recuperar amb llibres com aquest, sense tenir en compte que per a aquella gent no van ser gens esplendorosos, i que el tòpic del romanticisme aplicat a la vida del faroner s'acabava quan traspasava la porta del far. Perquè aquest romanticisme que ara es vol aplicar al far i els seus habitants, ja no és el de Turner o Friedrich, sinó el que sorgeix de l'avorriment modern, que no és res més que un curiós procés de centrifugació pel qual s'elimina tota la «polpa» dels formats de vida anteriors, per deixar intacta la

se creó la Red Nacional de Ferrocarriles (Renfe), lo que otorgaría a este ingeniero una destacada relevancia en las obras públicas españolas.

Pero fueron los años sesenta los que realmente significaron un giro importante en el camino hacia el fin de Sa Dragonera como habitáculo humano. El 23 de mayo de 1960 se colocó en Tramuntana el nuevo sistema de acetileno que sustituyó al antiguo aparato óptico con sistema de rotación y lámpara Maris de una mecha. En su lugar, se instaló una óptica de horizonte, es decir, fija y sin rotación, provista en su interior de un quemador de acetileno de llama desnuda.

Ahora había que alimentar al faro con gas acetileno, y ese gas llegaba en unas bombonas, denominadas en el ámbito profesional «acumuladores», que traían desde Palma y que era necesario acarrear hasta el mismo faro. Por ello se dispuso arreglar el camino y comprar una motocicleta con remolque para llevar a cabo esas tareas, y con una asignación mensual de 25 pesetas para el combustible de ese vehículo.

Así que Tramuntana fue el primero de los dos nuevos faros que se transmutó en viejo, porque todo faro abandonado por su farero envejece de inmediato, como esas momias que, inexplicablemente, se han mantenido en perfecto estado de conservación hasta que un día, al ver la luz, se desintegran y dejan aparecer los huesos que aún permanecían disfrazados. Y es que por mucha tecnología moderna que se le aplique a un faro, la tendencia milenarista que siempre afecta nuestra manera de contemplar toda historia, de personas o de países, hace que recordemos la etapa habitada de los faros como su momento de esplendor, esos días dorados y perdidos cuya memoria se pretende recuperar mediante libros sobre su historia, como es el caso de este trabajo, sin tener en cuenta que para aquella gente nada tuvieron de esplendorosos, y que el tópico del romanticismo aplicado a la vida del farero terminaba en el momento de traspasar la puerta del faro. Porque este romanticismo que ahora se quiere aplicar al faro y a sus habitantes ya no es el



Aparell de llampades de gas de flama nua.

Destellador de gas de llama desnuda.

«closca», amb una aparença resplendent però buida de consistència.

Per tant, no hem de confondre el que fou el moviment estètic romàntic del segle XIX, amb l'amorfa cursileria romàntica de finals del XX. Per aquest motiu, Tramuntana va envellir, transmutà d'un dia per l'altre en un far modern i vell alhora, automatitzat però simultàniament deshumanitzat, avantguardista i paradoxalment evocador d'una professió que començava una lenta agonia. Ara, però, Tramuntana continua la seva contradicció però en sentit invers, transmutant el que ja havia transmutat, perquè de la solitud funcionalment marinera s'ha convertit en un educador social, en part del projecte mediambiental que es desenvolupa en aquesta illa, en què l'espai inscrit en el far té una funció sociocultural en la qual s'integren l'antiga professió dels torrers i la moderna tecnologia d'automatització telecontrolada, que ofereix al navegant i a l'excursionista usos propis del far i així, mentre els primers l'utilitzen per orientar-se en les nocturnes hores marines, els altres el transformen en un confús laberint on passat i futur apareixen barrejats. En definitiva, Tramuntana ens pot ajudar a trobar usos alternatius de nosaltres mateixos, però des del gregarisme inherent a la nostra espècie, des del *zoon politikón* al qual ens hem referit al començament del llibre, és a dir, la nostra utilitat social com a fars que, en última instància, som tots respecte del nostre entorn.

Amb l'automatització del far de Tramuntana, es va reorganitzar el servei de manteniment dels fars de sa Dragonera, que ara també incloïa el del port d'Andratx. L'any 1962 es van arreglar els habitatges del far de Llebeig, on ara viurien un tècnic i un auxiliar (peó), i s'aprofitaren els mobles que havien quedat a l'edifici, ja solitari, de Tramuntana. A partir del primer de gener d'aquell any, es van començar a fer torns de quinze dies i, en sortir de

de Turner o Friedritch, sino el que sale del aburrimiento moderno, que no es otra cosa que un curioso proceso de centrifugación por el que se elimina toda la «pulpa» de lo que fueron anteriores formas de vida, para dejar intacta la «cáscara» con una apariencia resplandeciente, pero vacía de toda consistencia.

No debemos confundir, por tanto, lo que fue el movimiento estético romántico del XIX con la amorfa cursilería romántica de finales del XX. Por eso mismo, Tramuntana envejeció, se transmutó de un día para otro en un faro moderno y viejo al mismo tiempo; automatizado y deshumanizado; vanguardista y, paradójicamente, evocador de una profesión que comenzaba su lenta agonía. Sin embargo, ahora Tramuntana continúa su contradicción, pero en sentido inverso, transmutando lo ya transmutado, pues de su soledad funcionalmente marinera ha pasado a convertirse en un educador social, en parte de un proyecto medioambiental desarrollado en esta isla, donde el espacio inscrito en el faro realiza una función sociocultural en la que se integran la antigua profesión de los torreros y la moderna tecnología de automatización telecontrolada, donde el navegante y el paseante encuentran sus propios usos del faro, y así lo que los primeros utilizan para orientarse en las nocturnas horas marinas, los otros lo transforman en un confuso laberinto donde el pasado y el futuro aparecen entremezclados. En definitiva, Tramuntana nos puede ayudar a encontrar usos alternativos de nosotros mismos, pero desde el gregarismo inherente a nuestra especie, desde el *zoon politikón* al que ya hacíamos referencia al principio de este libro; es decir, nuestra utilidad social como faros que en última instancia todos somos con respecto a nuestro entorno.

Con la automatización del faro de Tramuntana, se reorganizó el servicio de mantenimiento de los faros de Sa Dragonera, quedando incluido ahora también el faro del puerto de Andratx. Así que en 1962 se arreglaron las viviendas del faro de Llebeig y se dispuso que allí residieran un técnico y un auxiliar (peón), aprovechando en esta remodelación los muebles que habían quedado

sa Dragonera, els faroners es traslladaven als habitatges del port d'Andratx construïts per als tècnics de senyals marítims. El 1962 es va redactar un projecte per enderrocar les casetes ruïnoses que hi havia als encontorns d'on arrencava el dic de ponent del port, i construir-hi unes noves dependències per al servei d'abalisament del port i dels fars de sa Dragonera, amb un pressupost de 217.202,68 pessetes.

Tot això tenia l'origen en l'ordre aprovada en Consell de Ministres el 18 de desembre de 1959, per la qual s'establí que l'abalisament del port d'Andratx, juntament amb el far del port i els de sa Dragonera formessin una unitat a càrrec de dos tècnics mecànics de senyals marítims assistits per dos peons, que tindrien la residència permanent en el centre urbà més pròxim, que era el port d'Andratx, on només hi havia l'habitatge del faroner que abans de la reorganització s'encarregava del manteniment de l'abalisament i el far del port. Posteriorment, el 1965, els torns es repartiren entre tres tècnics, per tornar a passar a dos als anys setanta.

Donat l'enorme interès turístic que la zona tenia ja aleshores, l'Administració es veié incapaç de trobar un allotjament per al segon tècnic mecànic. A més, calia disposar d'un magatzem on guardar els elements propis de l'abalisament, com ara recanvis per a les balises, material flotant per a les boies del canal de dragatge, material dels fars de sa Dragonera, etc. El 27 d'abril de 1917, els hereus d'Antonio Porcel y Mas havien donat a Obres Públiques dues casetes contigües al port, que eren les que ara estaven en estat ruïnós i es volien enderrocar per fer-hi el nou habitatge i el magatzem.

L'abril de 1962, es va substituir la motocicleta OSSA 150, utilitzada per transportar els acumuladors d'acetilè i altres materials, per un motocarro Vespacar. Sa Dragonera ja no podia quedar relegada de la modernització, malgrat que més tard

en el faro, ya solitario, de Tramuntana. Los turnos se hacían, desde el primero de enero de ese año, cada quince días, y al salir de Sa Dragonera se trasladaban a las viviendas del puerto de Andratx, construidas para los técnicos de señales marítimas. Para ello, en 1962 se redactó un proyecto donde se contemplaba derruir las casetas ruinosas que existían en las inmediaciones del arranque del dique de poniente del puerto y construir las nuevas dependencias para el servicio de balizamiento del mismo puerto y de los faros de Sa Dragonera por un presupuesto de 217.202,68 pesetas.

Todo ello arrancarí de la orden aprobada en el Consejo de Ministros del 18 de diciembre de 1959, por la que se estableció que el balizamiento del puerto de Andratx, juntamente con el faro del puerto y los faros de la isla de Sa Dragonera, formaran una unidad servida por dos técnicos mecánicos de señales marítimas con la asistencia de dos peones, fijando la residencia permanente en el centro urbano más próximo, que era el puerto de Andratx, donde solo existía una vivienda correspondiente al farero que con anterioridad a la reorganización se encargaba del mantenimiento del balizamiento y el faro del puerto. Luego, en 1965, se hicieron los turnos entre tres técnicos, para regresar a dos en los años setenta.

Dado el enorme interés turístico que la zona ofrecía ya en esa época, la Administración se ve incapaz de buscar un alojamiento para el segundo técnico mecánico. También tuvieron en cuenta la necesidad de disponer de un almacén donde alojar los efectos propios del balizamiento, como podían ser repuestos de balizas, material flotante de las boyas para el canal de dragado, efectos de los faros de Sa Dragonera, etc. El 27 de abril de 1917 los herederos de Antonio Porcel y Mas habían donado a las Obras Públicas del Estado dos casetas contiguas al puerto, que eran las que ahora se encontraban en estado ruinoso, y que es donde se estudió la posibilidad de levantar la nueva vivienda y el almacén.

En abril de ese mismo año, 1962, se sustituyó la motocicleta OSSA 150, enviada para el acarreo de

van ser unes altres ramificacions de la tecnologia les que van ficar el nas en el lent passar dels dies a l'illot. Però als seixanta, la modernitat s'associava a la màquina, de manera que l'una no es podia entendre sense l'altra. No és que avui dia les coses hagin canviat gaire, però la tecnologia moderna s'ha desplaçat també cap a la ciència biològica, i sa Dragonera fins i tot es beneficia d'aquests avenços per a la seva conservació. El 1965 la biotecnologia no tenia res a veure amb les vides dels faroners de Llebeig, al contrari que els progressos en matèria de radiotransmissió, que van permetre trencar l'aïllament en què vivien quan s'hi va instal·lar una radioemissora alimentada amb un grup electrogen. Les característiques de l'emissora, a través de la qual contactaven amb altres companys i amb la direcció de Palma, eren les següents:

Nombre de la estació: Faro Cabo Llebeixt [sic].

Tipo de la instal·lació: A.G.A. Stockholm-Sweden Kommunikationsradio.

Potencia de la emissió: 100 W.

Horas de comunicació: 13.30 y 21.00 horas.

Estaciones con las que se comunica: Grupo de Puertos de Baleares, Faro Enciola, Puerto Andraitx, Colonia San Jorge, Grupo Puerto de Ibiza, Faro Conejera, Faro Formentera.

Estaciones que pueden oírse: Las Palmas, Entallada y Alegranza (estas emisoras solamente en los meses de pleno verano).

Estaciones que se oyen bien: Grupo de Puertos de Baleares, Faro Enciola y Puerto Andraitx.

Estaciones que se oyen mal: Grupo de Puertos de Ibiza, Faro Conejera y Faro Formentera.

Causas de la mala audición: Además de las distancias, estados atmosféricos.

El Técnico Mecánico Encargado no ha sido instruido totalmente en el mantenimiento de la instalación.

acumuladores de gas y otras pertenencias, por un motocarro Vespacar. La modernización ya no podía quedar relegada de Sa Dragonera, aunque serán más tarde otras ramificaciones de la tecnología las que vengán a inmiscuirse en el lento transcurrir de los días en el islote. Pero en los años sesenta lo moderno estaba asociado a la máquina, de manera que no se podía entender una sin la otra. No es que hoy haya cambiado mucho la cosa, pero la tecnología moderna se ha desplazado también hacia la ciencia biológica, y Sa Dragonera se beneficia incluso de esos avances, de cara a su conservación. La biotecnología era en 1965 todavía algo completamente ajeno al día a día de los fareros de Llebeig, pero no así los progresos en materia de radiotransmisión, que rompieron el aislamiento de sus vidas desde el momento en que se instaló una radioemissora alimentada por un grupo electrogeno mediante la que podían contactar con otros compañeros y con la Jefatura de Palma. Estas eran las características de la emisora:

Nombre de la estació: Faro Cabo Llebeixt (sic).

Tipo de la instal·lació: A.G.A. Stockholm-Sweden Kommunikationsradio.

Potencia de la emissió: 100 W.

Horas de comunicació: 13.30 y 21.00 horas.

Estaciones con las que se comunica: Grupo de Puertos de Baleares, Faro Enciola, Puerto Andraitx, Colonia San Jorge, Grupo Puerto de Ibiza, Faro Conejera, Faro Formentera.

Estaciones que pueden oírse: Las Palmas, Entallada y Alegranza (estas emisoras solamente en los meses de pleno verano).

Estaciones que se oyen bien: Grupo de Puertos de Baleares, Faro Enciola y Puerto Andraitx.

Estaciones que se oyen mal: Grupo de Puertos de Ibiza, Faro Conejera y Faro Formentera.

Causas de la mala audición: Además de las distancias, estados atmosféricos.

El Técnico Mecánico Encargado no ha sido instruido totalmente en el mantenimiento de la instalación.



Detall d'una ràdio de galena fabricada en els anys quaranta pel tècnic Mateo Mulet.

Detalle de la radio galena fabricada en los años cuarenta por el técnico Mateo Mulet.

A tot Espanya les distàncies s'escurçaven, i els faroners s'«agrupaven». Es van començar a fer les primeres agrupacions de fars, la qual cosa significava que els faroners no només s'encarregarien del far on vivien sinó també d'altres que hi estiguessin a prop. En el cas de sa Dragonera, d'alguna manera, això ja era així des que s'havia automatitzat el de Tramuntana i, com veurem més endavant la conseqüència final va ser la sortida definitiva de l'illa del personal dels fars. Semblava haver-se iniciat una cursa cap al desmantellament del que havia estat la vida del torrer, com si la nova denominació laboral corregués a la recerca de la mecanització però sense saber on era la meta, sense entendre massa bé les presses de tot el procés, assegurant-se

En toda España las distancias se acortaban, y los fareros se «agrupaban». Se comenzaron a crear las primeras agrupaciones de faros, de manera que los fareros ahora no solo tenían que encargarse del mantenimiento del faro donde residían, sino también de otros cercanos. Esto, en Sa Dragonera, ya ocurría en cierto modo desde que se automatizó el faro de Tramuntana, y luego, como ya veremos, supuso el desalojo de la isla del personal de faros. Todo parecía ya una carrera hacia el desmantelamiento de lo que había sido la vida del torrero, como si el nuevo apodo laboral corriera tras la mecanización sin saber dónde estaba la meta, sin entender muy bien las prisas de todo aquello, asegurándose unas comodidades que facilitarían mucho el trabajo del técnico mecánico y apresurándose por perder unas

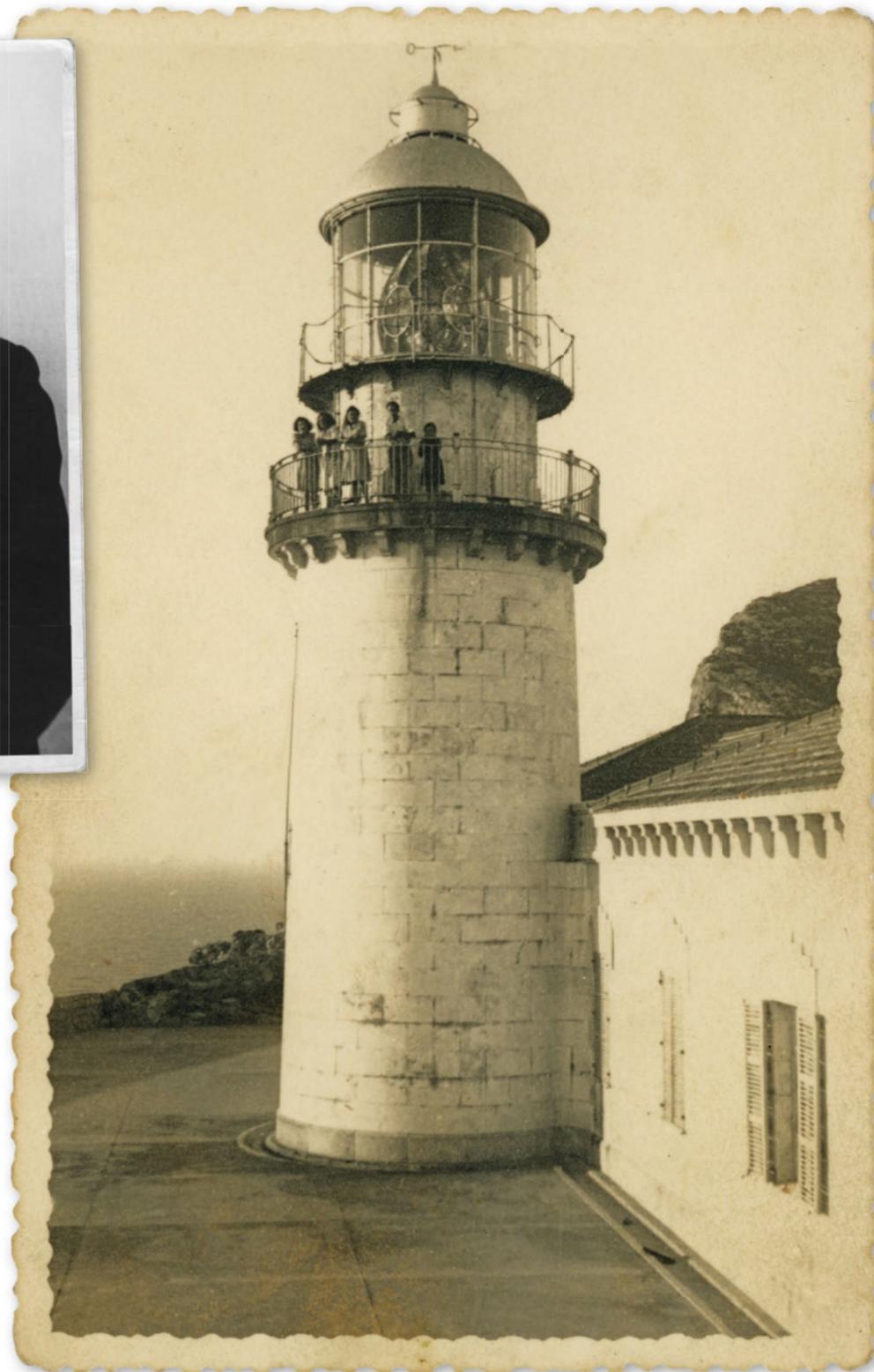


El tècnic Mateo Mulet el 1965.
Foto: arxiu de Joan Mulet Mut.

El técnico Mateo Mulet en 1965.
Foto: archivo de Joan Mulet Mut.

Familiars dels tècnics en el far de
Llebeig el 1941. Foto: arxiu de Joan
Mulet Mut.

Familiares de los técnicos en el faro de
Llebeig en 1941. Foto: archivo de Joan
Mulet Mut.



unes comoditats que facilitarien molt la feina del tècnic mecànic i afanyant-se a deixar enrere unes condicions de vida que avui, des del romanticisme centrifugat dels nostres dies, hi ha qui vol recordar com l'etapa daurada dels fars, per bé que molts dels que afirmen que donarien el que fos per viure com aquella gent, no resistirien ni un mes aquella ja oblidada vida. És cert, de tota manera, que alguns sí que són sincers i tornarien amb totes les seves conseqüències a aquella manera de treballar i viure.

Al far de Llebeig, però, el procés d'automatització s'endarrerí, i malgrat haver rebut els equips Dalen el gener de 1965, el sistema Chance no fou substituït fins passats sis anys. Els llums Chance, pioners en la senyalització marítima a les Balears, ara eren considerats uns equips vells, que formaven part d'un passat en què la màquina encara anava unida a la mà de l'home, sense la qual no era més que un mecanisme inert i inútil. La vida d'aquells equips, en qualsevol cas, era molt llarga, però el progrés ha fet que els actuals siguin com papallones fugaces, d'existència tan breu que resulta gairebé incomprendible entendre-la com una vida completa. D'aquells primers llums d'oli d'oliva que s'utilitzaven als fars de primer i segon ordre, o els de rellotgeria dels de tercer, com el de Na Pòpia, que van estar en servei seixanta anys o més, s'ha passat a vides actives més curtes gràcies a les noves tecnologies. Els llums d'incandescència van funcionar uns quaranta anys, temps que es reduí a una mitjana de vint en el cas dels d'acetilè — amb alguna excepció com, per exemple, els trenta-cinc de Tramuntana—, fins a arribar als equips solars, que menys d'una dècada després de la seva introducció ja s'havien complementat amb els sistemes de telecontrol informatitzat. I aquests últims ja van per la tercera versió en menys de vint anys.

A Llebeig l'equip nou es va muntar al vestíbul del far, on va romandre durant anys, com si fos un estrany recepcionista que donava la benvinguda a

condiciones de vida que hoy, desde el romanticismo centrifugado de nuestros días, se pretende recordar como la etapa dorada de los faros, sin saber que muchos de los que en la actualidad pregonan que darían lo que fuera por vivir como aquella gente no aguantarían ni un mes de esa olvidada vida. Eso sí, es verdad que algunos son sinceros y regresarían con todas sus consecuencias a esa otra forma de trabajar y de vivir.

Pero el proceso de automatización se vio algo retrasado en lo referente al propio faro de Llebeig, ya que, a pesar de haberse recibido los equipos Dalen en enero de 1965, estos tardarían seis años en sustituir al ya viejo sistema Chance, cuyas viejas lámparas, que habían sido pioneras en la señalización marítima de Baleares, se veían ahora como elementos de un pasado donde la máquina estaba todavía unida a la mano del hombre, y sin esa mano no era más que un mecanismo inerte e inútil. A pesar de todo, en el pasado, la vida de los mecanismos era más larga que ahora. El progreso ha hecho que hoy en día se hayan convertido prácticamente en fugaces mariposas de existencia tan breve que resulta casi incomprendible entenderla como vida completa. Y es que mientras que las primeras lámparas moderadoras de aceite de oliva que utilizaban los faros de primer y segundo orden o las de relojería empleadas por los de tercero como el de Na Pòpia tuvieron una existencia de hasta sesenta años o más, la vida activa de las lámparas de incandescencia se redujo a unos cuarenta años, y más tarde el acetileno y sus aparatos sirvieron aproximadamente una media de veinte años, si bien es cierto que hubo faros como el de Tramuntana que lo emplearon durante casi treinta y cinco años, hasta llegar a la solarización que antes de una década ya se había visto complementada con los sistemas de telecontrol informatizado. Incluso este último, antes de cumplir dos décadas de existencia, ya va por su tercera versión.

La cosa es que, una vez recibido en Llebeig el equipo Dalen, fue montado en el vestíbulo del faro, pero allí permaneció durante años como extraño conserje que

tothom que entrava a l'edifici. La causa d'això probablement cal buscar-la en l'activitat febril de reforma de l'enllumenament marítim que s'havia endegat en aquella època a les Balears. Aquest procés venia impulsat en gran part pel nou Proyecto de Mejora de las Señales Marítimas de España de 1967, però també per la voluntat, no deslligada en qualsevol cas del projecte de millora, de l'enginyer Rafael Soler de modernitzar la senyalització marítima de l'arxipèlag, amb anacronismes com el de l'illa de l'Aire, on el 1965 encara funcionava un sistema de rotació similar al que s'havia utilitzat a Na Pòpia un segle abans, amb galets en comptes de cubetes de mercuri i la consegüent lentitud en la característica, és a dir, en el ritme de les llampades.

Dos anys després de l'arribada del sistema Dalen a Llebeig, es va rebre un «aparato universal», la qual cosa era sinònim de canvis en el sistema d'il·luminació. Aquests aparells universals que tenia el Servei Central de Senyals Marítims es feien servir per suplir la llum i aparentar un far mentre el construïen, l'edificaven o el reparaven. Eren uns dispositius de muntatge ràpid i fàcil, i de petites dimensions, la qual cosa permetia instal·lar-los als balcons de la torre dels fars, al sostre de l'edifici o en algun petit castellet, com en el cas de Llebeig. Amb ells es podien aconseguir les principals aparences adoptades pels fars espanyols.

Al començament es feien servir dos tipus d'aparells universals: el de gir lent i el de llampades llamppec. El primer va acabar desapareixent i només es va utilitzar per substituir els aparells antics d'òptiques giratòries sobre galets. A Na Pòpia no havia calgut utilitzar-ne cap perquè s'havien construït els dos fars nous i es va poder mantenir el vell en funcionament fins al dia abans de l'entrada en servei dels altres.

La unitat enviada a Llebeig, alimentada amb quatre acumuladors d'acetilè, procedia del far de

daba la bienvenida a todo aquel que se introdujera por la puerta del edificio. Y es que en ese tiempo la actividad reformista del alumbrado marítimo en las Baleares era febril debido en gran parte al nuevo Proyecto de mejora de las señales marítimas de España de 1967 y también, ligado a este, al empeño del ingeniero Rafael Soler en modernizar el estado de la señalización marítima de este archipiélago, el cual presentaba anacronismos como el de la isla del Aire que, en 1965, todavía utilizaba un sistema de rotación similar al empleado en Na Pòpia un siglo antes, mediante tejos o *galets*, en lugar del empleo de cubetas de mercurio, con la consecuente lentitud en la característica, es decir, en el ritmo de los destellos.

Pero dos años después de que llegara ese sistema Dalen al faro de Llebeig se recibía un «aparato universal», lo cual significaba cambios en el sistema de iluminación. Estos aparatos universales se encontraban en el Servicio Central de Señales Marítimas para suplir la luz y funcionar como un faro mientras se construía, edificaba o reparaba el mismo. Eran unos dispositivos de rápido y fácil montaje, y de tamaño reducido, que se podían instalar en los balcones de la torre de los faros, en los tejados del edificio o en algún pequeño castillete, como se hizo en Llebeig. Con estos aparatos se podían conseguir las principales apariencias adoptadas por los faros españoles.

Al principio existían dos tipos de aparatos universales, el de giro lento y el de destellos relámpagos. Luego el primero de estos sistemas terminó desapareciendo, pues solo fue útil para la sustitución de los aparatos antiguos que funcionaban con ópticas giratorias sobre tejos, como ya hemos comentado en repetidas ocasiones al referirnos a Na Pòpia. Si en aquel viejo faro de Sa Dragonera no hubo necesidad de utilizar este aparato universal al cambiar la ubicación del alumbrado fue por la sencilla razón de que se construyeron dos nuevos faros, y se pudo mantener el viejo iluminando hasta el último día antes de inaugurar los otros.

El aparato universal enviado a Llebeig procedía del faro de Portocolom, pues allí se habían realizado



Far de Tramuntana el 1958. Foto: Arxiu fotogràfic de l'APB.

Portocolom, on s'havien fet importats reformes a la torre i l'edifici, i s'havia electrificat el sistema d'il·luminació. No se n'ordenà la instal·lació, però, fins gairebé un any i mig després d'haver arribat a Sa Dragonera. Mentrestant, altres modernitats van anar introduint-se en les vides de la gent d'aquesta part de la serra de Tramuntana, com el frigorífic marca Taber que s'envià als faroners de Llebeig, o la caseta bar «para refrescos de la casa Coca-Cola» que s'instal·là a tocar del far del port d'Andratx. L'automatització del far de Llebeig, però, no arribava perquè tampoc no ho feien els materials necessaris per dur-la a terme. Finalment, el mes d'octubre de 1968 es va desembarcar a l'illa la llanterna de 3 metres de diàmetre, cilíndrica i de muntants helicoidals que havia de substituir la vella

Faro de Tramuntana en 1958. Foto: Archivo Fotográfico de la APB.

importantes modificaciones en la torre, el edificio y la electrificación del alumbrado. Este aparato estaba alimentado por cuatro acumuladores de gas acetileno. No obstante, no se ordenó su instalación hasta casi un año y medio después de llegar a Sa Dragonera, mientras otras modernidades se fueron inmiscuyendo en las gentes de esta parte de la tramontana, como por ejemplo el frigorífico marca Taber enviado para el uso de los fareros de Llebeig o la implantación, justo al lado del faro del puerto de Andratx, de una caseta-bar «para refrescos de la casa Coca-Cola». Sin embargo, la automatización del faro de Llebeig no llegaba porque tampoco llegarían los materiales necesarios para realizarla, hasta que en octubre de 1968 desembarcaron la linterna de 3 metros de diámetro, cilíndrica y de montantes helicoidales para sustituir la vieja de 1910 fabricada



Far de Llebeig el 1958.
Foto: Arxiu fotogràfic
de l'APB.

Far de Llebeig en 1958.
Foto: Archivo Fotográfico
de la APB.

de 1910 fabricada per Racional, S. A. Per poder-la instal·lar, l'alçària de la torre es va haver d'augmentar dos metres.

Cal recordar que els canvis en les llanternes venien determinats per les normes que establien que s'havien d'evitar les possibles ombres produïdes pels vells muntants verticals, així com les llampades paràsites que acostumaven a generar els vidres plans en els fars giratoris. Aquestes llampades consistien en un seguit de feixos lluminosos força més dèbils que els de l'òptica, que giraven en sentit contrari i produïen un efecte de prolongació i parpelleig de la llampada, que podia confondre el navegant quan el vaixell era a prop del far. Per això, a començament del segle xx es van començar a eliminar les velles llanternes poligonals i a partir d'aleshores es fabricarien cilíndriques, amb vidres corbats, tenint en compte, això sí, el diàmetre de la llanterna per adaptar-la a la potència del far. Aquestes primeres llanternes cilíndriques encara estaven construïdes amb muntants verticals, però aviat es van inclinar per no produir ombra en el feix lluminós.

El projecte de millora de 1967 també preveia modernitzar el far de Tramuntana que s'havia automatitzat feia set anys, però ara calia canviar la vella llanterna per una de moderna d'1,75 metres de diàmetre i instal·lar-hi una òptica catadiòptrica de 187 mil·límetres de distància focal per tal d'augmentar l'abast de 18 milles nàutiques fins a 23. Això obligà a augmentar l'altura de la torre i a canviar el sistema d'il·luminació de l'any 1960, d'òptica fixa i cremador de flama nua, per un de giratori (també d'acetilè) amb un canviador automàtic de capçons, que li donaria una aparença de dues llampades cada dotze segons. Amb aquests canvis, el pla focal passava dels 54 metres de la cota anterior, als 66 sobre el nivell del mar. L'automatització de l'any 1960 es va fer instal·lant un sistema de flama nua que contenia un reductor TRAD 130 i un aparell de llampades

per la casa Racional, S. A. La torre del far se veria con estas reformas recrecida en 2 metros más.

Hay que recordar que estos cambios en las linternas obedecían a normas establecidas, según las cuales se debían evitar las posibles sombras producidas por los viejos montantes verticales, así como los destellos parásitos que sus cristales planos solían generar en los faros giratorios, y que consistían en una serie de haces luminosos de carácter bastante más débil que los propios de la óptica, que giraban en sentido contrario, pero que, cuando el barco estaba situado a corta distancia del faro, producían un efecto de prolongación y parpadeo del destello que podía confundir al navegante. Así que, a principios del siglo xx, se comenzaron a eliminar las viejas linternas poligonales y a partir de entonces las linternas se fabricaron cilíndricas, con cristales curvos, teniendo en cuenta, eso sí, el diámetro de la linterna para adaptarla a la potencia del faro. Estas primeras linternas cilíndricas estaban construidas todavía con montantes verticales, pero pronto dieron paso a otras con los montantes inclinados para no producir sombra en el haz luminoso.

Las prescripciones salidas del Proyecto de mejora de 1967 afectaron también al faro de Tramuntana, pues aunque llevaba ya siete años automatizado, había llegado el momento de sustituir su vieja linterna por una moderna de 1,75 metros de diámetro y dotarlo de una nueva óptica catadióptrica de 187 milímetros de distancia focal, para cumplir con lo establecido y aumentar su alcance de 18 millas náuticas hasta 23. Por este mismo motivo, fue necesario recrecer algo la torre y cambiar el sistema de iluminación establecido en 1960, de óptica fija y quemador de llama desnuda, por uno giratorio (también de acetileno) con un cambiador automático de capillos. Su apariencia sería ahora de dos destellos cada 12 segundos. Con estos cambios, sufre una variación en la altura de su plano focal, pues de los 54 metros donde se situaba la cota anterior, pasa a los 66 metros sobre el nivel del mar. Cuando se automatizó en mayo de 1960, se utilizaron para el alumbrado un sistema de llama desnuda que contenía

KMDA 130 que ara, amb les noves especificacions tècniques, eren insuficients.

Pel que fa a l'altre extrem de l'illa, finalment el 10 de juliol de 1969 es va rebre l'ordre d'instal·lar-hi l'aparell universal i començar les obres de modernització del far. Primer, però, es va haver de construir un castellet al terrat de l'edifici, al sud-oest de la torre. El castellet estava fet amb taulons i havia de permetre el recorregut dels pesos per a la rotació de l'òptica de l'aparell provisional, que proporcionaria una aparença de llampades aïllades blanques cada 7,5 segons, amb un abast de 20 milles nàutiques en condicions de bona visibilitat.

Per canviar la llanterna i l'òptica de Tramuntana també es va haver de recórrer a un aparell universal, que, com el de Llebeig, s'instal·là al terrat, si bé en aquest cas era una simple òptica fixa de 300 mil·límetres amb un cremador de flama nua, enviada des de Maó el setembre de 1968.

Els dos projectes els va redactar l'enginyer Rafael Soler i s'ajustaven al que especificava el projecte de millora aprovat per una ordre ministerial del 17 de març de 1967. El pla abordava la cobertura general de les costes mitjançant dos fars i no només un com fins aleshores,⁵⁹ la qual cosa implicava modificar l'abast de bon nombre dels fars en funcionament. Per aconseguir-ho calia augmentar l'alçària de les torres, la qual cosa permetria situar els plans focals a més alçada, i en molts casos també fou necessari introduir canvis substancials quant a l'aparell òptic utilitzat.

Els pressupostos dels projectes eren aquests:

- Reforma del far de la torrassa i muntatge de llanterna del far de Llebeig, 865.122,75 pessetes.
- Reforma de la torrassa i muntatge de llanterna del far de Tramuntana, 388.344,59 pessetes.
- Instal·lació lluminosa giratòria d'acetilè del far de Tramuntana, 2.677.401,80 pessetes.

un reductor TRAD 130 y un destellador KMDA 130, sistemas que ahora ya quedaban insuficientes si se quería conseguir la meta marcada por el Proyecto de mejora.

Por lo que respecta al otro extremo de la isla, finalmente el 10 de julio de 1969 se recibió en Llebeig la orden de instalación del aparato universal y el comienzo de las obras de modernización del faro. Para esto se debió construir, en la terraza del edificio, justo al suroeste de la torre, un castillete hecho con tablones que permitiera el recorrido de las pesas para la rotación de la óptica del aparato provisional, el cual proporcionaría una apariencia de destellos aislados blancos cada 7,5 segundos, con un alcance en tiempo medio de 20 millas náuticas.

Para la sustitución de la linterna y óptica de Tramuntana, se instaló otro aparato universal, también en la terraza, pero en este caso se trataba de una simple óptica fija de 300 milímetros, que se envió desde Maó en septiembre de 1968, con un quemador de llama desnuda, evitándose la complejidad de la rotación necesaria para el caso de Llebeig.

Ambos proyectos de reforma de los faros de Sa Dragonera fueron redactados por el ingeniero Rafael Soler y se ajustaron a lo previsto en el mencionado *Proyecto de Mejora de las Señales Marítimas de España*, aprobado por una orden ministerial del 17 de marzo de 1967. En este plan se abordaba la cobertura general de las costas por medio de dos faros y no solo de uno,⁵⁹ como se hacía anteriormente. Esto suponía la modificación del alcance de bastantes de los faros existentes, lo cual se haría mediante el recrecimiento de sus torres, para situar los planos focales a mayor altura, y también en muchos de ellos mediante cambios sustanciales en el aparato óptico empleado.

Los presupuestos de estos proyectos fueron los siguientes:

- Para la reforma del faro del torreón y montaje de linterna del faro de Llebeig, 865.122,75 pesetas.
- Para la reforma del torreón y montaje de linterna del faro de Tramuntana, 388.344,59 pesetas.



Procés d'ampliació dels fars de Llebeig i Tramuntana. Es poden observar els equips lluminosos de gas col·locats provisionalment durant les obres. Fotos: col·lecció Antonio Marroig.

Proceso de ampliación de los faros de Llebeig y Tramuntana. Se pueden apreciar los equipos luminosos de gas, colocados provisionalmente durante las obras. Fotos: colección Antonio Marroig.



En el presupuesto del proyecto de reforma del far de Llebeig no s'inclou el preu de compra de la nova òptica i sistema Dalen, perquè ja s'havien adquirit l'any 1968.

Els nous sistemes d'il·luminació van entrar en servei a l'estiu de 1971 en tots dos fars.

La tecnologia desenvolupada a partir de la segona dècada del segle xx per l'empresa sueca AGA estava integrada per un seguit d'aparells per il·luminar que utilitzaven acetilè i propà. En els fars espanyols, s'optà majoritàriament per l'acetilè. Aquest gas s'obté en posar en contacte el carbur de calci amb aigua. La seva utilització comportava alguns riscos, ja que, si es barreja amb l'aire a una certa pressió, és molt inflamable i fins i tot explosiu. Per desgràcia hi va haver accidents, alguns amb

Torre ampliada del far de Tramuntana.

— Para la instalación luminosa giratoria de acetileno del faro de Tramuntana, 2.677.401,80 pesetas.

En el presupuesto del proyecto de reforma del faro de Llebeig, no entra el gasto de compra de la nueva óptica y sistema Dalen porque ya se habían adquirido en 1968.

Ambos faros inauguraron su nuevo sistema de iluminación en el verano de 1971.

La tecnología que la casa sueca AGA desarrolló a partir de la segunda década del siglo xx consistía en una serie de aparatos destinados al alumbrado basado en el empleo del gas acetileno y propano. En los faros españoles fue el acetileno el empleado casi en su totalidad. Este gas se obtiene al poner en contacto el carburo de calcio con el agua. Su uso no estaba exento de un cierto peligro, pues al mezclarse con el aire a cierta presión es muy inflamable e incluso explosivo. Por desgracia, en

Torre ampliada del faro de Tramuntana.

conseqüències irreparables per als tècnics de senyals marítics que manipulaven els acumuladors. El mateix inventor d'aquests sistemes, Nils Gustaf Dalen (1869-1937), va quedar cec de resultes d'una explosió quan provava la resistència dels acumuladors de gas a altes temperatures. Això va passar el 1912, precisament el mateix any que li concediren el Premi Nobel de física «por la combinación entre reguladores automáticos y acumuladores de gas que podían ser empleados en la iluminación de faros y boyas náuticas».

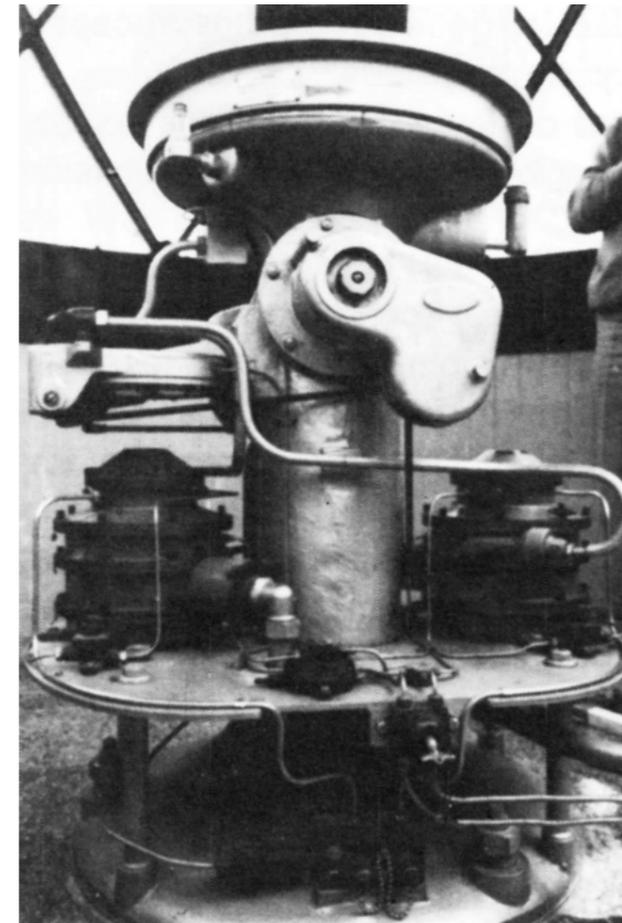
El premi el rebé en reconeixença d'uns invents que van ajudar a augmentar la seguretat en la navegació i alhora van fer més fàcil la vida dels faroners destinats en llocs extremament aïllats i inclementes. Els diners del Nobel els repartí entre els treballadors de l'empresa, que reberen una quota setmanal extra, i la universitat on havia estudiat, a Göteborg. Malgrat la ceguesa, Dalen va continuar inventant i va arribar a acumular més de cent patents, i no només en el camp de la senyalització marítima sinó que AGA va fabricar automòbils, cuines de carbó (el seu principal èxit comercial) i, fins i tot, produí la primera pel·lícula sonora sueca, *Konstgjorda Svensson*, del director Gustaf Edgren. La vida de Dalen també va arribar a la pantalla gràcies a la pel·lícula *Victory in the darkness*, que va dirigir el 1954 Gösta Folke.

Però aquí ens interessen els seus aparells de llampades i mescladors, amb els quals es van automatitzar els fars de Llebeig i Tramuntana. Quan el gas per als fars va arribar a Sa Dragonera, a la resta de senyals lluminosos de les Balears ja s'havien abandonat els sistemes que produïen l'acetilè amb un gasogen instal·lat al mateix establiment. Aquests gasògens consistien en uns recipients cilíndrics que a la base tenien uns caixons on s'introduïa el carbur, de manera que, quan s'omplia d'aigua el recipient gran i entrava en contacte amb el carbur,

más de una ocasión se produjeron accidentes de este tipo con resultados fatales para los técnicos de señales marítimas que manejaban los acumuladores. Y sin ir más lejos, el propio inventor de todos estos sistemas de alumbrado, Nils Gustaf Dalen (1869-1937), en una de las pruebas donde se exponían los acumuladores de gas a altas temperaturas, sufrió una explosión que le dejó completamente ciego. Eso ocurría en 1912, precisamente el mismo año que le concedieron el Premio Nobel de Física, «por la combinación entre reguladores automáticos y acumuladores de gas que podían ser empleados en la iluminación de faros y boyas náuticas».

El premio fue concedido en reconocimiento a unos inventos que ayudaron a incrementar la seguridad en la navegación y a facilitar la vida de los fareros destinados en lugares extremadamente aislados e inclementes. Además, siguiendo esa línea humanitaria, el dinero otorgado con el Nobel fue repartido entre los trabajadores de la empresa AGA, que Dalen había fundado. Cada uno de ellos recibió una cuota semanal extra, y el dinero que sobró fue donado a la universidad donde Dalen había estudiado, en Gotemburgo. A pesar de su ceguera, el científico siguió inventando hasta acumular más de cien patentes, y no solo en el mundo de la señalización marítima, ya que su empresa AGA fabricó coches, cocinas de carbón (su mayor éxito comercial) y hasta fue la productora de la primera película sueca sonora *Konstgjorda Svensson*, del director Gustaf Edgren. También la propia vida de Dalen fue objeto de una película (*Victory in the darkness*) dirigida, en 1954, por Gösta Folke.

Pero aquí lo que nos interesa son sus destelladores y mezcladores, gracias a los cuales se automatizaron los faros de Llebeig y Tramuntana. Cuando el gas para los faros llegó a Sa Dragonera, ya se habían abandonado en las señales marítimas del resto de las Baleares los sistemas que utilizaban un gasógeno instalado en el mismo establecimiento para producir el acetileno necesario. Estos gasógenos eran unos recipientes cilíndricos con unos cajones en su base donde se introducía el carbur



Instal·lació al 1972 d'equips Dalen al far de Barbaria (Formentera), idèntics als de Llebeig. Foto: col·lecció de Juan Antonio García.

Instalación en 1972 de equipos Dalen en el faro de Barbaria (Formentera), idénticos a los de Llebeig. Foto: colección de Juan Antonio García.

es generava el gas. Però als anys seixanta l'acetilè ja es transportava de manera generalitzada en acumuladors gràcies als estudis fet per l'empresa sueca AGA i l'alemanya Pintsch, que havien permès comprovar que dissolent l'acetilè en acetona el seu volum es reduïa considerablement i la manipulació era més segura.

Per produir la llum hi havia, bàsicament, dos mecanismes: els anomenats «de flama nua» i els que pròpiament es coneixien com a «sistemes Dalen». Els primers s'empraven en balises i fars de



Mescladors Dalen del far de Tramuntana.

Mezcladores Dalen colocados en el faro de Tramuntana.

para que, una vez añadida el agua en el gran recipiente, se juntara con el carbur y produjera el gas necesario. Pero en los años sesenta el acetileno ya se transportaba de forma generalizada en acumuladores, gracias a los estudios realizados para tal fin por la casa sueca AGA y la alemana Pintsch, mediante el empleo del acetileno disuelto en acetona que permitía una reducción considerable en el espacio y una mayor seguridad en el manejo.

Para la producción de la luz existían dos tipos básicos de mecanismos: los denominados «de llama desnuda» y los propiamente calificados como «sistemas Dalen». Los



Sistema d'il·luminació d'acetilè del far de Llebeig. Fotografia de Juan Antonio García

Sistema de iluminación con gas acetileno instalado en el faro de Llebeig. Fotografía de Juan Antonio García.

poc abast, i no necessitaven una òptica giratòria sinó una d'horitzó, és a dir, fixa i de dimensions generalment reduïdes. La seva particularitat eren unes membranes de cuir instal·lades a l'interior, denominades diafragmes, que amb la pressió del gas es dilataven i obrien i tancaven les vàlvules que deixaven passar de manera intermitent l'acetilè, el qual, en contacte amb una flama pilot permanent, produïa una combustió en el cremador que generava una flama en forma de cua de peix.

En l'altre sistema, per a fars més grans com el de Llebeig, l'acetilè tenia dues funcions: per una

primeros eran utilizados en balizas y faros de poco alcance, y en ellos no hacía falta una óptica giratoria, sino una de horizonte, es decir fija, de dimensiones generalmente reducidas. La particularidad de este tipo de destelladores es que, gracias a unas membranas de cuero instaladas en su interior, denominadas «diafragmas», y a la dilatación que sufrían con la presión del gas, se producía el cierre y apertura de unas válvulas que daban el paso intermitentemente al acetileno, lo que producía, gracias al contacto con una llama piloto que permanecía siempre encendida, una combustión en el quemador que originaba una llama en forma de cola de pez.

banda, feia girar l'òptica en moure una palanca gràcies a la pressió del gas i, per l'altra, provocava la incandescència d'un capçó col·locat al cremador. Ja hem vist que aquest sistema, tot i que de dimensions més reduïdes, es va acabar instal·lant també a Tramuntana l'any 1971.

A les Balears es va treballar amb els equips d'acetilè fins a l'any 1995, quan van ser substituïts pels d'energia fotovoltaica obtinguda a través de panells solars. S'ha de dir que aquells sistemes d'il·luminació de gas van resultar molt fiables i, sobretot, no van patir gaire les conseqüències de les descàrregues elèctriques de les tempestes, la qual cosa no es pot dir dels equips que funcionen amb electricitat. La seva implantació significà una revolució en la senyalització marítima, i no només pels aparells de llampades a què hem fet referència, sinó especialment pel que representà la creació i utilització de la que era la seva petita joia: la vàlvula solar.

Aquest dispositiu, que anava a l'interior d'una funda troncocònica de vidre, era un cilindre d'un aliatge metàl·lic especial que estava envoltat d'unes tiges que actuaven com a reflectors per augmentar la incidència de la llum solar sobre el cilindre, el qual estava totalment recobert de sutge. El color negre feia que, en incidir-hi la llum del dia, s'escalfés i es dilatés, la qual cosa tancava una vàlvula que impedia el pas del gas al far, que d'aquesta manera s'apagava quan sortia el sol. En fer-se fosc es produïa l'efecte contrari, de manera que, quan el cilindre es contreia, s'obria la vàlvula i deixava passar el gas. En el moment en què aquest entrava en contacte amb la flama pilot encesa contínuament al cremador posava en marxa tot el sistema, és a dir, la il·luminació i la rotació.

Amb aquesta idea tan aparentment simple i elegant es va endegar l'automatització dels senyals marítics. Els fars s'encenien i apagaven sense la

Con el otro sistema, para faros más grandes como era el caso de Llebeig, el gas acetileno era utilizado para producir tanto la rotación de la óptica, mediante el movimiento de una palanca ejercida gracias a la presión del mismo acetileno, como la incandescencia de un capillo colocado en el quemador. Ya hemos visto que este mismo sistema, aunque de dimensiones más reducidas, se terminó por instalar también en Tramuntana en 1971.

En Baleares hemos trabajado con este tipo de alumbrado por acetileno hasta 1995, cuando fue sustituido por los equipos alimentados con energía fotovoltaica mediante la instalación de paneles solares. Verdaderamente, de aquellos viejos sistemas de iluminación por gas hay que decir que fueron muy fiables y sobre todo bastante ajenos a los desastres ocasionados por las descargas eléctricas de una tormenta, cosa que no podemos decir de todo el alumbrado abastecido por energía eléctrica. Su implantación supuso toda una revolución en la señalización marítima, y no solo por esos destelladores a los que hacíamos referencia un poco más arriba, sino muy en particular por lo que representó la creación y utilización de su pequeña joya: la válvula solar.

Este dispositivo, encerrado en una funda troncocónica de cristal, consistía en un cilindro de una especial aleación metálica, rodeado de unas varillas que hacían la función de reflectores para aumentar la incidencia de la luz solar sobre el cilindro, el cual estaba completamente embadurnado de hollín. Ese color negro hacía que se calentase al incidir sobre él la luz del día, dilatándose y cerrando como consecuencia una válvula que a su vez impedía el paso del gas hacia el faro, apagándose así con la salida del sol. Al anochecer se producía el efecto contrario: se contraía el mencionado cilindro y se abría la válvula para dar paso al torrente de gas que, al encontrarse con la llama piloto encendida continuamente en el quemador, originaba el comienzo del funcionamiento nocturno del faro, es decir de su iluminación y de su rotación.

Con esta idea tan aparentemente simple y elegante, dio comienzo la automatización de las señales marítimas.



Vàlvula solar, responsable de l'encesa i apagament automàtic dels fars.

Vàlvula solar, encargada del encendido y apagado automático de los faros.

intervenció del faroner. S'havien independitzat de la mà humana, que ja només els proporcionava revisions periòdiques i reparacions en cas d'averies. Les mans dels faroners s'havien emancipat, per tant, del dia i de la nit, alliberades, d'una banda, de la dependència astrològica però començant a desenvolupar nous lligams, els lligams de l'avenç tecnològic que no els permetrà descansar, perquè la nova tecnologia canviarà a tanta velocitat que ja no serà factible especialitzar-se i dedicar-se per sempre a un sistema de funcionament determinat, perquè als pocs anys ja haurà estat modificat i substituït per un altre. El faroner modern s'ha de consagrar a un *perpetuum mobile*, a un reciclatge tècnic permanent que no permet cap mena de treva.

La vàlvula solar dissenyada per Dalen, no només va evitar la difícil vida dels antics torrers, a la qual ens hem referit tantes vegades, sinó que, a més, el seu ús evitava un consum de gas innecessari en aquelles balises que ningú no vigilava, que prèviament a l'aparició d'aquest instrument romanien enceses permanentment, dia i nit.

El model més conegut d'aquestes vàlvules és el de la mateixa casa AGA, però n'hi va haver d'altres, com les dissenyades a França per Barbier i a Espanya, per Patentes Vimarro.

SA DRAGONERA ES QUEDA SENSE FARONERS

Com hem dit, els nous sistemes automatitzats de Tramuntana i Llebeig van començar a funcionar el 1971, per bé que es va considerar prudent continuar dos anys més sense canviar el servei de manteniment d'aleshores, és a dir, amb un tècnic de senyals marítims i un auxiliar residint al far de Llebeig, però alternant-se cada quinze dies amb un altre equip similar. La parella que no era al far treballava

Ahora los faros se encendían y se apagaban sin la intervención del farero. Se habían independizado de la mano humana que ya solo les servía para proporcionarles revisiones periódicas y reparaciones de posibles averías. Las manos de los fareros estaban, por lo tanto, emancipadas del día y de la noche, liberadas, por un lado, de la dependencia astrológica, pero comenzando a desarrollar unas nuevas ataduras, las ligaduras del avance tecnológico que no les dejará descanso alguno, pues la nueva tecnología cambiará a tal velocidad que ya no será posible instalarse en un sistema de funcionamiento determinado, porque a los pocos años se habrá modificado y sustituido por otro. El farero moderno debe consagrarse a un *perpetuum mobile*, a un reciclaje técnico permanente que no permite tregua de ninguna clase.

El empleo de la vàlvula solar diseñada por Dalen no solo supuso el final de la difícil vida de los antiguos torreros, a la que tantas veces nos hemos referido, sino que además evitó un consumo de gas innecesario en aquellas balizas sin atención directa de personal alguno que antes de la implantación de la vàlvula debían permanecer encendidas día y noche como luces permanentes.

El modelo más conocido de estas vàlvulas solares es el que proporcionó la casa AGA, pero le siguieron otros, entre ellos, los diseñados en Francia por Barbier y en España por Patentes Vimarro.

SA DRAGONERA SE QUEDA SIN FAREROS

Como hemos visto, los nuevos sistemas automatizados de Tramuntana y Llebeig comenzaron a funcionar en 1971, pero se consideró prudente continuar dos años más con el servicio de mantenimiento de la misma manera que se llevaba hasta ese momento, es decir, con un técnico de señales marítimas y un auxiliar residiendo en el faro de Llebeig, pero turnándose cada quince días con otros dos de igual categoría, para

mentrestant al port d'Andratx, encarregant-se de l'abaliment i del far del port.

Però, finalment, el 1973 es decidí que ja no calia que ningú s'estigués permanentment a sa Dragonera atenent els fars, i Llebeig es va quedar sol, igual que el seu company de Tramuntana, contemplant els dies des de la tranquil·litat inhumana; oblidant a poc a poc els sons de plats i olles, de roncs compassats pel ritme del far; oblidant sobretot les paraules d'un llenguatge articulat que, des de feia temps, s'havien convertit en gotes que semblaven regalimar lentament de les boques d'un faroner i un peó pròxims a la mudesa, com sortits d'un film de Dreyer; recordant amb prou feines els dies quan els nens que allà es criaven deixaven clar al penya-segat que, entre el badall d'un nen i el d'una sargantana, hi ha ben poca diferència, perquè les sargantanes badallen, i això ho sabien molts faroners.

El lleuger sotragueig que la vella màquina de rotació transmetia a través de la torre fou substituït pel clic-clic de la petita palanca dels sistemes Dalen mentre pujava i baixava per fer rodar l'òptica. També l'olor característica del petroli va deixar pas a la del gas, més embriagadora, marejadora fins i tot, i de presència perillosa perquè, quan de la simple detecció d'aquell perfum dolçàs es passava a un tuf penetrant i enganxós, el millor que es podia fer era no encendre un llumí i apagar el far immediatament fins a trobar la fuita de gas que el produïa. La manera més habitual de fer-ho era injectant aigua amb sabó als conductes per observar si en algun punt es detectaven bombolles, que delatarien l'origen del problema, però també vaig conèixer algú prou atrevit per buscar la fuita aplicant directament la flama d'un encenedor, però evidentment aquesta no era la manera més recomanable de buscar el punt de sortida del gas.

Encara que pugui semblar còmic, amb aquests sistemes d'il·luminació, un dels nostres pitjors enemics eren les mosques, perquè si entraven a

realizar trabajos de atención del balizamiento y del faro en el puerto de Andratx.

Pero una vez llegado 1973 se decidió abandonar la permanencia continua en la isla de los fareros y peones al servicio de los faros de Sa Dragonera, y Llebeig se quedó solo, como su compañero de Tramuntana, contemplando los días desde la tranquilidad inhumana; olvidando poco a poco los sonidos de platos y cazuelas, de ronquidos acompañados por el ritmo del faro, de palabras de un lenguaje articulado que, desde hacía tiempo, se habían convertido en gotas que escullaban lentamente por las bocas de un farero y un peón cercanos a la mudéz, como salidos de un filme de Dreyer; recordando a duras penas los días en que los niños que allí se criaban dejaban claro al acantilado que entre el bostezo de un niño y el de una lagartija poca diferencia existe, porque las lagartijas bostezan y eso es algo que muchos fareros sabían.

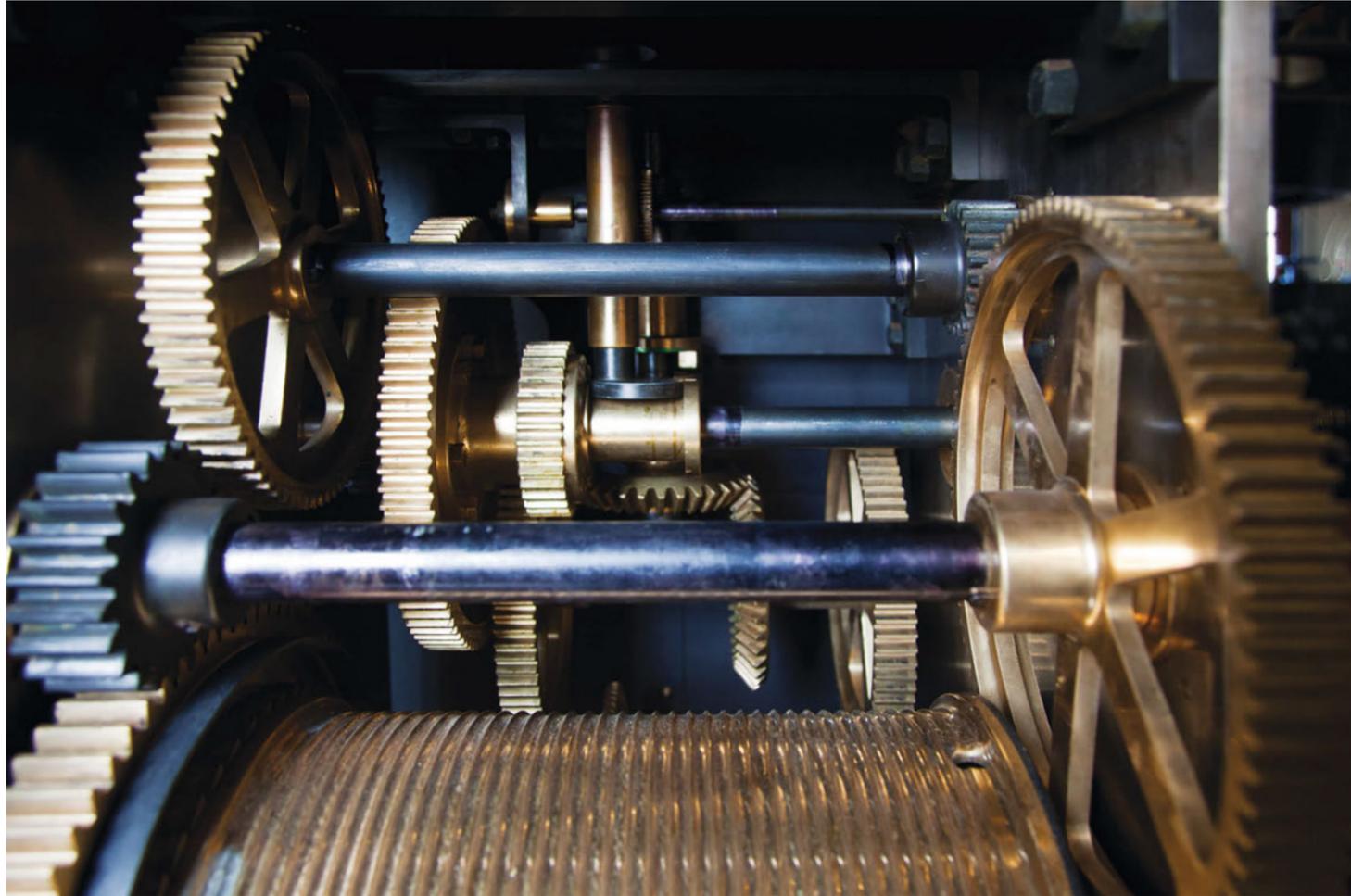
El ligero traqueteo que la vieja máquina de rotación transmitía a través de la torre fue sustituido por el clic-clic que los sistemas Dalen emiten mientras su pequeña palanca sube y baja para hacer rotar la óptica, también el olor típico del petróleo dio paso al del gas, más embriagador, incluso mareante, y de peligrosa presencia, pues cuando de la simple detección de ese perfume dulzón se pasaba a un tufo penetrante y pegajoso, lo mejor era no encender ni una sola cerilla y apagar el faro inmediatamente hasta encontrar la fuga de gas que lo producía, cosa que muchos hacían aplicando agua de jabón en las tuberías, preparados para observar el punto donde se produjesen pompas, porque allí estaba el problema. También conocí algún atrevido que aplicaba directamente el mechero con la intención de descubrir posibles fugas, pero desde luego no era lo más recomendable.

Aunque pueda parecer algo cómico, con estos sistemas de alumbrado como el instalado en Llebeig, uno de nuestros mayores enemigos eran las moscas, pues si entraban dentro de la linterna a través de los respiraderos que existían para permitir la circulación de aire y



l'interior de la llanterna a través dels respiradors que permetien la circulació d'aire i anaven a posar-se damunt dels capçons per a la incandescència (molt semblants als dels fogonets tipus càmping-gas), els trencaven perquè, un cop cremats i col·locats en el dispositiu d'il·luminació, els capçons es transformaven en una estructura summament fràgil, ja que en realitat eren cendres i un frec, per lleuger que fos, els podia trencar. Per tant, matar mosques allà dins es va convertir en una tasca habitual dels aleshores moderns faroners, i no era una cosa que es fes en un parell de minuts. Molts cops vaig estar més estona caçant les mosques que s'havien colat a la llanterna del far de Barbaria que revisant els aparells Dalen. De vegades m'imaginava què devien pensar

se posaban en los capillos para la incandescencia (muy parecidos a los capillos utilizados en los hornillos), los rompían, ya que, una vez quemados y colocados en el dispositivo encargado del alumbrado, se transformaban en una estructura extremadamente frágil, pues en realidad eran cenizas y cualquier roce los podía quebrar. Así que matar moscas allí dentro se convirtió en una faena habitual de los entonces modernos fareros, cosa que no siempre se hacía en dos minutos. Puedo asegurar que en muchas ocasiones dediqué bastante más tiempo a la extinción de las moscas que se habían colado en la linterna del faro de Barbaria, que a la revisión de los aparatos Dalen, exceptuando, claro está, la limpieza de la linterna y óptica, que acumulaba unas cuantas horas de trabajo, o el cambio de los ocho acumuladores



Màquina de rotació del far de Llebeig.

Máquina de rotación del faro de Llebeig.

els turistes que s'acostaven fins a aquell far de Formentera i s'aturaven a veure els estranys moviments d'un faroner suat i tancat en aquella estructura de vidre, sense saber que en realitat estava caçant totes les mosques que havien decidit passar les seves particulars vacances d'estiu a les mateixes entranyes del far.

Des de l'any 1973, la presència dels faroners a sa Dragonera es ritmarà, de la mateixa manera que es van haver de ritmar els fars després del Plan de Reforma del Alumbrado de 1902, que suprimia, si era possible, les llums fixes. Ara es tractava d'evitar

que prestaban servicio. En ocasiones imaginaba lo que podía pasar por la mente de aquellos turistas que se acercaban a ese faro de Formentera y se paraban a ver los extraños aspavientos de un farero sudado y encerrado en aquella estructura de cristal, sin saber que en realidad se estaba dedicando a la extinción de todas las moscas que se habían empeñado en pasar sus particulares vacaciones veraniegas en las mismísimas entrañas del faro.

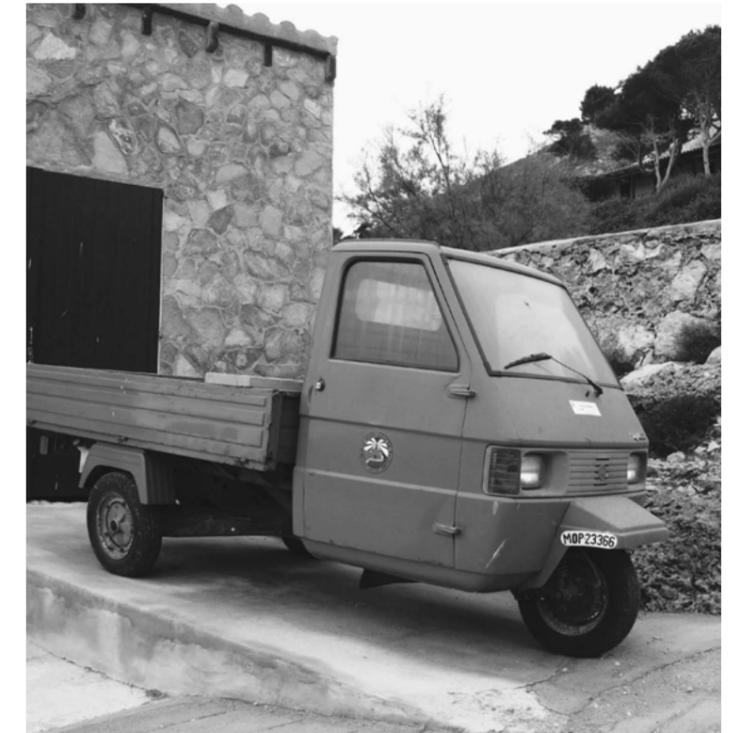
Desde 1973, la presencia de los fareros en Sa Dragonera se ritmará, como se tuvieron que ritmar los faros después del Plan de reforma del alumbrado de 1902,

els faroners fixos, per convertir així la seva presència als fars en una altra mena de llampada, visites fugaces de manteniment i revisió, amb alguna que altra incursió imprevista per reparar les avaries que es produïen, com sempre, de forma inoportuna. D'aquesta manera, en el món dels fars el ritme ho va acabar abastant tot. Només els graons de les escales de cargol van continuar fixos i lligats a la seva ànima, que per a molts faroners va acabar sent-ho també, una simple columna de pedra que t'obliga a entrar en una espiral ascendent i descendent però sense final perquè, quan el far es converteix en balena i el faroner en Jonàs, aleshores l'escala de cargol es tanca en un bucle, com una cinta de Möbius per on el faroner transita atrapat per sempre en aquells graons; fins i tot després de ser vomitat

evitando en lo posible las luces fijas, solo que ahora se trataba de evitar a los fareros fijos para convertir así su presencia en los faros en otro tipo de destellos, visitas fugaces de mantenimiento y revisión, con alguna que otra incursión imprevista para reparar las averías surgidas, como siempre, de forma inoportuna. De esta manera, en el mundo de los faros, el ritmo lo acabó abarcando todo. Únicamente los peldaños de las escaleras de caracol permanecieron fijos y atados a su alma, que para muchos fareros terminó siendo también la suya, una simple columna de piedra que te obliga a entrar en una espiral ascendente y descendente, pero sin fin alguno, porque cuando el faro se convierte en ballena y el farero en Jonás, entonces la escalera de caracol se cierra en un bucle, como un lazo de Möbius por donde el farero transita atrapado para siempre en



Esquerra: el tècnic Guillem Marroig amb la vespacar enviada a sa Dragonera als anys seixanta. Foto: col·lecció Antonio Marroig. Dreta: Penúltim model de motocarro utilitzat per al servei dels fars de Sa Dragonera. Es va retirar el 2012.



Izquierda: el tècnic Guillem Marroig con la vespacar enviada a Sa Dragonera en los años sesenta. Foto: colección Antonio Marroig. Derecha: penúltimo modelo de motocarro usado para el servicio de los faros de Sa Dragonera. Se retiró en 2012.

per la seva balena; fins i tot després de ser devorat pel taüt.

A partir de 1973, tots els tècnics encarregats dels senyals de sa Dragonera van passar a viure al port d'Andratx, fent visites periòdiques a l'illa per revisar els dos fars, mentre na Pòpia engreixava dia a dia la seva condició de ruïna, sense ser recordat, acompanyat només pels qui mai no havien abandonat l'illa, com els corbs, les gavines, les àguiles pescadores, el fonoll marí o l'ullastre.

Els motocarros destinats al transport dels tècnics i les seves eines van anar canviant amb els anys, i l'actual es guarda en el petit garatge de cala Lladó, des d'on els faroners es desplacen als fars per fer-hi les tasques de manteniment. El conductor ha de ser hàbil i prudent alhora, perquè per arribar a Llebeig cal travessar alguns trossos de camí estret i amb barrancs a tots dos cantons, com a Cabrera i Tagomago.

Ja han passat més de quaranta anys des que sa Dragonera es va quedar sense faroners i des d'aleshores les vivències de tota mena dels tècnics que s'ocupen dels fars han estat nombroses, però m'estimo més callar aquí i deixar que aquestes històries les expliquin els seus protagonistes.

esos peldaños; incluso después de ser vomitado por su ballena, incluso después de ser devorado por el ataúd.

Desde 1973, todos los técnicos encargados de los faros de Sa Dragonera vivían en el puerto de Andratx y realizaban sus visitas periódicas a la isla para revisar los faros de Llebeig y el de Tramuntana, mientras Na Pòpia engordaba día a día su condición de ruina, sin ser recordado, solamente acompañado por aquellos que nunca habían abandonado la isla: los cuervos, las gaviotas, las águilas pescadoras, el hinojo marino, el acebuche...

Los motocarros destinados al transporte de los técnicos y sus herramientas fueron cambiando de modelo. El actual sigue guardándose en el pequeño garaje de cala Lladó, y con él se dirigen los fareros de hoy día a realizar sus trabajos de mantenimiento. El conductor de dicho motocarro ha de ser hábil y prudente, puesto que en el recorrido hasta Llebeig se han de sortear algunos trozos de camino estrechos y con barrancos a un lado y a otro, pero eso mismo ocurre con los otros motocarros, sobre todo con los de Cabrera y Tagomago.

Han pasado más de cuarenta años desde que Sa Dragonera se quedó sin fareros y han sido muchas las vivencias de los técnicos responsables de su mantenimiento, pero yo prefiero callarme aquí y dejar que esas historias las cuenten sus propios protagonistas.



Embarcació per al servei dels fars de sa Dragonera. Foto: col·lecció de Juan Antonio García.

Embarcación para el servicio de los faros de Sa Dragonera. Foto: colección de Juan Antonio García.

Deixem que sa Dragonera continuï navegant...

Dejemos que Sa Dragonera continúe navegando...



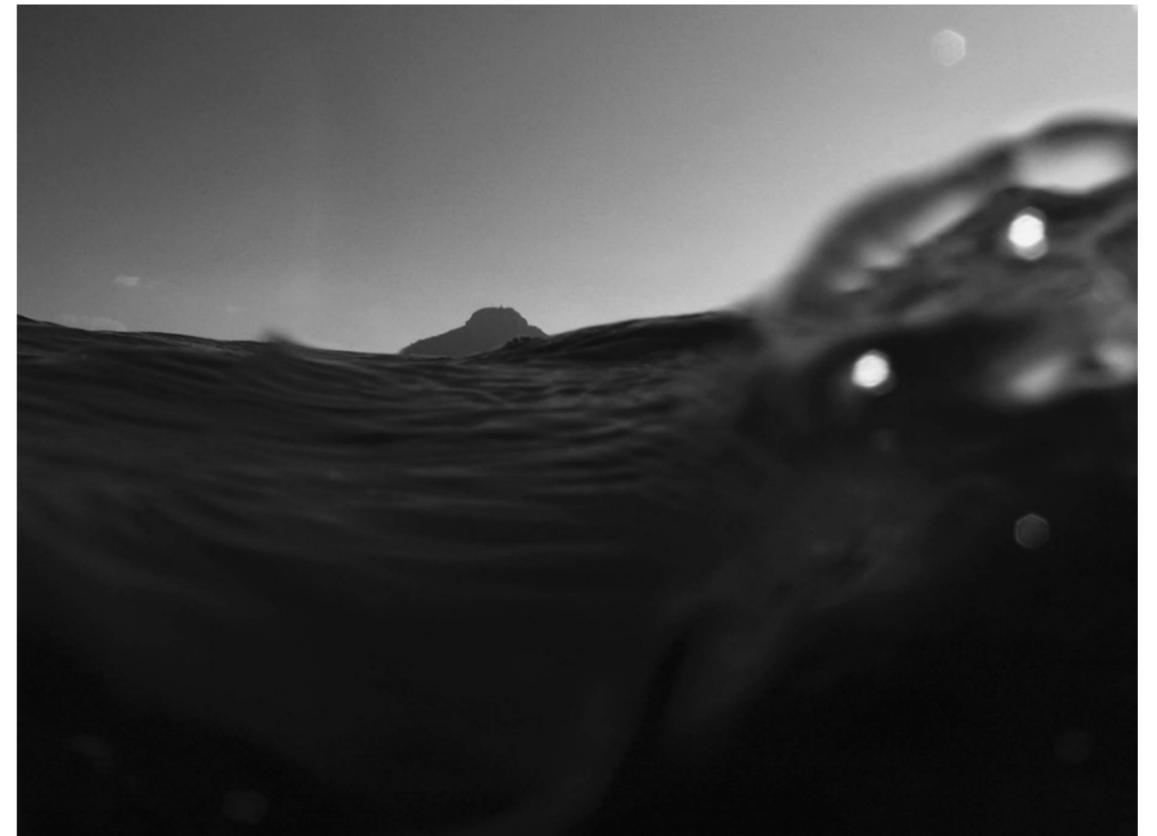
...mantenint el seu rumb tranquil,

...manteniendo su rumbo tranquilo,



que no és el nostre rumb, sinó el d'ella.

que no es nuestro rumbo, sino el de ella.





TORRERS DE NA PÒPIA

Ramón Lozano	Torrer	1851	1852
Francisco Preto Manent	Torrer	1851	1857
Genaro Lambín	Torrer	1851	1854
Gabriel Monent	Mariner	1852	
Antonio Palmer	Mariner	1852	
Ignacio del Valle	Torrer	1852	1852
Manuel López	Torrer	1854	1855
Manuel Oribe	Torrer	1854	1858
Juan Torry	Torrer	1855	1855
Bernardo López Balboa	Torrer	1857	1857
Esteban Zabalo	Torrer	1857	1862
Juan Torry	Torrer	1857	1857
Bernardo García	Suplències des de	1857	
Timoteo Allú	Torrer	1858	1866
Jaime Colomar	Torrer	1859	1863
Gaspar Bestard i Enseñat	Mariner	1860	
Matías Flexa	Mariner	1860	
José Cambra	Torrer	1862	1863
Bartolomé Flaquer	Torrer	1863	1865
Miguel Tomás	Torrer	1863	1867
Antonio Ortoneda Pedret	Torrer	1865	1866
Antonio Vives	Torrer	1866	1867
Antonio Salvá	Mariner	1867	
José Camedo	Torrer	1867	1868
José Ronguete	Torrer	1867	1867
Federico Calzada	Torrer	1867	1867
Gumersindo Tur	Torrer	1867	1867
Miguel Salamanca	Mariner	1868	
Miguel Alemany	Torrer	1868	1869
José Cifre	Torrer	1868	1868
Julián Oliver	Suplències des de	1868	
Juan Mercant	Mariner	1868	
Antonio Serra Palmer	Suplències des de	1869	1870
Sebastián Mas	Torrer	1869	1871
Bartolomé Satre	Suplències des de	1870	
Sebastián Sansó	Torrer	1871	1872
Miguel Torrandell	Suplències des de	1871	
Vicente Colomar	Torrer	1872	1875

Continua a la pàgina següent.

TORREROS DE NA PÒPIA

Ramón Lozano	Torrero	1851	1852
Francisco Preto Manent	Torrero	1851	1857
Genaro Lambín	Torrero	1851	1854
Gabriel Monent	Marinero	1852	
Antonio Palmer	Marinero	1852	
Ignacio del Valle	Torrero	1852	1852
Manuel López	Torrero	1854	1855
Manuel Oribe	Torrero	1854	1858
Juan Torry	Torrero	1855	1855
Bernardo López Balboa	Torrero	1857	1857
Esteban Zabalo	Torrero	1857	1862
Juan Torry	Torrero	1857	1857
Bernardo García	Suplencias desde	1857	
Timoteo Allú	Torrero	1858	1866
Jaime Colomar	Torrero	1859	1863
Gaspar Bestard i Enseñat	Marinero	1860	
Matías Flexa	Marinero	1860	
José Cambra	Torrero	1862	1863
Bartolomé Flaquer	Torrero	1863	1865
Miguel Tomás	Torrero	1863	1867
Antonio Ortoneda Pedret	Torrero	1865	1866
Antonio Vives	Torrero	1866	1867
Antonio Salvá	Marinero	1867	
José Camedo	Torrero	1867	1868
José Ronguete	Torrero	1867	1867
Federico Calzada	Torrero	1867	1867
Gumersindo Tur	Torrero	1867	1867
Miguel Salamanca	Marinero	1868	
Miguel Alemany	Torrero	1868	1869
José Cifre	Torrero	1868	1868
Julián Oliver	Suplencias desde	1868	
Juan Mercant	Marinero	1868	
Antonio Serra Palmer	Suplencias desde	1869	1870
Sebastián Mas	Torrero	1869	1871
Bartolomé Satre	Suplencias desde	1870	
Sebastián Sansó	Torrero	1871	1872
Miguel Torrandell	Suplencias desde	1871	
Vicente Colomar	Torrero	1872	1875

Continúa en la página siguiente.

TORRERS DE NA POPIA (continuació)

Jaime Colomar	Torrer	1873	1890
Miguel Carbonell	Torrer	1874	1875
Jaime Cifre Pujadas	Torrer	1875	1881
Miguel Massanet	Torrer	1875	1888
Pedro José Bauzá Barceló	Alumne	1875	1875
Ramón Cardell Juan	Alumne	1877	1877
Guillermo Colomar Obrador	Alumne	1877	1877
Antonio Soliveret Enseñat	Torrer	1881	1887
Juan Truyols Vicens	Alumne	1881	1881
Juan Antonio Sancho Espinosa	Torrer	1887	1892
Antonio Piñas	Torrer	1888	1898
Miguel Massanet	Torrer	1890	1894
Miguel Sancho Gili	Torrer	1892	1899
Benigno de la Obra Mateo	Torrer	1894	1898
José Oliver	Suplències des de	1896	
Juan Buscarons Sala	Torrer	1898	1899
Raimundo Sendra Sart	Torrer	1899	1899
Gabriel Pons Pons	Torrer	1899	1900
Jaime Estelrich Reus	Alumne	1899	1899
Jaime Mir Audiñach	Alumne	1899	1899
Miguel Amengual	Torrer	1899	1900
Ramón Castell Juan	Torrer	1899	1910
Ramón Blas	Alumne	1900	1900
Joaquín Conforte Orfila	Alumne	1900	1900
Ramón Roca Royo	Alumne	1900	1900
Miguel Simó Moner	Alumne	1900	1900
Antonio Pascual Riera	Torrer	1900	1902
Jaime Colomar Palmer	Alumne	1900	1900
Pedro José Amengual	Alumne	1900	1900
Pedro José Morey	Alumne	1900	1900
Lorenzo Soria Salvá	Alumne	1900	1900
Jaime Covas Calafell	Alumne	1900	1900
Bartolomé Pascual Capó	Alumne	1900	1900
Pedro José Amengual	Alumne	1901	1901
Bartolomé Tomás Ferrer	Torrer	1902	1910
Antonio Soliveret Enseñat	Torrer	1902	1907
Miguel Sancho Gili	Torrer	1907	1910
Bartolomé Garau	Suplències des de	1910	
Ramón Roca Royo	Suplències des de	1910	

TORREROS DE NA POPIA (continuación)

Jaime Colomar	Torrero	1873	1890
Miguel Carbonell	Torrero	1874	1875
Jaime Cifre Pujadas	Torrero	1875	1881
Miguel Massanet	Torrero	1875	1888
Pedro José Bauzá Barceló	Alumno	1875	1875
Ramón Cardell Juan	Alumno	1877	1877
Guillermo Colomar Obrador	Alumno	1877	1877
Antonio Soliveret Enseñat	Torrero	1881	1887
Juan Truyols Vicens	Alumno	1881	1881
Juan Antonio Sancho Espinosa	Torrero	1887	1892
Antonio Piñas	Torrero	1888	1898
Miguel Massanet	Torrero	1890	1894
Miguel Sancho Gili	Torrero	1892	1899
Benigno de la Obra Mateo	Torrero	1894	1898
José Oliver	Suplencias desde	1896	
Juan Buscarons Sala	Torrero	1898	1899
Raimundo Sendra Sart	Torrero	1899	1899
Gabriel Pons Pons	Torrero	1899	1900
Jaime Estelrich Reus	Alumno	1899	1899
Jaime Mir Audiñach	Alumno	1899	1899
Miguel Amengual	Torrero	1899	1900
Ramón Castell Juan	Torrero	1899	1910
Ramón Blas	Alumno	1900	1900
Joaquín Conforte Orfila	Alumno	1900	1900
Ramón Roca Royo	Alumno	1900	1900
Miguel Simó Moner	Alumno	1900	1900
Antonio Pascual Riera	Torrero	1900	1902
Jaime Colomar Palmer	Alumno	1900	1900
Pedro José Amengual	Alumno	1900	1900
Pedro José Morey	Alumno	1900	1900
Lorenzo Soria Salvá	Alumno	1900	1900
Jaime Covas Calafell	Alumno	1900	1900
Bartolomé Pascual Capó	Alumno	1900	1900
Pedro José Amengual	Alumno	1901	1901
Bartolomé Tomás Ferrer	Torrero	1902	1910
Antonio Soliveret Enseñat	Torrero	1902	1907
Miguel Sancho Gili	Torrero	1907	1910
Bartolomé Garau	Suplencias desde	1910	
Ramón Roca Royo	Suplencias desde	1910	

TORRERS DE LLEBEIG

Miguel Sancho Gili	Torrer	1910	1916
Ramón Castell y Juan	Torrer	1910	1922
Bartolomé Tomás	Torrer	1910	1923
Ramón Roca	Suplències des de	1911	
Pedro G. Amengual	Suplències des de	1912	
Miguel Simó Moner	Torrer	1916	1919
Juan Monserrat Fullana	Torrer	1919	1921
Bartolomé Garau	Suplències des de	1919	
Antonio Garau	Mariner	1919	
Miguel Torrens	Suplències des de	1921	
Pedro Bonet Ferrer	Torrer	1922	1926
Pedro Juan Roselló	Suplències des de	1922	
Jaime Covas Calafell	Suplències des de	1923	
Juan Mallans Planells	Torrer	1924	1925
Joaquín Conforto Orfila	Torrer	1924	1924
Mariano Piquer Castell	Torrer	1925	1925
Pedro Terrasa Alsina	Torrer	1926	1929
Bartolomé Llompart	Torrer	1926	1928
Antonio Massanet Amengual	Suplències des de	1926	
Rafael Salvá Perelló	Torrer	1928	1937
Miguel Torrens Carrió	Torrer	1929	1931
Amando Torres Mayans	Suplències des de	1929	
Miguel Massanet Orpí	Suplències des de	1930	
Miguel Torrens Ferrer	Suplències des de	1930	
Jaime Magriñá Fargüell	Torrer	1932	1940
Juan Moll Garau	Suplències des de	1934	
José Fernández Moreno	Suplències des de	1940	
Francisco Flexas Oliú	Alumne	1940	
Glicerio González Velasco	Alumne	1940	
Mateo Mulet Vidal	Alumne	1940	
Felipe Peña Flores	Tècnic mecànic	1940	1941
Mateo Mulet Vidal	Tècnic mecànic	1941	1946
Migel Simó	Suplències des de	1941	
Celestino Barrios Benítez	Tècnic mecànic	1942	1943
Juan Homar	Suplències des de	1942	
Jaime Gual Pocoví	Tècnic mecànic	1943	1948
Guillermo Massot Terradas	Alumne	1945	
Guillermo Adrover Obrador	Suplències des de	1946	

Continua a la pàgina següent.

TORREROS DE LLEBEIG

Miguel Sancho Gili	Torrero	1910	1916
Ramón Castell y Juan	Torrero	1910	1922
Bartolomé Tomás	Torrero	1910	1923
Ramón Roca	Suplencias desde	1911	
Pedro G. Amengual	Suplencias desde	1912	
Miguel Simó Moner	Torrero	1916	1919
Juan Monserrat Fullana	Torrero	1919	1921
Bartolomé Garau	Suplencias desde	1919	
Antonio Garau	Marinero	1919	
Miguel Torrens	Suplencias desde	1921	
Pedro Bonet Ferrer	Torrero	1922	1926
Pedro Juan Roselló	Suplencias desde	1922	
Jaime Covas Calafell	Suplencias desde	1923	
Juan Mallans Planells	Torrero	1924	1925
Joaquín Conforto Orfila	Torrero	1924	1924
Mariano Piquer Castell	Torrero	1925	1925
Pedro Terrasa Alsina	Torrero	1926	1929
Bartolomé Llompart	Torrero	1926	1928
Antonio Massanet Amengual	Suplencias desde	1926	
Rafael Salvá Perelló	Torrero	1928	1937
Miguel Torrens Carrió	Torrero	1929	1931
Amando Torres Mayans	Suplencias desde	1929	
Miguel Massanet Orpí	Suplencias desde	1930	
Miguel Torrens Ferrer	Suplencias desde	1930	
Jaime Magriñá Fargüell	Torrero	1932	1940
Juan Moll Garau	Suplencias desde	1934	
José Fernández Moreno	Suplencias desde	1940	
Francisco Flexas Oliú	Alumno	1940	
Glicerio González Velasco	Alumno	1940	
Mateo Mulet Vidal	Alumno	1940	
Felipe Peña Flores	Técnico mecánico	1940	1941
Mateo Mulet Vidal	Técnico mecánico	1941	1946
Migel Simó	Suplencias desde	1941	
Celestino Barrios Benítez	Técnico mecánico	1942	1943
Juan Homar	Suplencias desde	1942	
Jaime Gual Pocoví	Técnico mecánico	1943	1948
Guillermo Massot Terradas	Alumno	1945	
Guillermo Adrover Obrador	Suplencias desde	1946	

Continúa en la página siguiente.

TORRERS DE LLEBEIG (continuació)

José Costa Torres	Tècnic mecànic	1946	1947
Bartolomé Llompart Giménez	Suplències des de	1947	
Vicente Alcaraz Ortega	Tècnic mecànic	1947	1948
José Garreta Arias	Tècnic mecànic	1948	1949
José Antonio Guzmán Albiol	Tècnic mecànic	1948	1949
José Olivares Gimeno	Tècnic mecànic	1949	1955
Antonio Yáñez Yáñez	Tècnic mecànic	1949	1952
Juan Monserrat Fullana	Suplències des de	1949	
Miguel Torrens Carrió	Suplències des de	1950	
Fernando Hermoso Sarasa	Tècnic mecànic	1952	1954
Antonio Frontera Pascual	Alumne	1954	
Francisco Massanet Garau	Suplències des de	1954	
Carlos Torres Casal	Tècnic mecànic	1955	1956
Rufino Hernando Platero	Tècnic mecànic	1956	1956
Antonio Gaforio Gálvez	Suplències des de	1956	
Antonio Frontera Pascual	Tècnic mecànic	1956	1957
José Castelló Gómez	Suplències des de	1957	
Enrique García Martín	Tècnic mecànic	1957	1958
Francisco Fernández González	Tècnic mecànic	1958	1960
Antonio Barranechea Baranda	Tècnic mecànic	1958	1959
Tomás Mancisidor Arias Valdés	Tècnic mecànic	1960	1961
Justo Jiménez Sánchez	Tècnic mecànic	1961	1968
Francisco Medina Cuesta	Suplències des de	1962	
Francisco Flexas	Tècnic mecànic	1962	1964
Juan Ferrer Sureda	Suplències des de	1962	
Bernardo Torres Garau	Suplències des de	1963	
Guillermo Marroig Brunet	Tècnic mecànic	1964	1973
Luis Valentín de Abásolo Ramón	Tècnic mecànic	1969	1973
Damián Torres Garau	Suplències des de	1971	

TORREROS DE LLEBEIG (continuació)

José Costa Torres	Técnico mecánico	1946	1947
Bartolomé Llompart Giménez	Suplencias desde	1947	
Vicente Alcaraz Ortega	Técnico mecánico	1947	1948
José Garreta Arias	Técnico mecánico	1948	1949
José Antonio Guzmán Albiol	Técnico mecánico	1948	1949
José Olivares Gimeno	Técnico mecánico	1949	1955
Antonio Yáñez Yáñez	Técnico mecánico	1949	1952
Juan Monserrat Fullana	Suplencias desde	1949	
Miguel Torrens Carrió	Suplencias desde	1950	
Fernando Hermoso Sarasa	Técnico mecánico	1952	1954
Antonio Frontera Pascual	Alumno	1954	
Francisco Massanet Garau	Suplencias desde	1954	
Carlos Torres Casal	Técnico mecánico	1955	1956
Rufino Hernando Platero	Técnico mecánico	1956	1956
Antonio Gaforio Gálvez	Suplencias desde	1956	
Antonio Frontera Pascual	Técnico mecánico	1956	1957
José Castelló Gómez	Suplencias desde	1957	
Enrique García Martín	Técnico mecánico	1957	1958
Francisco Fernández González	Técnico mecánico	1958	1960
Antonio Barranechea Baranda	Técnico mecánico	1958	1959
Tomás Mancisidor Arias Valdés	Técnico mecánico	1960	1961
Justo Jiménez Sánchez	Técnico mecánico	1961	1968
Francisco Medina Cuesta	Suplencias desde	1962	
Francisco Flexas	Técnico mecánico	1962	1964
Juan Ferrer Sureda	Suplencias desde	1962	
Bernardo Torres Garau	Suplencias desde	1963	
Guillermo Marroig Brunet	Técnico mecánico	1964	1973
Luis Valentín de Abásolo Ramón	Técnico mecánico	1969	1973
Damián Torres Garau	Suplencias desde	1971	

TORRERS DE TRAMUNTANA

Jaime Covas y Calafell	Torrer	1910	1919
Ramón Roca Rayo	Suplències des de	1912	
Bartolomé Garau Cirer	Suplències des de	1916	
Miguel Torrens y Ferrer	Suplències des de	1916	
Miguel Simó	Suplències des de	1917	
Guillermo Adrover	Torrer	1919	1923
Pedro J. Roselló	Suplències des de	1922	
Ignacio Llompарт Amengual	Torrer	1923	1925
Pascual Egea Sánchez	Torrer	1923	1923
Miguel Massanet Orpí	Suplències des de	1924	
Antonio J. Massanet Amengual	Torrer	1925	1933
Jaime Covas	Suplències des de	1926	
Armando Torres	Suplències des de	1932	
Cayetano Granados Estévez	Torrer	1934	1940
Jaime Magriñá	Suplències des de	1937	
Fco. García Orts	Tècnic	1939	1940
Fco. Flexas Oliú	Tècnic mecànic	1940	1948
Juan Homar	Suplències des de	1942	
Miguel Simó Moner	Suplències des de	1943	
Juan Moll	Suplències des de	1943	
Guillermo Adrover Obrador	Suplències des de	1946	
Ramón Yserte Yserte	Tècnic mecànic	1948	1952
Juan Monserrat	Suplències des de	1949	
Bartolomé Llompарт Jiménez	Suplències des de	1951	
Roque Serrano Adell	Tècnic mecànic	1952	1954
Fco. Massanet	Suplències des de	1954	
Bartolomé Cabot Alemany	Tècnic mecànic	1954	1956
Antonio Gaforio Gálvez	Suplències des de	1955	
Fco. Medina Cuesta	Suplències des de	1956	1958
Federico Garau Llinás	Suplències des de	1958	
Tomás Mancisidor Arias-Valdés	Tècnic mecànic	1958	1961
José Castelló Gómez	Suplències des de	1959	
Juan Ferrer Sureda	Suplències des de	1959	

TORREROS DE TRAMUNTANA

Jaime Covas y Calafell	Torrero	1910	1919
Ramón Roca Rayo	Suplencias desde	1912	
Bartolomé Garau Cirer	Suplencias desde	1916	
Miguel Torrens y Ferrer	Suplencias desde	1916	
Miguel Simó	Suplencias desde	1917	
Guillermo Adrover	Torrero	1919	1923
Pedro J. Roselló	Suplencias desde	1922	
Ignacio Llompарт Amengual	Torrero	1923	1925
Pascual Egea Sánchez	Torrero	1923	1923
Miguel Massanet Orpí	Suplencias desde	1924	
Antonio J. Massanet Amengual	Torrero	1925	1933
Jaime Covas	Suplencias desde	1926	
Armando Torres	Suplencias desde	1932	
Cayetano Granados Estévez	Torrero	1934	1940
Jaime Magriñá	Suplencias desde	1937	
Fco. García Orts	Técnico	1939	1940
Fco Flexas Oliú	Técnico mecánico	1940	1948
Juan Homar	Suplencias desde	1942	
Miguel Simó Moner	Suplencias desde	1943	
Juan Moll	Suplencias desde	1943	
Guillermo Adrover Obrador	Suplencias desde	1946	
Ramón Yserte Yserte	Técnico mecánico	1948	1952
Juan Monserrat	Suplencias desde	1949	
Bartolomé Llompарт Jiménez	Suplencias desde	1951	
Roque Serrano Adell	Técnico mecánico	1952	1954
Fco. Massanet	Suplencias desde	1954	
Bartolomé Cabot Alemany	Técnico mecánico	1954	1956
Antonio Gaforio Gálvez	Suplencias desde	1955	
Fco Medina Cuesta	Suplencias desde	1956	1958
Federico Garau Llinás	Suplencias desde	1958	
Tomás Mancisidor Arias-Valdés	Técnico mecánico	1958	1961
José Castelló Gómez	Suplencias desde	1959	
Juan Ferrer Sureda	Suplencias desde	1959	

BIBLIOGRAFIA

Aplicación del aceite mineral al alumbrado marítimo, Madrid: Imprenta de Fortanet, 1880.

Arxiduc Luis Salvador, *Las Baleares*, Palma de Mallorca: Mossèn Alcover ed., 1957.

Autoritat Portuària de Tarragona, *Ayudas a la Navegación* (CD interactivo), Ente Público Puertos del Estado, 2003.

Buenaventura, A., *Nafragios y siniestros en la costa de Menorca*, Maó: Ed. Menorca, 1998.

Carbonell Vadell, G., *Los faros de Baleares*, Palma de Mallorca: Editorial Mallorquina de Francisco Pons, 1955.

Dicenta de Vera, A., *Proyecto de las Dependencias en el Puerto de Andratx para servicios del balizamiento del puerto y los faros de la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1962.

Documentació i correspondència oficial del far de sa Dragonera (na Pòpia).

Documentació i correspondència oficial del far de Llebeig.

Documentació i correspondència oficial del far de Tramuntana.

Estada y Sureda, E., *Proyecto de la Estación Electro-Semafórica en la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1887.

— *Proyecto del Reformado de Estación Electro-Semafórica en la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1891.

— *Proyecto de los faros de Cabo Lebeche y Tramuntana en la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1902.

Guía de Señales Aeromarítimas de España, Madrid: Asociación Nacional de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, 1954.

Guía Multimedia de los faros de España, Ente Público Puertos del Estado, 2003.

Gutiérrez Gracia, J., *Faros y señales marítimas*, Madrid: Ed. F. Guiméned, 1926.

López y Montalvo, A., *Proyecto del faro de 3.º orden para la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1850.

Martín Rodríguez, A. V., *Manual práctico de Señales Aero-Marítimas*, Madrid: Sucs J. S. Ocaña, 1943.

Massanet Beltrán, M., *Replanteo definitivo del faro de Tramuntana en la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1907.

— *Liquidación de las obras nuevas de los faros de Cabo Lebeche y Cabo Tramuntana y de sus caminos de servicio en la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1917.

Mayol Serra, M., *Sa Dragonera: en els camins de la mar*, Palma: Consell de Mallorca, 2003.

Memoria relativa al consumo de aceite y duración del alumbrado en los faros de las costas de España, Madrid: Establecimiento Tipográfico de *El Correo*, 1884.

Moré D., *La vida en los faros de España*, Barcelona: Museu Marítim de Barcelona, 2010.

Ordinas, G., i altres, *Sa Dragonera, Parc Natural*, Palma de Mallorca: Consell Insular de Mallorca, 1996.

Pérez de Arévalo J., *Historia de los faros de las Islas Baleares*, Madrid: Lunweg, 2014.

BIBLIOGRAFÍA

Aplicación del aceite mineral al alumbrado marítimo, Madrid, Imprenta de Fortanet, 1880.

Archiduque Luis Salvador, *Las Baleares*, Palma de Mallorca, Mossèn Alcover ed., 1957.

Autoridad Portuaria de Tarragona, *Ayudas a la navegación* (CD interactivo), Ente Público Puertos del Estado, 2003.

Buenaventura, A., *Nafragios y siniestros en la costa de Menorca*, Maó, Ed. Menorca, 1998.

Carbonell Vadell, G., *Los faros de Baleares*, Palma de Mallorca, Editorial Mallorquina de Francisco Pons, 1955.

Dicenta de Vera, A., *Proyecto de las Dependencias en el Puerto de Andratx para servicios del balizamiento del puerto y los faros de la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1962.

Documentación y correspondencia oficial del faro de Dragonera (Na Pòpia).

Documentación y correspondencia oficial del faro de Llebeig.

Documentación y correspondencia oficial del faro de Tramuntana.

Estada y Sureda, E., *Proyecto de la Estación Electro-Semafórica en la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1887.

— *Proyecto del Reformado de Estación Electro-Semafórica en la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1891.

— *Proyecto de los Faros de Cabo Lebeche y Tramuntana en la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1902.

Guía de señales aeromarítimas de España, Madrid, Asociación Nacional de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas, 1954.

Guía Multimedia de los faros de España, Ente Público Puertos del Estado, 2003.

Gutiérrez Gracia, J., *Faros y señales marítimas*, Madrid, Ed. F. Guiméned, 1926.

López y Montalvo, A., *Proyecto del faro de 3.º orden para la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1850.

Martín Rodríguez, A.V., *Manual práctico de señales aero-marítimas*, Madrid, Sucs J. S. Ocaña, 1943.

Massanet Beltrán, M., *Replanteo definitivo del faro de Tramuntana en la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1907.

— *Liquidación de las obras nuevas de los faros de Cabo Lebeche y Cabo Tramuntana y de sus caminos de servicio en la Isla Dragonera*, Palma de Mallorca, 1917.

Mayol Serra, M., *Sa Dragonera: en els camins de la mar*, Palma, Consell de Mallorca, 2003.

Memoria relativa al consumo de aceite y duración del alumbrado en los faros de las costas de España, Madrid, Establecimiento Tipográfico de *El Correo*, 1884.

Moré D., *La vida en los faros de España*, Barcelona, Museo Marítimo de Barcelona, 2010.

Ordinas, G., y otros, *Sa Dragonera, Parc Natural*, Palma de Mallorca, Consell Insular de Mallorca, 1996.

Pérez de Arévalo J., *Historia de los faros de las Islas Baleares*, Madrid, Lunweg, 2014.

Pérez de Arévalo, J. y Seoane K., *El far de Formentera*, Eivissa, Mediterrània, 2001.

Pérez de Arévalo, J., i Seoane, K., *El far de Formentera*, Eivissa: Mediterrània, 2001.

Porcel, B., *Els argonautes*, Barcelona: Edicions 62, 1968.

Prigent, G., *Phares & Balises*, Rennes: Éditions Apogée, 2002.

Quemadores de incandescencia por vapor de petróleo, sistema "Chance", Birmingham: Chance Brothers and Co. Limited.

Reglamento para la organización y servicio de los Torreros de Faros, Madrid: Imprenta Nacional, 1857.

Reglamento e Instrucción para el servicio de los Torreros de Faros, Madrid: Imprenta Nacional, 1859.

Reglamento para la organización y servicio del Cuerpo de Torreros de Faros, Madrid: Papelería Nacional, 1930.

Ross Holland, F. JR., *America's lighthouses: an illustrated history*, Nueva York: Dover Publications, INC., 1972.

Sánchez Terry, M. A., *Los faros españoles: historia y evolución*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1986.

Soler Gayá, R., *Proyecto de Instalación luminosa giratoria de acetileno del faro de Tramuntana*, Palma de Mallorca, 1969.

— *Proyecto de Reforma del torreón y montaje de linterna de 3mts. del faro de Llebeix*, Palma de Mallorca, 1969.

— *Proyecto de Reforma del torreón y montaje de linterna de 1'75mts. de diámetro del faro de Tramuntana*, Palma de Mallorca, 1969.

— *Liquidación de las obras del proyecto de reforma del torreón y montaje de linterna de 1'75mts. de diámetro del faro de Tramuntana*, Palma de Mallorca, 1971.

— *Liquidación del proyecto de instalación luminosa giratoria de acetileno del faro de Tramuntana*, Palma de Mallorca, 1971.

— *Liquidación de las obras de reforma del torreón y montaje de linterna de 3mts. de diámetro del faro de Llebeix*, Palma de Mallorca, 1972.

— *Siglo y medio de la Comisión de Faros*, Madrid: Ente Público Puertos del Estado, 2006.

Soler Gayá, R., i altres, *150 anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, Palma de Mallorca: Sa Nostra Caixa de Balears, 1996.

Porcel, B., *Els argonautes*, Barcelona, Edicions 62, 1968.

Prigent, G., *Phares & Balises*, Rennes, Editions Apogée, 2002.

Quemadores de incandescencia por vapor de petróleo, sistema "Chance", Birmingham, Chance Brothers and Co. Limited,

Reglamento para la organización y servicio de los Torreros de Faros, Madrid, Imprenta Nacional, 1857.

Reglamento e Instrucción para el servicio de los Torreros de Faros, Madrid, Imprenta Nacional, 1859.

Reglamento para la organización y servicio del Cuerpo de Torreros de Faros, Madrid, Papelería Nacional, 1930.

Ross Holland, F.J.R., *America's lighthouses: an illustrated history*, Nueva York, Dover Publications, INC., 1972.

Sánchez Terry, M.A., *Los faros españoles: historia y evolución*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1986.

Soler Gayá, R., *Proyecto de instalación luminosa giratoria de acetileno del faro de Tramuntana*, Palma de Mallorca, 1969.

— *Liquidación de las obras del proyecto de reforma del torreón y montaje de linterna de 1,75mts. de diámetro del Faro de Tramuntana*, Palma de Mallorca, 1971.

— *Liquidación del proyecto de instalación luminosa giratoria de acetileno del Faro de Tramuntana*, Palma de Mallorca, 1971.

— *Liquidación de las obras de reforma del torreón y montaje de linterna de 3mts. de diámetro del Faro de Llebeix*, Palma de Mallorca, 1972.

— *Proyecto de Reforma del torreón y montaje de linterna de 3mts. del Faro de Llebeix*, Palma de Mallorca, 1969.

— *Proyecto de Reforma del torreón y montaje de linterna de 1'75mts. de diámetro del Faro de Tramuntana*, Palma de Mallorca, 1969.

— *Siglo y medio de la Comisión de Faros*, Madrid, Ente Público Puertos del Estado, 2006.

— y otros, *150 anys d'Obres Públiques a les Illes Balears*, Palma de Mallorca, Sa Nostra Caixa de Balears, 1996.

NOTES

- Per exemple, en castellà el dragó s'anomena *salamanquesa* com una derivació de *salamandra* i perquè hi va haver un temps que es creia que a la Universitat de Salamanca s'hi feien activitats nigromàntiques.
- El topònim apareix escrit així a la memòria redactada per Antonio López per al projecte del far, i com a «Single de la Ginabrera» en la que redactà l'enginyer Eusebio Estada per als projectes dels fars de Llebeig i Tramuntana, mentre que en alguns mapes trobem Cingle de Sa Coveta. Nosaltres ens hi referirem com el Cingle.
- Antonio López y Montalvo, *Proyecto del faro de Dragonera*, Palma de Mallorca, 1850, Arxiu Històric de l'Autoritat Portuària de Balears (en endavant, APB.)
- El topònim emprat per López y Montalvo no es correspon amb l'habitual de Cala Lladó, o Cala d'en Lladó com el cita Eusebio Estada en la memòria ja esmentada. Sí que apareix, però, a *Die Balearen*, de l'arxiduc Luis Salvador, que fa referència a aquest punt com la Cala d'en Lladó o El Lladó.
- Antonio López y Montalvo, *op. cit.*, Arxiu Històric de l'APB.
- Antonio López y Montalvo, *Inventario del faro de Dragonera*, 1852, Arxiu Històric de l'APB.
- Inventari del far de na Pòpia, 1852. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
- Arxiduc Luis Salvador, *Las Baleares*, Palma de Mallorca: Mossèn Alcover ed., 1957, p. 30-31.
- Pliogo de condiciones que han de regir en el suministro de aceite de olivas para los faros de las Islas Baleares*, Palma, 18 de novembre de 1865. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
- Cf. J. Pérez de Arévalo i Kole Seoane, *El Far de Formentera*, Eivissa: Mediterrània, 2001.
- Les *palometas* eren petites peces, generalment triangulars, on s'introduïa l'oli i s'encenien com si fossin petits salamons.
- Antonio López, circular del 25 de maig de 1852. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
- Aquí hi ha un curiós error, ja que, des de la casa que Luis Salvador tenia a Miramar, no es veu el puig de na Pòpia, però sí des de la mansió de Son Marroig, que adquirí el 1877.
- Arxiduc Luis Salvador. *Op. cit.*, p. 31.
- Pliogo de condiciones facultativas para el servicio de abastecimiento del faro de la Dragonera, 1890. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
- Ofici de l'1 de març de 1867. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
- Malgrat que ja han passat més de cent anys dels fets que s'hi expliquen, no faré esment de les dates exactes dels escrits ni del nom del torrer, per respecte a la seva memòria.
- Correspondència oficial del far de sa Dragonera. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.

NOTAS

- Por ejemplo, a la salamanquesa se le aplicó este nombre como derivación de *salamandra* y porque hubo un tiempo en el que se pensaba que la Universidad de Salamanca era sede de actividades nigrománticas.
- Este topónimo aparece con esta grafía en la memoria redactada por Antonio López para el proyecto del faro, y como «Single de la Ginabrera» en la redacta por el ingeniero Eusebio Estada para los proyectos de los faros de Llebeig y Tramuntana, mientras que en algunos mapas encontramos Cingle de Sa Coveta. En este trabajo nos referiremos a este punto como «el Cingle».
- Antonio López y Montalvo, *Proyecto del Faro de Dragonera*, Palma de Mallorca, 1850. Archivo Histórico de la Autoridad Portuaria de Balears (en lo sucesivo APB).
- El topónimo utilizado por López y Montalvo no se corresponde con el habitual de cala Lladó, o «Cala d'en Lladó», como lo cita Eusebio Estada en la memoria ya mencionada, pero, sin embargo, sí que aparece en *Die Balearen*, del archiduque Luis Salvador, donde se refiere a este punto como «Cala d'en Lladó» o «El Lladó».
- Antonio López y Montalvo, *op. cit.*, Archivo Histórico de la APB.
- Antonio López y Montalvo, *Inventario del Faro de Dragonera*, 1852. Archivo Histórico de la APB.
- Inventario del faro de Na Pòpia*, 1852. AHMS de la APB.
- Archiduque Luis Salvador, *Las Baleares*, Palma de Mallorca: Mossèn Alcover Ed., 1957, pp. 30-31.
- Pliogo de condiciones que han de regir en el suministro de aceite de olivas para los faros de las Islas Baleares*, Palma, 18 de noviembre de 1865. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
- Véase J. Pérez de Arévalo y Kole Seoane, *El Far de Formentera*, Eivissa: Mediterrània, 2001.
- Las palometas eran pequeñas piezas, generalmente triangulares, donde se introducía el aceite y se encendían a modo de pequeñas lucernas.
- Antonio López, circular del 25 de mayo de 1852. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
- Aquí se produce un curioso error, puesto que desde la casa que Luis Salvador poseía en Miramar no se divisa el pico de Na Pòpia, pero sí desde su mansión de Son Marroig, la cual adquirió en 1877.
- Archiduque Luis Salvador, *op. cit.*, p. 31.
- Pliogo de condiciones facultativas para el servicio de abastecimiento del faro de la Dragonera, 1890. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
- Oficio del 01-03-1867. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
- A pesar de que hayan pasado más de cien años desde que ocurriera esta historia, no voy a plasmar las fechas exactas de los escritos, ni el nombre del torrero, por respeto a su memoria.

19. *Ibid.*
20. *Ibid.*
21. Segons un certificat mèdic inclòs en la documentació oficial, la malaltia mental que patia aquest torrer podia estar relacionada amb una afecció sifilitica que hauria contret força temps abans.
22. Correspondència oficial del far de sa Dragonera. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
23. *Ibid.*, 22 de febrer de 1852.
24. *Ibid.*, 13 de març de 1852.
25. Cf. Miguel A. Sánchez Terry, *Los faros españoles: historia y evolución*, Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1986.
26. Cf. Baltasar Porcel, *Els argonautas*, Barcelona: Edicions 62, 1968.
27. Això, d'altra banda, ens indica que en aquell moment a l'illa encara hi havia torrers de costa fent la seva feina, malgrat que el 1852 els dos torrers d'aleshores havien estat absorbits per al servei del far com a mariners.
28. Circular del 7 de maig de 1898. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
29. Notificació del 4 de juny de 1898. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
30. Escrit de la Capitanía General del 17 de juliol de 1898. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
31. Ofici de l'enginyer en cap del 21 de juliol de 1898. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
32. *Reglamento para la organización y servicio del Cuerpo de Toreros de Faros*, Madrid, 1930. Arxiu Històric de l'APB.
33. Cf. Alfonso Buenaventura, *Naufragios y siniestros en la costa de Menorca*, Ed. Menorca, 1998.
34. Ofici del 28 de desembre de 1883. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
35. Eusebio Estada, *Proyecto para estación semafórica en Dragonera*, Palma de Mallorca, 1887. Arxiu Històric de l'APB.
36. Ofici del 13 de juliol de 1910. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
37. *Lebeche*: terme castellà que equival al Llebeig català.
38. Eusebio Estada, *Proyecto para los faros de Lebeche y Tramuntana en la Isla de Dragonera*, Palma de Mallorca, 1902. Arxiu Històric de l'APB.
39. *Ibid.*
40. Documentació oficial dels fars de sa Dragonera, 1910. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
41. Documentació oficial del far de Llebeig, 8 d'octubre de 1912. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
42. Documentació oficial del far de Tramuntana, 10 d'octubre de 1912. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
43. Correspondència oficial del far de Tramuntana, 25 de juliol de 1919. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
18. Correspondencia oficial del Faro de Dragonera. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
19. *Ibid.*
20. *Ibid.*
21. Según certificado médico que obra en la documentación oficial, la enfermedad mental que padecía este torrero pudo estar relacionada con una afección sifilitica contraída bastante tiempo atrás.
22. Correspondencia oficial del Faro de Dragonera. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
23. *Ibid.*, 22 de febrero de 1852.
24. *Ibid.*, 13 de marzo de 1852.
25. Véase Miguel A. Sánchez Terry, *Los faros españoles: historia y evolución*, Madrid, Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, 1986.
26. Baltasar Porcel, *Els argonautas*, Barcelona, Edicions 62, 1968.
27. Esto, por otro lado, nos da a entender que todavía había en la isla torreros de costa realizando su trabajo, a pesar de que en 1852 los dos torreros del momento fueron absorbidos para el servicio del faro como mariners.
28. Circular del 7 de mayo de 1898. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
29. Notificación del 4 de junio de 1898. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
30. Escrito de la Capitanía General fechado el 17 de julio de 1898. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
31. Oficio del ingeniero jefe del 21 de julio de 1898. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
32. *Reglamento para la organización y servicio del Cuerpo de Toreros de Faros*, Madrid, 1930, Archivo Histórico de la APB.
33. Véase Alfonso Buenaventura, *Naufragios y siniestros en la costa de Menorca*, Ed. Menorca, 1998.
34. Oficio del 28 de diciembre de 1883. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
35. Eusebio Estada, *Proyecto para estación semafórica en Dragonera*, Palma de Mallorca, 1887, Archivo Histórico de la APB.
36. Oficio del 13 de julio de 1910. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
37. *Lebeche*: término castellano equivalente al Llebeig catalán.
38. Eusebio Estada, *Proyecto para los faros de Lebeche y Tramuntana en la Isla de Dragonera*, Palma de Mallorca, 1902. Archivo Histórico de la APB.
39. *Ibid.*
40. Documentación oficial de los faros de Sa Dragonera, 1910. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
41. Documentación oficial del faro de Llebeig, 8 de octubre de 1912. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
42. Documentación oficial del faro de Tramuntana, 10 de octubre de 1912. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
43. Correspondencia oficial del faro de Tramuntana, 25 de julio de 1919. Archivo Histórico de señales Marítimas de la APB.

44. Rafael Soler, *Siglo y medio de la Comisión de Faros*, Puertos del Estado, 2006.
45. Correspondència oficial del far de Llebeig, 1 de juny de 1911. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
46. Correspondència oficial dels fars de Llebeig i Tramuntana, 8 d'agost de 1914. Arxiu Històric de l'APB.
47. Correspondència oficial del far de Tramuntana, 11 d'agost de 1914. Arxiu Històric de l'APB.
48. Correspondència oficial del far de Llebeig, 2 de juliol de 1917. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
49. Correspondència oficial del far de Tramuntana, 1918. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
50. Forma col·loquial amb què els habitants d'Algesires anomenen els naturals de Gibraltar.
51. Correspondència oficial del far de Llebeig, 12 d'agost de 1936. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
52. Correspondència oficial del far de Llebeig, 14 d'agost de 1936. Arxiu Històric de l'APB.
53. Correspondència oficial del far de Tramuntana, 14 de desembre de 1937. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
54. Correspondència oficial del far de Llebeig, 29 de desembre de 1938. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
55. Correspondència oficial del far de Tramuntana, 18 de juliol de 1928. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
56. No s'ha de confondre aquest auxiliar amb els antics torrers auxiliars. En aquells anys, l'auxiliar de fars no era un tècnic mecànic de senyals marítims, sinó un ajudant per a tasques de peonatge.
57. Carta sense data, trobada entre la documentació de l'any 1941 del far de Tramuntana. L'auxiliar era qui s'encarregava de transportar les provisions.
58. Correspondència oficial del far de Llebeig, 28 de gener de 1941. Arxiu Històric de Senyals Marítims de l'APB.
59. Rafael Soler Gayá, *150 anys d'obres públiques a les Illes Balears*, Palma: Sa Nostra, 1996.
44. Rafael Soler, *Siglo y medio de la Comisión de Faros*, Puertos del Estado, 2006.
45. Correspondencia oficial del faro de Llebeig, 1 de junio de 1911. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
46. Correspondencia oficial de los faros de Llebeig y Tramuntana, 8 de agosto de 1914. Archivo Histórico de la APB.
47. Correspondencia oficial del faro de Tramuntana, 11 de agosto de 1914. Archivo Histórico de la APB.
48. Correspondencia oficial del faro de Llebeig, 2 de julio de 1917. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
49. Correspondencia oficial del faro de Tramuntana, año 1918, Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
50. Forma coloquial con la que los algecireños se refieren a los naturales de Gibraltar.
51. Correspondencia oficial del faro de Llebeig, 12 de agosto de 1936. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
52. Correspondencia oficial del Faro de Llebeig, 14 de agosto de 1936. Archivo Histórico de la APB.
53. Correspondencia oficial del faro de Tramuntana, 14 de diciembre de 1937. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
54. Correspondencia oficial del faro de Llebeig, 29 de diciembre de 1938. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
55. Correspondencia oficial del faro de Tramuntana, 18 de julio de 1928. Archivo Histórico de Señales Marítimas de la APB.
56. No hay que confundir este auxiliar con los antiguos torreros auxiliares. En esta época el auxiliar de faros no era un técnico mecánico de señales marítimas, sino un ayudante de estos para labores de peón.
57. Carta sin fecha, encontrada entre la documentación del año 1941 del faro de Tramuntana. El encargado de transportar los víveres era el auxiliar.
58. Correspondencia oficial del faro de Llebeig, 28 de enero de 1941. Archivo Histórico de Señales Marítimas la APB.
59. Rafael Soler Gayá, *150 anys d'obres públiques a les Illes Balears*, Palma, Sa Nostra, 1996.



Sa Dragonera és senzillament fascinant. Des de la singular silueta que la caracteritza fins a la peculiar biodiversitat que s'hi pot trobar, passant per la història encerrada en el seu perímetre costaner, tot en ella és un festí per als sentits i per a l'enriquiment cultural dels qui la visiten i volen aprendre d'ella. Perquè, en realitat, aquest illot ens ensenya constantment que el patrimoni mediambiental i històric és un dels grans tresors que hem de respectar i protegir entre tots.

Sa Dragonera es sencillamente fascinante. Desde esa singular silueta que la caracteriza hasta la peculiar biodiversidad que alberga, pasando por la historia que hay encerrada en su perímetro costero, todo en ella resulta un festín para los sentidos y para el enriquecimiento cultural de todos aquellos que la visitan y se interesan por aprender de ella. Porque en realidad, este islote no para de enseñarnos que el patrimonio medioambiental e histórico es uno de los grandes tesoros que todos debemos respetar y proteger.

