PASSAT I PRESENT DELS FARS



Esclats puntuals de llum a l'horitzó

Secció: Dossier

Número de revista: #16

PRIMAVERA 2026

TEXT: David Moré Aguirre. Historiador i arxiver. Net, besnet i rebesnet de faroners d'una nissaga amb catorze membres. Autor d'una desena de llibres d'història dels fars.
FOTO: Joan Vicens.

La senyalització marítima continua amb notables avenços tecnològics prestant un servei públic universal al navegant, mentre algunes antigues dependències d'ús residencial ara passen a tenir usos culturals i turístics. Aportem alguns esclats d'història per entendre'n el passat i el present.

Els fars són el tipus de senyal marítim més abundant i conegut dels que existeixen per garantir la seguretat de la navegació marítima i facilitar el seu desenvolupament, tanmateix no són l'únic. Els senyals marítims poden ser visuals, acústics o radioelèctrics, i cadascun d'ells compleix una funció i una utilitat diferents. Els visuals són senyals lluminosos situats en fars, boies, balises i enfilacions; els acústics, campanes o sirenes, i els radioelèctrics, fars hertzians goniomètrics o hiperbòlics que han emès o emeten senyals mitjançant els sistemes DECCA, OMEGA, DGPS, etc. Tot plegat, sota la supervisió internacional de l'Organització Marítima Internacional, la Unió Internacional de Telecomunicacions i l'Associació Internacional de

Senyalització Marítima.

A l'antiguitat ja hi havia fars a la Mediterrània, però a partir del segle XIX els senyals marítims viuran una eclosió, coincidint amb notables avenços tècnics i energètics i, alhora, el desplegament de les polítiques liberals dels estats nació.

Torxes, oli i parafina

Fins a finals del segle XVIII els fars s'il·luminaven per mitjà de fogueres, enceses amb carbó o llenya. També s'utilitzaven pescants, torxes o teies untats de greix, oli o seu. Els avenços tècnics a l'Europa il·lustrada van permetre la introducció de l'oli que cada país tenia més a l'abast com a element de combustió per al funcionament de les làmpades. A finals del segle XIX es va substituir l'oli vegetal per l'oli mineral, conegut com a parafina d'Escòcia per ser un derivat del carbó de Glasgow. La implantació del petroli no va ser tan homogènia i, malgrat que el 1859 ja es van fer les primeres proves, la substitució d'un combustible per l'altre es va dilatar en el temps. Llavors van proliferar làmpades de diversos tipus que utilitzaven indistintament petroli o parafina: les làmpades Maris, Chance, Aladino, etc.

També es van utilitzar gasos, el més difós dels quals —especialment per a bateries— va ser l'acetilè (sistema AGA Dalén). I a finals del segle XIX s'introdueix gradualment l'ús de l'electricitat per al funcionament de les làmpades, que encara avui continua sent l'energia més utilitzada per als fars, tot i que per a balises, boies i llums de poca potència en l'actualitat es fa servir l'energia fotovoltaica.

Els fars tradicionalment estaven dotats d'uns espais d'ús tècnic, d'altres d'ús residencial per als faroners i les seves famílies, d'altres d'emmagatzematge del combustible i de material tècnic divers, i terrasses, jardins i horts per al lleure i l'esbarjo.

La torre, el punt clau

D'entre els espais d'ús tècnic destaca la torre del far, a la part superior de la qual hi ha la torrassa, on es troba l'aparell de rotació, el basament de l'òptica i altres auxiliars. Per sobre de la torrassa hi ha la llanterna, una estructura metàl·lica voltada de vidres que protegeix l'òptica i la cambra d'il·luminació, que permet donar sortida als raigs de llum que caracteritzen el far. Per sobre d'aquest muntatge envidrat, la llanterna es cobreix amb una doble cúpula semiesfèrica, acabada amb un cupulí esfèric amb sistema de ventilació, una rosa dels vents i un parallamps amb cable de terra al capdamunt. Els fars aeromarítims, com els del cap de Creus, cap de Sant Sebastià, Calella, Llobregat, cap de Salou, Formentor o Cala Figuera des dels anys cinquanta del segle XX, són aquells estratègics en els quals la cúpula també és envidrada, perquè la seva llum característica era visualitzada per la navegació aèria, una funció que en els darrers 25 anys ha decaigut.

Els aparells més importants d'un far de senyal visual són les òptiques, tradicionalment de fabricació anglesa o francesa. Estan formades per lents de vidre disposades de tal forma que, en espais apropiats entorn del focus lluminós, permeten distribuir i agrupar la llum procedent del focus, concentrant els raigs lluminosos en denses projeccions i en direccions definides. Les intermitències de visió que permeten singularitzar cada far dins d'una gran zona de navegació són possibles per l'adaptació dels angles de les lents de l'òptica. Són l'element clau per al seu funcionament eficaç, correcte, efectiu i multiplicador.

Una nova concepció

La tècnica va avançar notablement al llarg del segle XX i darrerament les noves tecnologies han transformat

—que no fet desaparèixer— els fars i els faroners. Malgrat els avenços tecnològics actuals, tant els fars com els faroners continuen existint, si bé és cert que d'una altra manera i sota una altra concepció.

En el cas dels faroners ha canviat de forma significativa, per les particulars condicions laborals que tenien, que fruit de l'aïllament dels fars es veien obligats a viure juntament amb les seves famílies als llocs de treball. Avui, l'àmplia profusió de vehicles i la gran millora de les comunicacions respecte a ara fa dos segles, explica el canvi. D'altra banda, tècnicament, les tasques manuals i mecàniques en les quals es basava la feina fa dos segles han deixat espai a moltes d'elèctriques, electròniques i de programació informàtica, per al funcionament i control de les quals tot i ser necessàries les anteriors, la informàtica i els controls remots permeten resoldre moltes situacions que abans necessitaven d'una permanència física en el lloc de treball. Tanmateix, les noves tecnologies no són infal·libles, i sempre és necessari personal tècnic qualificat per resoldre els problemes. I aquí és on al segle XXI el faroner continua sent imprescindible: pot tenir la seva residència a un centenar de quilòmetres del far i ser un professional itinerant que des d'una central de control atén les diverses incidències derivades del funcionament dels equips tècnics. Una altra cosa és que les avaries puguin trigar més o menys a resoldre's i que el perllongament d'aquestes deficiències en el servei pugui arribar a provocar problemes a la navegació.

En plena vigència al segle XXI

Els fars com a equipament públic continuen prestant la seva utilitat a la navegació i tots segueixen funcionant malgrat els automatismes dels quals s'han anat dotant progressivament. La prova més important de la vigència és la construcció de nous arreu del món. A Catalunya aquest és el cas del far tarragoní de Torredembarra, inaugurat l'1 de gener de 2000. Són fars moderns adaptats als nous temps, i per tant arquitectònicament ja prescindeixen d'aquells habitatges o magatzems que abans eren imprescindibles. La construcció recent de senyals marítims dona idea de fins a quin punt continuen essent importants, tot i la introducció de nombrosos avenços tecnològics. La idea estesa que amb el GPS els fars han deixat de tenir ús, era rebatuda ben gràficament pel faroner i especialista en la història dels fars Miguel Ángel Sánchez Terry, en una entrevista, on declarava: «Jo a la gent que va en cotxe mirant el navegador els dic que ja no cal que mirin per la finestra (riu). Hi ha qui navegant diu que es guia pel GPS. Sí, sí, però a un capità no li tapis els vidres del pont de comandament. Es fa servir el GPS, sí, però prop de la costa guaites els llums, les balises i els fars».

La puixança de l'estat liberal al segle XIX s'acompanyava d'una política d'obra pública que prestava un servei públic als ciutadans. Sota aquesta concepció, el liberalisme espanyol de mitjans segle XIX, a remolc de les iniciatives pioneres d'altres països europeus com França i Anglaterra, va decidir que per millorar el comerç i l'economia del país calia dotar de senyals lluminosos el litoral espanyol. Així va néixer el 13 de setembre de 1847 el *Plan general para el alumbrado marítimo de España e islas adyacentes*, que preveia la construcció de 126 fars. A tota aquesta reglamentació referida als fars va seguir, en relació amb l'abalisament de les costes, l'aprovació el 30 de juny de 1858 del *Plan general para el balizamiento de las costas y puertos de España e islas adyacentes*. Quedava així completada la planificació estatal per a senyals marítims, que amb el pas dels anys i de forma successiva ha tingut modificacions i ampliacions adaptades als nous temps.

Un dels fars més antics del món en funcionament és el de Porto Pi a Palma (Mallorca). A Catalunya, si descomptem els senyals dels ports de Barcelona i Tarragona —d'origen anterior—, els primers nous fars foren el del cap de Creus (1853), el de la punta del Llobregat (1854) i el del cap de Salou (1858).

Dependència ministerial

El servei de fars a Espanya sempre ha estat un servei civil (mai militar com a Itàlia, on sempre han estat vinculats a la marina), dependent del Ministeri de Foment, i les seves diverses i canviants denominacions al llarg dels anys.

Dins l'estructura organitzativa d'aquest ministeri, en el transcurs del temps, des de la creació del servei espanyol de senyals marítims, els fars van dependre de diverses instàncies oficials. El 1992 l'Estat va decretar la liquidació del Cos de Tècnics Mecànics de Senyals Marítims i el traspàs de la seva gestió a les diverses autoritats portuàries, agrupades dins l'Ente de Puertos del Estado. D'aleshores ençà, els fars del litoral gironí i barceloní depenen de l'Autoritat Portuària de Barcelona; els de la costa tarragonina, de l'Autoritat Portuària de Tarragona, i els de l'arxipèlag balear, de l'Autoritat Portuària de Balears.

A partir d'una llei de 1849 que establia l'anomenat impost de fars, els faroners van passar a dependre de l'Administració civil de l'Estat. La creació i reglamentació de l'ofici dels encarregats de l'atenció directa dels fars quedà resolta el 21 de maig de 1851 amb l'aprovació del *Reglamento e Instrucción para el servicio de los faros*, pel qual es creava un cos especial de funcionaris de l'Estat anomenat Cuerpo de Torreros de Faros.

Per entrar al cos tècnic de fars calia seguir un procés d'oposició com la resta de funcionaris de l'Estat. El 1856 es van crear i organitzar les Escuelas Prácticas de Faros en alguns fars del litoral (Machichaco, Tabarca, etc.), però més tard el procés selectiu es va centralitzar a l'Escola d'Enginyers de Camins de Madrid, on calia anar per fer els exàmens.

Al llarg dels anys es van succeir els reglaments que regulaven la professió. El de 1930 establia, entre altres, que per opositar al Cos s'havia de tenir entre 18 i 28 anys, però una modificació posterior va establir la necessitat d'haver complert el servei militar i tenir entre 23 i 38 anys. Segons les èpoques, es feien cursets de pràctiques de tres o cinc mesos de durada en fars amb instal·lacions de diversos tipus (gas, elèctrics o electrònics).

Els faroners

Alguns dels primers faroners eren militars que van fer el pas a l'Administració civil, així com antics telegrafistes de la marina i joves pilots de vaixell desitjosos d'establir-se amb les seves famílies. Després, els joves aspirants procedien majoritàriament de pobles del litoral, molts d'ells amb un far a través del qual entraven en contacte amb aquest món. Un nombre molt important de torrers procedia de Galícia i de les illes Balears, territoris d'accidentada costa i abundant senyalització marítima. També hi havia joves madrilenys i de l'interior peninsular, als quals malgrat no conèixer la mar els atreia la possibilitat de convertir-se en funcionaris. I amb els anys es van succeir autèntiques nissagues dins de la professió. Al llarg del segle XX l'origen professional dels faroners ha estat successivament més vinculat a la mecànica i a l'electricitat. Fins a la primera meitat d'aquest segle tenien un uniforme del Cos i en els fars aïllats hi havia armes per a la defensa dels establiments i del personal.

La plantilla del Cos de Fars, segons les èpoques, va oscil·lar entre 315 i 406 tècnics. Quan s'hi ingressava se sabia que els primers anys de servei serien durs i que la destinació seria la que el Ministeri decidís. Els veterans ocupaven les millors places i els joves eren destinats als fars més aïllats. Tanmateix, era una realitat acceptada perquè per rigorosa antiguitat, ascens rere ascens, es podia acabar assolint la plaça desitjada en funció del propi origen geogràfic, del clima, dels serveis propers d'un far, etc. Normalment calia estar dos anys en una mateixa plaça, però fins al franquisme es podia permutar la destinació amb un altre company per una altra de categoria similar.

L'assignació del personal que corresponia a cada far es fixava en funció de la seva catalogació. Segons les característiques tècniques de cada far, es classificaven en sis ordres (tipologies) diferents. Aquesta relació d'ordres s'establí principalment segons la situació estratègica i l'abast lumínic, elements a partir dels quals cada far es dotava d'un aparell òptic diferent (la seva importància estava amb relació a la seva distància focal, és a dir, al radi existent des del focus lluminós al centre de la lent diòptrica en el seu pla horitzontal). Els de primer ordre estaven ubicats en punts dominants de la costa o endinsats en el mar, en penínsules o caps, en llocs singularment estratègics. Els de segon, tercer i quart ordre servien de referència a la navegació de cabotatge i anunciaven la proximitat d'illes, baixos i esculls. Els de cinquè i sisè ordre abalisaven l'entrada d'una ria o indicaven als navilis la direcció a prendre en una ruta.

Paral·lelament, dins de cada senyal, hi havia una classificació dels llocs de treball segons la qual hi havia torrers principals, primers, segons i tercers. Cada plaça tenia una categoria assignada i això feia que cada vegada que hi havia un ascens s'hagués d'optar a una de les places pròpies d'aquella categoria. Els faroners tenien una gran mobilitat geogràfica arreu del territori espanyol, en èpoques en les quals aquest fenomen pràcticament no existia en el mercat laboral, la qual cosa dotava de gran singularitat aquesta professió i, més enllà, la vida de les famílies respectives, que acompanyaven el faroner en els trasllats successius. Les famílies es desplaçaven al lloc de treball del cap de casa, i amb ell compartien la feina, amb les càrregues laborals i l'aïllament.

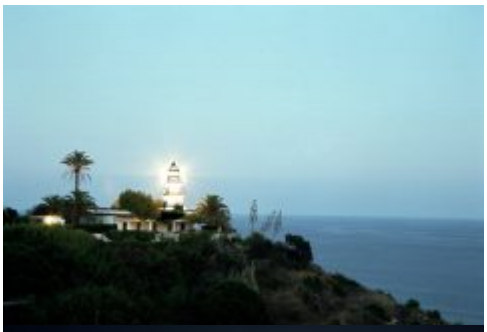
Una de les característiques dels fars és la ubicació geogràfica. Molts estan situats en paratges isolats de gran bellesa natural, qualitat que pot arribar a despertar una certa enveja entre els visitants. Tanmateix, no cal oblidar les dures condicions de vida que això suposava, especialment en temps pretèrits quan les comunicacions eren difícils i recórrer distàncies, avui fàcilment realitzables en cotxe, suposava un dia de camí. I ja no parlem si es tractava de fars situats en illes petites deshabitades o gairebé, o fins i tot en petits illots rocallosos. Tampoc eren bones destinacions els fars de l'Ebre, on a banda de l'aïllament, les seves condicions propagaven les febres palúdiques.



Far del Cap de Creus. Foto: Joan Vicens.

Hàbitats

A Catalunya i Balears queden 5 fars habitats; a Tarragona, el de Salou i de la Ràpita; a Eivissa, el de Botafoc; a Mallorca, el de Pollença, i a Menorca, el de Ciutadella. Tots els fars continuen plenament operatius. Tanmateix, en alguns casos, els antics habitatges han passat a tenir usos nous. S'han obert museus o centres d'interpretació al cap de Creus, Tossa, Calella, Vilanova i la Geltrú, al port de Tarragona (antic far de la Banya), Porto Pi, Tramuntana, Cavalleria o la Mola de Formentera. I d'altres han sucumbit a la restauració, com Sant Sebastià, Formentor o Artrutx.



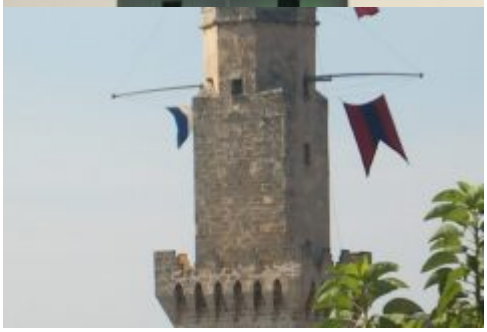












Una nissaga de faroners amb història

L'avi: **Alfonso Moral Arnaiz** (Corbera de Toranzo, Santander, 15 de maig de 1901 – Palamós, 10 d'agost de 1988)
Va ingressar al Cos l'11 de febrer de 1919, i com a primera destinació va anar al far de Machichaco (Biscaia), des d'on aquell mateix any va ser traslladat al far de Palamós acabat d'electrificar. Allà es va casar amb la palamosina Maria Arpa Castelló i, de forma singular en la professió, va romandre al mateix far durant 51 anys fins a la jubilació el 1971.

El fill: **Alfonso Moral Arpa** (Palamós, 30 de juny de 1926 – 30 de setembre de 2001)
Va ingressar al Cos el 4 de març de 1946, i fou enviat al far de l'illa d'Alegranza (Lanzarote). El 1948 fou destinat al cap de Creus, d'on va cessar l'any següent en declarar-se supernumerari per passar a l'empresa privada i retornar a Palamós.

El net: **Josep Maria Moral Plana** (Palamós, 12 d'octubre de 1955). És el fill de Josep Maria Moral Arpa. Hi va ingressar el 2 de maig de 1979. Va estar al far de Maó (Menorca), a la Cadena Decca Sud de Padul (Granada) i al far de Sant Carles de la Ràpita del juny de 1983 fins a la jubilació l'octubre de 2020.

El besnet: **Carlos Moral Vilches** (Granada, 27 de gener de 1982)
Primer faroner del litoral tarragoní en exercici que no va opositar al Cos de Fars després de la seva extinció. Amb estudis d'Enginyeria Tècnica Naval i d'Enginyeria Mecatrònica, l'1 d'abril de 2018 va entrar a treballar a l'Autoritat Portuària de Tarragona com a tècnic de manteniment elèctric i poc després va assumir tasques de suport temporal als faroners. Quan l'octubre de 2020 es va jubilar Josep Maria Moral, interinament, per tal de no quedar tot el servei de la província a càrrec d'un sol tècnic, se li van augmentar les hores de suport, fins que per oposició va guanyar la plaça. És un dels dos tècnics de la costa tarragonina, i viu al far de Sant Carles de la Ràpita des del 29 de juliol de 2021.

