PASADO Y PRESENTE DE LOS FAROS



Destellos puntuales de luz en el horizonte

Sección: Dossier
Número de revista: #16

PRIMAVERA 2026

TEXT: David Moré Aguirre. Historiador y archivero. Nieto, bisnieto y tataranieto de fareros de una estirpe con catorce miembros. Autor de una decena de libros de historia de los faros.
FOTO: Joan Vicens.

La señalización marítima sigue prestando, con notables avances tecnológicos, un servicio público universal al navegante, mientras algunas antiguas dependencias de uso residencial pasan ahora a tener usos culturales y turísticos. Aportamos algunos destellos de historia para entender el pasado y el presente.

Los faros son el tipo de señal marítima más abundante y conocida de los que existen para garantizar la seguridad de la navegación marítima y facilitar su desarrollo, sin embargo no son el único. Las señales marítimas pueden ser visuales, acústicas o radioeléctricas, y cada una de ellas cumple una función y una utilidad diferentes. Las visuales son señales luminosas situadas en faros, boyas, balizas y enfilaciones; las acústicas, campanas o sirenas, y las radioeléctricas, faros hercianos goniométricos o hiperbólicos que han emitido o emiten señales mediante los sistemas DECCA, OMEGA, DGPS, etcétera. Todo ello bajo la supervisión internacional de la Organización Marítima Internacional, la Unión Internacional de

Telecomunicaciones y la Asociación Internacional de Señalización Marítima.

En la antigüedad ya existían faros en el Mediterráneo, pero a partir del siglo XIX las señales marítimas vivirán una eclosión, coincidiendo con notables avances técnicos y energéticos y, al mismo tiempo, el despliegue de las políticas liberales de los Estados-nación.

Antorchas, aceite y parafina

Hasta finales del siglo XVIII los faros se iluminaban por medio de hogueras, encendidas con carbón o leña. También se empleaban pescantes, antorchas o teas untados de grasa, aceite o sebo. Los avances técnicos en la Europa ilustrada permitieron la introducción del aceite que cada país tenía más a su alcance como elemento de combustión para el funcionamiento de las lámparas. A finales del siglo XIX se sustituyó el aceite vegetal por el aceite mineral, conocido como parafina de Escocia por ser un derivado del carbón de Glasgow. La implantación del petróleo no fue tan homogénea y, aunque en 1859 ya se realizaron las primeras pruebas, la sustitución de un combustible por otro se dilató en el tiempo. Entonces proliferaron lámparas de varios tipos que utilizaban indistintamente petróleo o parafina: las lámparas Maris, Chance, Aladino, entre otras.

También se utilizaron gases, el más difundido —especialmente para baterías— fue el acetileno (sistema AGA Dalén). Y a finales del siglo XIX se introduce paulatinamente el uso de la electricidad para el funcionamiento de las lámparas, que todavía hoy sigue siendo la energía más utilizada para los faros, aunque para balizas, boyas y luces de poca potencia en la actualidad se utiliza la energía fotovoltaica.

Los faros estaban tradicionalmente dotados de unos espacios de uso técnico, otros de uso residencial para los fareros y sus familias, otros de almacenamiento del combustible y de material técnico diverso, así como terrazas, jardines y huertos para el ocio y el recreo.

La torre, el punto clave

De entre los espacios de uso técnico destaca la torre del faro, en cuya parte superior está el torreón, donde se encuentra el aparato de rotación, el basamento de la óptica y otros auxiliares. Por encima del torreón se encuentra la linterna, una estructura metálica rodeada de cristales que protege la óptica y la cámara de iluminación, que permite dar salida a los rayos de luz que caracterizan al faro. Por encima de este montaje acristalado, la linterna se cubre con una doble cúpula semiesférica, rematada con un cupulino esférico con sistema de ventilación, una rosa de los vientos y un pararrayos con cable de tierra arriba del todo. Los faros aeromarítimos, como los del cabo de Creus, el cabo de Sant Sebastià, Calella, Llobregat, el cabo de Salou, Formentor o Cala Figuera desde los años cincuenta del siglo XX, son aquellos estratégicos en los que la cúpula también está acristalada, ya que su luz característica era visualizada por la navegación aérea, una función que en los últimos 25 años ha decaído.

Los aparatos más importantes de un faro de señal visual son las ópticas, tradicionalmente de fabricación inglesa o francesa. Están formadas por lentes de vidrio dispuestas de tal modo que, en espacios apropiados en torno al foco luminoso, permiten distribuir y agrupar la luz procedente del foco y concentrar los rayos luminosos en densas proyecciones y en direcciones definidas. Las intermitencias de visión que permiten singularizar cada faro dentro de una gran zona de navegación son posibles por la adaptación de los ángulos de las lentes de la óptica. Son el elemento clave para su funcionamiento eficaz, correcto, efectivo y multiplicador.

Una nueva concepción

La técnica avanzó notablemente a lo largo del siglo XX y últimamente las nuevas tecnologías han transformado —que no han hecho desaparecer— los faros y los fareros. A pesar de los avances tecnológicos actuales, tanto los faros como los fareros siguen existiendo, si bien es cierto que de otra forma y bajo otra concepción.

En el caso de los fareros ha cambiado de forma significativa, por las particulares condiciones laborales que tenían, que fruto del aislamiento de los faros se veían obligados a vivir junto a sus familias en los puestos de trabajo. Hoy, la amplia profusión de vehículos y la gran mejora de las comunicaciones respecto a hace dos siglos, explica el cambio. Por otra parte, técnicamente, las tareas manuales y mecánicas en las que se basaba el trabajo hace dos siglos han dejado espacio a muchas eléctricas, electrónicas y de programación informática, para cuyo funcionamiento y control, a pesar de ser necesarias las anteriores, la informática y los controles remotos permiten resolver muchas situaciones que antes necesitaban de una permanencia física en el puesto de trabajo. Sin embargo, las nuevas tecnologías no son infalibles, y siempre es necesario personal técnico cualificado para resolver los problemas. Y aquí es donde en el siglo XXI el farero sigue siendo imprescindible: puede tener su residencia a un centenar de kilómetros del faro y ser un profesional itinerante que desde una central de control atiende a las diversas incidencias derivadas del funcionamiento de los equipos técnicos. Otra cosa es que las averías puedan tardar más o menos en resolverse y que la prolongación de estas deficiencias en el servicio pueda llegar a provocar problemas en la navegación.

En plena vigencia en el siglo XXI

Los faros como equipamiento público siguen prestando su utilidad a la navegación y todos siguen funcionando a pesar de los automatismos de los que se han ido dotando progresivamente. La prueba más importante de su vigencia es la construcción de faros nuevos en todo el mundo. En Cataluña este es el caso del faro tarraconense de Torredembarra, inaugurado el 1 de enero de 2000. Son faros modernos adaptados a los nuevos tiempos y, por lo tanto, ya prescinden arquitectónicamente de aquellas viviendas o almacenes que antes eran imprescindibles. La reciente construcción de señales marítimas da idea de hasta qué punto siguen siendo importantes, a pesar de la introducción de numerosos avances tecnológicos. La idea extendida de que con el GPS los faros han dejado de tener uso era rebatida gráficamente por el farero y especialista en la historia de los faros Miguel Ángel Sánchez Terry, en una entrevista en la que declaraba: «Yo a la gente que va en coche mirando el navegador les digo que ya no hace falta que miren por la ventana [ríe]. Hay quien navegando dice que se guía por el GPS. Sí, sí, pero a un capitán no le tapes los cristales del puente de mando. Se utiliza el GPS, sí, pero cerca de la costa vemos las luces, las balizas y los faros».

La pujanza del Estado liberal en el siglo XIX se acompañaba de una política de obra pública que prestaba un servicio público a los ciudadanos. Bajo esta concepción, el liberalismo español de mediados del siglo XIX, a remolque de las iniciativas pioneras de otros países europeos como Francia e Inglaterra, decidió que para mejorar el comercio y la economía del país había que dotar de señales luminosas al litoral español. Así nació el 13 de septiembre de 1847 el Plan general para el alumbrado marítimo de España e islas adyacentes, que preveía la construcción de 126 faros. A toda esta reglamentación referida a los faros siguió, en relación con el balizamiento de las costas, la aprobación el 30 de junio de 1858 del Plan general para el balizamiento de las costas y puertos de España e islas adyacentes. Quedaba así completada la planificación estatal para señales marítimas, que con el paso de los años y sucesivamente ha tenido modificaciones y ampliaciones adaptadas a los nuevos tiempos.

Uno de los faros más antiguos del mundo en funcionamiento es el de Porto Pi en Palma (Mallorca). En

Cataluña, si descontamos las señales de los puertos de Barcelona y Tarragona —de origen anterior—, los primeros nuevos faros fueron el del cabo de Creus (1853), el de la punta del Llobregat (1854) y el del cabo de Salou (1858).

Dependencia ministerial

El servicio de faros en España siempre ha sido un servicio civil (nunca militar como en Italia, donde siempre han estado vinculados a la marina), dependiente del Ministerio de Fomento, y sus diversas y cambiantes denominaciones a lo largo de los años.

Dentro de la estructura organizativa de este ministerio, en el transcurso del tiempo, desde la creación del servicio español de señales marítimas, los faros dependieron de diversas instancias oficiales. En 1992 el Estado decretó la liquidación del Cuerpo de Técnicos Mecánicos de Señales Marítimas y el traspaso de su gestión a las diversas autoridades portuarias, agrupadas en el ente Puertos del Estado. Desde entonces, los faros del litoral gerundense y barcelonés dependen de la Autoridad Portuaria de Barcelona; los de la costa tarraconense, de la Autoridad Portuaria de Tarragona, y los del archipiélago balear, de la Autoridad Portuaria de Baleares.

A partir de una ley de 1849 que establecía el llamado impuesto de faros, los fareros pasaron a depender de la Administración civil del Estado. La creación y reglamentación del oficio de los encargados de la atención directa de los faros quedó resuelta el 21 de mayo de 1851 con la aprobación del Reglamento e Instrucción para el servicio de los faros, por el que se creaba un cuerpo especial de funcionarios del Estado llamado Cuerpo de Torreros de Faros.

Para entrar en el cuerpo técnico de faros había que seguir un proceso de oposición como el resto de funcionarios del Estado. En 1856 se crearon y se organizaron las Escuelas Prácticas de Faros en algunos faros del litoral (Machichaco, Tabarca, etcétera), pero más tarde el proceso selectivo se centralizó en la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid, adonde había que acudir para realizar los exámenes.

A lo largo de los años se sucedieron los reglamentos que regulaban la profesión. El de 1930 establecía, entre otros, que para opositar al cuerpo debía tenerse entre 18 y 28 años, pero una modificación posterior estableció la necesidad de haber cumplido el servicio militar y tener entre 23 y 38 años. Según las épocas, se realizaban cursillos de prácticas de tres o cinco meses de duración en faros con instalaciones de varios tipos (gas, eléctricos o electrónicos).

Los fareros

Algunos de los primeros fareros eran militares que dieron el paso a la Administración civil, así como antiguos telegrafistas de la marina y jóvenes pilotos de barco deseosos de establecerse con sus familias. Después, los jóvenes aspirantes procedían mayoritariamente de pueblos del litoral, muchos de ellos con un faro a través del cual entraban en contacto con este mundo. Un número muy importante de torreros procedía de Galicia y de las islas Baleares, territorios de accidentada costa y abundante señalización marítima. Asimismo, había jóvenes madrileños y del interior peninsular, a los que, pese a no conocer el mar, les atraía la posibilidad de convertirse en funcionarios. Y con los años se sucedieron auténticas estirpes dentro de la profesión. A lo largo del siglo XX el origen profesional de los fareros ha estado sucesivamente más vinculado a la mecánica y a la electricidad. Hasta la primera mitad de este siglo tenían un uniforme del cuerpo y en los faros aislados había armas para la defensa de los establecimientos y del personal.

La plantilla del Cuerpo de Faros, según las épocas, osciló entre 315 y 406 técnicos. Cuando se ingresaba en

él se sabía que los primeros años de servicio serían duros y que el destino sería el que el Ministerio decidiera. Los veteranos ocupaban las mejores plazas y los jóvenes estaban destinados a los faros más aislados. Sin embargo, era una realidad aceptada porque, por rigurosa antigüedad, ascenso tras ascenso, se podía acabar alcanzando la plaza deseada en función del propio origen geográfico, del clima, de los servicios cercanos de un faro, etcétera. Normalmente había que estar dos años en una misma plaza, pero hasta el franquismo podía permutarse el destino con otro compañero por otra de categoría similar.

La asignación del personal que correspondía a cada faro se fijaba en función de su catalogación. Según las características técnicas de cada faro, se clasificaban en seis órdenes (tipologías) distintas. Esta relación de órdenes se estableció principalmente según la situación estratégica y el alcance lumínico, elementos a partir de los cuales cada faro se dotaba de un aparato óptico diferente (su importancia se establecía en relación con su distancia focal, es decir, al radio existente desde el foco luminoso al centro de la lente dióptrica hasta su plano horizontal). Los de primer orden estaban ubicados en puntos dominantes de la costa o adentrados en el mar, en penínsulas o cabos, en lugares singularmente estratégicos. Los de segundo, tercero y cuarto orden servían de referencia a la navegación de cabotaje y anunciaban la proximidad de islas, bajíos y arrecifes. Los de quinto y sexto orden balizaban la entrada de una ría o indicaban a los navíos la dirección a tomar en una ruta.

Paralelamente, dentro de cada señal, existía una clasificación de los puestos de trabajo según la cual había torreros principales, primeros, segundos y terceros. Cada plaza tenía una categoría asignada y esto hacía que cada vez que había un ascenso se tuviera que optar a una de las plazas propias de esa categoría. Los fareros tenían una gran movilidad geográfica en todo el territorio español, en épocas en las que este fenómeno prácticamente no existía en el mercado laboral, lo que dotaba de gran singularidad a esta profesión y, más allá, la vida de las respectivas familias, que acompañaban al farero en los traslados sucesivos. Las familias se desplazaban al puesto de trabajo de su casa, y con él compartían el trabajo, con las cargas laborales y el aislamiento.

Una de las características de los faros es su ubicación geográfica. Muchos están situados en parajes aislados de gran belleza natural, calidad que puede llegar a despertar cierta envidia entre los visitantes. Sin embargo, no hay que olvidar las duras condiciones de vida que ello suponía, especialmente en tiempos pretéritos cuando las comunicaciones eran difíciles y recorrer distancias, hoy fácilmente alcanzables en coche, suponía un día de camino. Y ya no hablemos si se trataba de faros situados en islas pequeñas deshabitadas o casi, o incluso en pequeños islotes rocosos. Tampoco eran buenos destinos los faros del Ebro, donde, aparte del aislamiento, sus condiciones propagaban las fiebres palúdicas.



Faro del cabo de Creus. Foto: Joan Vicens.

Hábitats

En Cataluña y las Baleares quedan cinco faros habitados; en Tarragona, el de Salou y el de La Ràpita; en Ibiza, el de Botafoc; en Mallorca, el de Pollença, y en Menorca, el de Ciutadella. Todos los faros siguen plenamente operativos. Sin embargo, en algunos casos, las antiguas viviendas han pasado a tener nuevos usos. Se han abierto museos o centros de interpretación en el cabo de Creus, Tossa, Calella, Vilanova i la Geltrú, en el puerto de Tarragona (antiguo faro de la Banya), Porto Pi, Tramuntana, Cavalleria o la Mola de Formentera. Y otros han sucumbido a la restauración, como el de Sant Sebastià, Formentor o Artrutx.







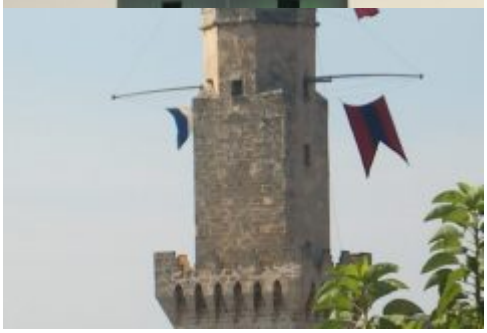












Una estirpe de fareros con historia

El abuelo: **Alfonso Moral Arnaiz** (Corbera de Toranzo, Santander, 15 de mayo de 1901 – Palamós, 10 de agosto de 1988)
Ingresó en el cuerpo el 11 de febrero de 1919 y, como primer destino, fue a parar al faro de Machichaco (Vizcaya), desde donde ese mismo año fue trasladado al faro de Palamós, recién electrificado. Allí se casó con la palamosina Maria Arpa Castelló y, de forma singular en la profesión, permaneció en el mismo faro durante 51 años hasta su jubilación en 1971.

El hijo: **Alfonso Moral Arpa** (Palamós, 30 de junio de 1926 – 30 de septiembre de 2001)
Ingresó en el cuerpo el 4 de marzo de 1946 y fue enviado al faro de la isla de Alegranza (Lanzarote). En 1948 fue destinado al cabo de Creus, de donde cesó al año siguiente al declararse supernumerario para pasar a la empresa privada y regresar a Palamós.

El nieto: **Josep Maria Moral Plana** (Palamós, 12 de octubre de 1955). Es el hijo de Josep Maria Moral Arpa. Ingresó el 2 de mayo de 1979. Estuvo en el faro de Mahón (Menorca), en la Cadena DECCA Sur de Padul (Granada) y en el faro de Sant Carles de la Ràpita de junio de 1983 hasta su jubilación, en octubre de 2020.

El bisnieto: **Carlos Moral Vilches** (Granada, 27 de enero de 1982)
Primer farero del litoral tarraconense en ejercicio que no opositó al Cuerpo de Faros después de su extinción. Con estudios de Ingeniería Técnica Naval y de Ingeniería Mecatrónica, el 1 de abril de 2018 entró a trabajar en la Autoridad Portuaria de Tarragona como técnico de mantenimiento eléctrico y poco después asumió tareas de apoyo temporal a los fareros. Cuando en octubre de 2020 se jubiló Josep Maria Moral, interinamente, para no quedar todo el servicio de la provincia a cargo de un solo técnico, se le aumentaron las horas de apoyo, hasta que por oposición ganó la plaza. Es uno de los dos técnicos de la costa tarraconense, y vive en el faro de Sant Carles de la Ràpita desde el 29 de julio de 2021.

