MUJERES EN LOS FAROS



Pioneras que iluminaron el mar

Sección: Dossier
Número de revista: #16

PRIMAVERA 2026

TEXT: Cristina Rodríguez Paz, directora del documental Aunque seamos islas y autora del libro La luz que nos guía, sobre el testimonio de las fareras en nuestro país.
FOTO: Cristina Rodríguez Paz.

El Cuerpo de Técnicos de Señales Marítimas existe en España desde 1851. Sin embargo, las mujeres no pudieron acceder a una plaza en igualdad de condiciones con los hombres hasta 1969. En comparación con otros países donde nunca se les permitió ejercer esta profesión, España podría parecer un ejemplo de progreso, pero basta con mirar al otro lado del Atlántico para comprobar que no es así. En Estados Unidos, las llamadas torreras de faro ejercen desde 1776, cuando Hannah Thomas se convirtió en la primera farera documentada en Plymouth, Massachusetts.

Tradicionalmente, los faros fueron espacios vetados al trabajo femenino, pero paradójicamente esta prohibición estaba más vinculada a la oficialidad que a los hechos, ya que desde tiempos antiguos se valoraba que el farero tuviera familia para facilitar el mantenimiento y el arraigo. Aunque muchas mujeres vivieron allí como esposas o hijas de fareros, y colaboraron en el mantenimiento de las señales, pocas pudieron ocupar el puesto titular. Durante décadas, se las consideró débiles o incapacitadas para un oficio

técnico y exigente debido al machismo y a un paternalismo mal entendido. La primera mujer que ingresó oficialmente en el cuerpo fue Margarita Frontera Pascual, en marzo de 1969. La siguieron, en 1973, María Amable Traba, María Cristina Fernández Pasantes y Dolores Papis Ibáñez, y en 1979 Elvira Pujol Font.

Otro de los motivos fundamentales por los que en nuestra historia se registran veintiséis fareras frente a más de mil hombres es que las mujeres tuvieron muy poco tiempo para optar a una plaza. En 1992, un decreto gubernamental declaró la profesión a extinguir. Desde 1969 hasta su extinción de 1992, las mujeres solo dispusieron de veintitrés años para acceder a este puesto de trabajo público.

Pioneras

Hasta 1969, cuando se convocó la primera oposición abierta a hombres y mujeres, las esposas e hijas de fareros colaboraron en el mantenimiento de los faros. En algunos países europeos, esta ayuda femenina fue reconocida y remunerada. En España, en cambio, esta labor quedó relegada a la sombra, sin salario ni visibilidad.

A la primera oposición solo se presentaron dos mujeres; una de ellas, la mallorquina Margarita Frontera, logró superar las pruebas y convertirse en la primera farera española. Sin embargo, mucho antes de que Frontera encendiera su linterna, otras mujeres habían velado por los faros por necesidad, por deber o por amor. Cuatro casos documentados —y seguramente muchos más perdidos en el anonimato— revelan esta labor antes de su reconocimiento oficial.

La primera fue Melitona Martín Caballero, que en 1926 sustituyó a su marido enfermo en el faro de Punta Cumplida (La Palma). Los ingenieros locales aprobaron la propuesta del farero subalterno Rafael García, aunque nunca se confirmó si el Ministerio validó su nombramiento ni si Martín Caballero cobró por su trabajo. Sin embargo, su caso quedó registrado: una mujer que ejercía el oficio de farera, por pura necesidad y contra el machismo imperante.

Pocos años después, Manuela García Orts asumió el puesto de su padre, Higinio García Blasco, en el faro de las islas Columbretes. Su posterior sustitución por su hermano Francisco, que más tarde aprobaría la oposición al cuerpo, evidenció la imposibilidad de que ella, pese a su capacidad, pudiera aspirar al mismo reconocimiento.

También en las Columbretes, entre 1934 y 1935, Josefa Castelló Gómez trabajó como dependienta de servicio. Se sabe poco sobre su remuneración o su labor, pero su nombre figura como el de la última de esas pioneras antes de las fareras de pleno derecho.



Retrato de Melitona Martín Caballero y su marido farero. Melitona tuvo que sustituirlo por enfermedad, así se convirtió en una de las primeras fareras de España, aunque no de forma oficial. Foto: Archivo familiar.



La mallorquina Margalida Frontera fue la primera farera del Estado español. Foto: Archivo familiar Frontera.

Un alegato a la igualdad

Sin embargo, ninguna historia es tan reveladora como la de Eloísa Trull Sanés, la tercera mujer documentada que trabajó en un faro español, y la única cuya lucha trascendió el ámbito doméstico para convertirse en un alegato por la igualdad.

Nacida en Roses en 1909, Eloísa Trull era hija del farero Felipe Trull Pujol, destinado al faro de San Sebastián, en Girona. En mayo de 1930, ante la jubilación del farero titular, Josep Oliver Sastre, su padre propuso que ella ocupara la vacante de dependiente de servicio, un puesto que comportaba una asignación

de ocho pesetas diarias. La solicitud fue aceptada provisionalmente y, el 1 de junio de 1930, Eloísa Trull empezó a trabajar como farera auxiliar.

Durante veintinueve días ejerció con solvencia todas las funciones asignadas, hasta que llegó la respuesta de la Dirección General: su nombramiento quedaba anulado. Se alegó que el puesto se encontraba en proceso de cobertura oficial y que, en cualquier caso, «no se consideraba adecuado designar a mujeres para cargos de esta índole». Eloísa Trull no recibió ninguna retribución. Ese mismo día, el nuevo farero, Enrique Pujol García, fue destinado al faro. Con el tiempo, Trull se casaría con él y juntos dedicarían su vida al servicio de los faros, prolongando, ya desde otro rol, la misma vocación que le había movido desde joven.

En 1932, animado por los aires de apertura de la Segunda República, Felipe Trull volvió a insistir, esta vez solicitando que su esposa, María Cortada Corredor, fuera nombrada dependiente de servicio. La petición fue de nuevo rechazada con argumentos burocráticos y un tono despectivo hacia el farero, al que se recriminó «su falta de respeto por dirigirse directamente a la superioridad».

Ese doble rechazo marcó un punto de inflexión. El intento de los Trull de abrir una vía para las mujeres fue castigado y su perseverancia, considerada una falta de disciplina. La Administración cerró filas y cortó cualquier posibilidad de que una mujer fuera reconocida en la profesión.

Eloísa Trull murió en Sant Carles de la Rápita en el año 2000, sin haber recibido nunca el reconocimiento por ese mes de trabajo que la convirtió, sin proponérselo, en la primera farera catalana y una de las grandes pioneras españolas. Deberían pasar treinta y nueve años hasta que otra mujer finalmente pudiera ejercer oficialmente la profesión.

La primera farera

Margarita Frontera Pascual fue la primera mujer en ingresar oficialmente en el Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas. Nacida en Mallorca, estudiaba magisterio cuando su hermano Antonio, farero, despertó en ella la fascinación por ese estilo de vida. En la España de finales de los años sesenta, las mujeres no podían acceder a la mayoría de los cuerpos ministeriales, pero todo cambió cuando se permitió por primera vez el ingreso femenino en varios cuerpos del Estado. Margarita Frontera se preparó con determinación para las oposiciones junto a su prometido, Bernardo Reus. Ambos aprobaron y se casaron poco antes de incorporarse a su primer destino, inaugurando también una nueva figura en el mundo de los faros: el matrimonio de fareros.
Su ingreso no pasó desapercibido. En 1969, algunos diarios de las Baleares publicaron una breve nota destacando que una mujer se incorporaba por primera vez a los faros españoles. Una fotografía suya y de su marido apareció en algunos periódicos y revistas de ámbito estatal.

Su primer destino fue la estación DECCA de Sant Joan del Riu. Representaba la oportunidad de trabajar junto a su marido y de consolidar una vida compartida al servicio de las señales marítimas. Allí nació su primer hijo. Tras más de tres años, consiguieron un traslado al faro del cabo de Creus, en Girona. Aquellos años fueron de los más felices de su vida. La familia disfrutaba de las calas cercanas y de la calma del lugar.

La pareja deseaba regresar a su tierra y sabían que encontrar dos plazas juntas sería muy difícil; por eso Frontera pidió una excedencia, aprobó las oposiciones de magisterio y empezó a ejercer de maestra, aunque siguió viviendo en el faro con su marido.

El destino les llevó de nuevo a Mallorca, donde Reus obtuvo plaza y Frontera encontró una escuela rural en la que trabajó hasta su jubilación anticipada por motivos de salud. A pesar de haber dejado el servicio activo en los faros, nunca se desvinculó de ese mundo.

Margarita Frontera no ejerció como farera durante muchos años, pero su huella fue profunda. Rompió una barrera institucional y simbólica, que demostraba que las mujeres también podían custodiar las luces que guían a los navegantes.

Elvira Pujol Font, la voz de una época que se apaga

La historia de Elvira Pujol nos llega de una forma distinta. Su testimonio no procede únicamente de fuentes documentales, sino del contacto directo a lo largo de cinco años de conversaciones y encuentros. Su participación en el largometraje *Aunque seamos islas* , así como en la exposición *Fareras. La luz que nos guía*, ha sido esencial para preservar la memoria viva de un oficio en extinción. Lo que sigue, por lo tanto, se construye desde su propia voz.

Pujol nació en septiembre de 1950 en Empúries, núcleo costero del municipio de L'Escala. La enseñanza fue su primera vocación, pero hacia finales de los años setenta una noticia en el BOE despertó su curiosidad: una convocatoria de oposiciones al Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas.

Elvira Pujol encontró en esta profesión lo que buscaba: unir trabajo y estilo de vida. Decidió opositar en 1979. Tras las prácticas, su primer destino fue en el Centro Técnico de Señales Marítimas de Alcobendas, y un segundo destino provisional como suplente en la Cadena DECCA la llevó a Ronda, donde permaneció seis meses.

De regreso a Girona, y tras una estancia como agregada en el faro de San Sebastián, en Palafrugell, accedió a la suplencia de farero para aquella provincia. Atendió a todos los faros de aquel litoral, hasta que en 1982 obtuvo la plaza del cabo de Creus, donde estuvo hasta 2002. A lo largo de esas dos décadas fue testigo de los profundos cambios en la gestión del sistema de faros. En 1992 llegó el llamado Decreto de extinción y, un año más tarde, se produjo el traspaso de competencias del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo a las autoridades portuarias, lo que obligaba a los técnicos a optar entre conservar a su funcionariado o pasar a ser trabajadores laborales de los puertos. Pujol escogió continuar vinculada a su oficio y se convirtió en trabajadora del Port de Barcelona. Pero el golpe más duro llegó en 2001, con la pérdida del derecho a la vivienda. Para ella, ese cambio supuso la ruptura de un vínculo esencial: ser farera sin faro ya no tenía sentido.

La historia de Pujol no solo recoge la trayectoria de una mujer en un mundo masculino, sino también el fin de una era. Encarna la transición entre la farera que habitaba en la luz y la técnica que la mantiene a distancia. En su voz se escucha qué representaba para ella su trabajo:

«El intento de glosar cómo ha sido la vivencia de todo ello, a lo largo de estos veinte años, se convierte en una tarea enrevesada, en la que la objetividad y la subjetividad se amalgaman de tal forma que dificulta su exposición.

Los parámetros que sustentaban la significación que yo proyectaba en este trabajo se pueden resumir, en un esquema abreviado, como la tarea de velar, mantener y cuidar de unas instalaciones con el fin de ofrecer ininterrumpidamente un servicio de orientación, en formato de luz. Y todo esto, ¡desde el faro del cabo de Creus!

Esta mirada se mantenía como un sustrato latente, que potenciaba lo que habría podido ser una simple ejecución de trabajo. Me complace mencionar la relevancia del lugar como elemento destacado de todo aquello que contribuyó a desarrollar y atizar el mismo proceso vital. Quizá, también, una forma de estar en el mundo».

El Decreto de extinción supuso el principio del fin. El binomio faro - farero / farera, que había dado sentido a generaciones enteras, se disolvía. Esta cuenta atrás hasta dejar el último faro vacío supone el fin de una profesión asociada a un estilo de vida marcado por la soledad, la vocación solidaria y una relación íntima con el mar y la naturaleza.

Hoy apenas quedan dieciséis faros habitados, y solo en tres ejercen fareras: Carmen Rosa Carracedo, en Estaca de Bares; Cristina García-Capelo, en Machichaco, y Margarita Peralta Vaquero, en San Cristóbal de La Gomera.

Cada vez que un farero o una farera se jubila, el faro se queda vacío. Son la primera y última generación que cerrará la puerta, sin dejar el relevo a nadie.



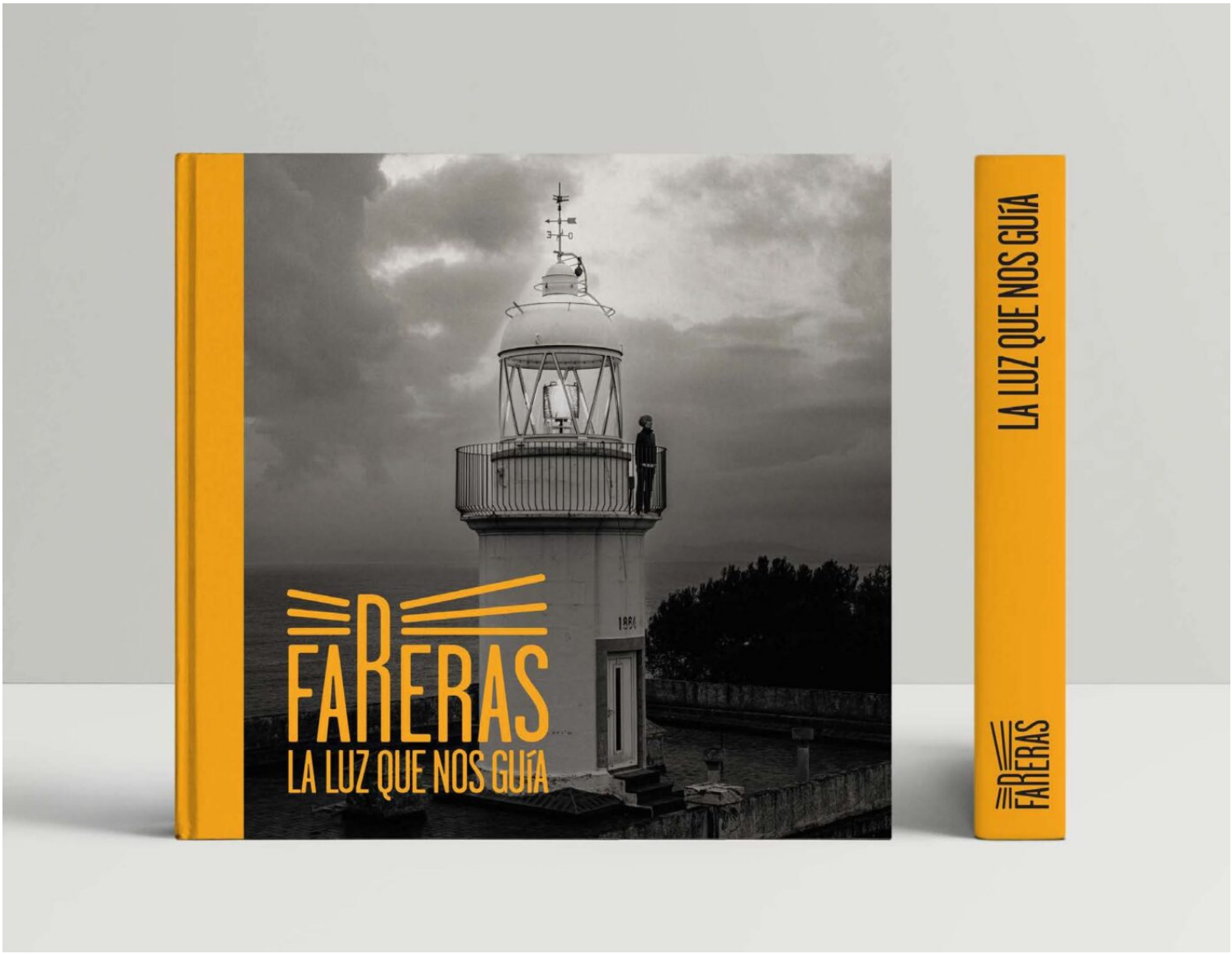
Elvira Pujol, la última farera, en el camino que lleva al faro de Punta s'Arenella, en el Port de la Selva. Foto: Cristina Rodríguez Paz.



Elvira Pujol en la llantera del faro del cabo de Creus. Foto: Cristina Rodríguez Paz.

Para saber más

Próximamente se editará el libro *Fareras. La luz que nos guía* que recoge el material de la exposición con el mismo nombre y del largometraje *Aunque seamos islas* , que amplían la información sobre los personajes y el material gráfico e histórico.



Cubierta del Libro de Cristina Rodríguez "Fareras. La luz que nos guía".