



Generalitat de Catalunya
Departament d'Innovació,
Universitats i Empresa



Guies turístiques de Catalunya

Los faros de Catalunya - De norte a sur por la costa

Los faros de Catalunya

De norte a sur por la costa





LOS FAROS DE CATALUNYA

DE NORTE A SUR POR LA COSTA



Generalitat de Catalunya
Departament d'Innovació,
Universitats i Empresa



Biblioteca de Catalunya. Datos CIP:

Los **Faros** de Catalunya: de norte a sur por la costa. - (Guies turístiques de Catalunya)
ISBN 9788439386100
I. Interpreta Cultura (Firma)
II. Catalunya. Departament d'Innovació, Universitats i Empresa
III. Col·lecció: Guies turístiques de Catalunya. Castellà
1. Fars - Catalunya - Guies 2. Museus marítims - Catalunya - Guies
725.34(467.1)(036)
069.02:656.6(467.1)(036)

© Generalitat de Catalunya
Departament d'Innovació, Universitats i Empresa
Secretaria de Comerç i Turisme
Direcció General de Turisme

Colección Guies Turístiques de Catalunya.
Direcció: Jaume Font i Garolera, Subdirector General de Programació Turística

Edita: Direcció General de Turisme
Texte: Interpreta Cultura
Cartografia: Geotec
Realización: Ciro Ediciones, S.A.

Fotocomposició: Digitalscreen
Impreso en: Liberdúplex
ISBN: 978-84-393-8610-0
Depósito legal: B-44.542-2010

Créditos de las ilustraciones:

© Consorcio de las Reales Atarazanas y Museo Marítimo de Barcelona:
págs. 20, 24 (Camil Busquets Vilanova), 28, 38, 44 (Jordi Montoro Fort) y 74 (J. L. Biel)

José Luis Rodríguez: pág. 18

Miguel Ángel Álvarez: págs. 31, 49 y 54

Red de Museos Marítimos de la Costa Catalana: págs. 64, 65, 66, 69, 70, 71, 73 y 76

Rafael López-Monné: pág. 48

Archivo del Puerto de Tarragona: págs. 47, 48 y 50

Bergantí Estudi. Museo de Historia de Sant Feliu de Guíxols: pág. 68

Pep Botey: pág. 67

Oriol Alamany: págs. 21 y 53

Xavier Catalán: págs. 29 y 49

Cesc Garsot: págs. 15, 16, 30, 34, 42, 46, 55, 57, 58 y 59

Francesc Gomà: pág. 37

Ramon Manent: págs. 10, 11 y 39

Jordi Pareto: págs. 23, 25, 41, 43 y 51

Toni Vidal: págs. 33 y 35

Maria de Genover: pág. 22

Museo Comarcal de Montsià: pág. 77

Museo del Puerto de Tarragona: pág. 75

Museo Municipal de Masnou: pág. 72

Índice

Presentación	4
Los faros de Catalunya - De norte a sur por la costa . . .	7
Introducción	10
Historia de los faros	12
Faro de Punta S'Arenella	16
Faro del cabo de Creus	18
Faro de Cala Nans	22
Faro de Roses	24
Faro de las islas Medes	26
Faro de Sant Sebastià	28
Baliza de las islas Formigues	30
Faro de Palamós	31
Baliza de la Iaja de Palamós	33
Baliza de Sant Feliu de Guíxols	33
Faro del cabo de Tossa	34
Faro de Calella	36
Faro de Barcelona	38
Faro de Montjuïc	42
Farola del Llobregat	44
Faro de Sant Cristòfol	46
Faro de la punta de La Galera	47
Faro de Aragón y faro de La Banya	48
Faro de Salou	50
Faros del delta del Ebro	52
Faro de la punta del Fangar	54
Farola del cabo de Tortosa (o faro de la isla de Buda)	55
Faro de La Banya	57
Faro de la punta de La Senieta	58
Equipamientos de la red de Museos Marítimos del litoral catalán	61
Consejo General de los Pirineos Orientales	64
Museo de la Anchoa y de la Sal - L'Escala	65
Museo del Mediterráneo - Torroella de Montgrí	66
Museo de la Pesca - Palamós	67
Museo de Historia - Sant Feliu de Guíxols	68
Museo del Mar - Lloret de Mar	69
Museo de Mataró	70
Museo de la Marina de Vilassar de Mar	71
Museo Municipal de Náutica - El Masnou	72
Consortio El Far - Centro de Trabajos del Mar - Barcelona	73
Museo Marítimo de Barcelona	74
Museo del Puerto de Tarragona	75
Museo de Historia de Cambrils	76
Museo Comarcal de Montsià - Amposta	77
Bibliografía	78

Presentación

A través de estas líneas me complace presentar una nueva guía de la colección Guías Turísticas de Cataluña, en este caso para dar a conocer, a nuestros visitantes y turistas, el rico patrimonio que atesora el litoral catalán en materia de faros. A lo largo de la costa catalana, de unos 500 km de longitud, existen más de una veintena de faros, desde los que encontramos en Punta S'Arenella, al norte -en el litoral de El Port de la Selva-, hasta el faro de la Punta de la Senieta, al sur -situado en el puerto natural de Els Alfacs, en Sant Carles de la Ràpita. Todos ellos se sitúan invariablemente en ubicaciones con gran visibilidad sobre el mar, de acuerdo con su función ancestral de orientar y de servir de punto de referencia a los navegantes de todas las épocas.

Situados casi siempre en parajes de gran belleza, los faros poseen desde hace tiempo un aura romántica glosada por poetas y escritores. Para Josep Pla, el faro de Sant Sebastià, situado en una posición altiva y dominante del litoral de Palafrugell, constituye un mirador privilegiado de la Costa Brava. En otro sentido, el poeta Miquel DescLOT sabe condensar toda la atmósfera mágica y misteriosa a través de su conocido poema "El faroner del cap de Creus", el que "encén el foc amb llum de lluna, / du barba llarga fins els peus / i mai no menja ni una engruna" [enciende el fuego con luz de luna, / lleva barba hasta los pies / y nunca come ni una migaja].

Hoy los faros han perdido prácticamente toda su función primitiva de orientar al navegante, que dispone ahora de instrumentos más modernos y precisos de orientación, como los sistemas de guiado por satélite. Ahora bien, su inconfundible silueta se recorta aún imperturbable en los lugares más emblemáticos de la costa catalana, desde el cabo de Creus hasta las costas del delta del Ebro. En este nuevo contexto, muchos faros han cambiado su función primitiva para abrirse al público y convertirse en pequeños centros de interpretación de la vida marinera o miradores privilegiados del litoral catalán, por poner un par de ejemplos; ofertas de las que se puede encontrar una reseña puntual en esta guía.

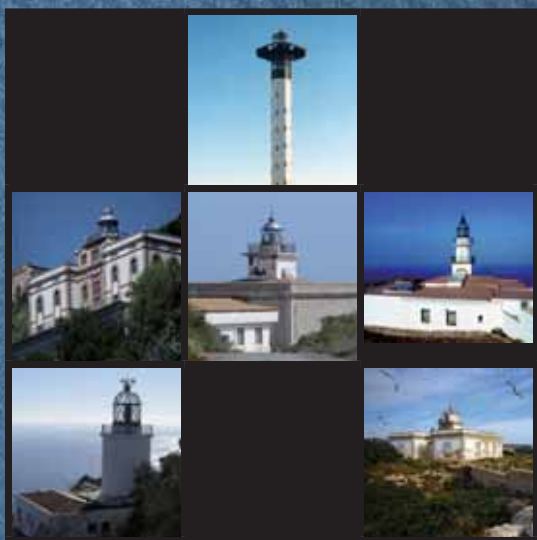
Además de los faros, el lector encontrará en la guía una breve referencia a la gran diversidad de museos marítimos, centros de interpretación y otros equipamientos que ponen en valor la rica tradición marinera de Cataluña. Existe cerca de una veintena de

equipamientos de este tipo en el litoral catalán, que van desde el Museo Marítimo de Barcelona, hasta el Museo de la Pesca de Palamós y el Museo del Mar de Lloret de Mar, además de otros equipamientos que se están renovando o construyendo de nuevo. Una oferta que sin duda constituye un magnífico complemento de los principales atractivos de la costa catalana, desde las playas y las pequeñas calas que atraen al grueso del flujo turístico hasta los puertos deportivos, sin descartar una oferta de alojamiento (hoteles y campings) cada día más competitiva y de mayor calidad. Todo ello convierte a Cataluña en uno de los primeros destinos mundiales del turismo de sol y playa, un turismo cada vez más exigente en lo que respecta a equipamientos y a oferta complementaria, como en el caso de los faros.

La guía se enmarca en el contexto de las directrices y recomendaciones del Plan Estratégico de Turismo en Cataluña (2005-2010), que apuesta por la diversificación y la desestacionalización del turismo catalán, mediante la puesta en valor del patrimonio material e inmaterial y de todos los recursos del país. Con este espíritu la Dirección General de Turismo publica la colección Guías Turísticas de Cataluña. En resumen, esta guía ofrece a los numerosos turistas y visitantes de nuestra costa la posibilidad de descubrir y aprovechar todos estos atractivos que ofrece el litoral, de punta a punta de la costa catalana.

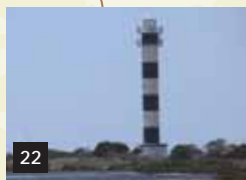
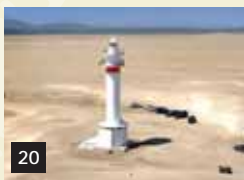
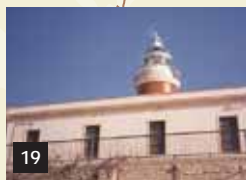
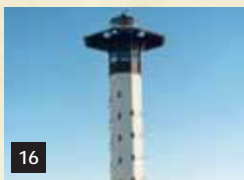
JOSEP HUGUET I BIOSCA

Consejero de Innovación, Universidades y Empresa



LOS FAROS DE CATALUNYA

DE NORTE A SUR POR LA COSTA





- 1. Faro de Punta S'Arenella
- 2. Faro del cabo de Creus
- 3. Faro de Cala Nans

El Port de la Selva
Cadaqués
Roses
4. Faro de Roses

L'Estartit
5. Faro de las islas Medes (Illa Gran)

6. Faro de Sant Sebastià
8. Faro de Palamós
Calella de Palafrugell

9. Baliza de la laja de Palamós
7. Baliza de las islas Formigues
Baliza de Sant Feliu de Guíxols
10. Faro del cabo de Tossa
11. Faro de Calella
Calella

Barcelona
12. Faro de Barcelona

13. Faro de Montjuïc

14. Farola del Llobregat

15. Faro de Sant Cristòfol

MAR MEDITERRÁNEO



0 30 km

Introducción



Fragmento del retablo de san Miguel y san Nicolás de Bari, Jaime Cabrera (s. xv), Manresa

Cataluña posee un total de 580 kilómetros de costa desde Portbou hasta Les Cases d'Alcanar. Si la seguimos de norte a sur, hallamos 280 km de playas, casi 8.000 ha de ríos y lagos, 340.000 ha de superficie forestal y 250.000 ha de espacios de interés natural. La huella humana resulta evidente en sus 70 municipios litorales, así como en sus 72 puertos comerciales, deportivos y pesqueros. De todo el frente marítimo, las playas son lo que atrae a más visitantes y usuarios. Además, lo hacen con garantías de calidad, puesto que el 90% tienen la consideración de calidad sanitaria muy buena. En lo que respecta a los espacios naturales del litoral, constituyen destinos ideales para conocer la flora y la fauna autóctonas. Entre los espacios protegidos cabe mencionar el cabo de Creus, las islas Medes y el delta del Ebro.

En el litoral hay municipios de todos los tamaños: pequeños, como Santa Susanna, Caldes d'Estrac, Altafulla o Llançà; medianos, como Palamós, Sitges, Salou o Torredembarra; grandes, como Vilanova i la Geltrú, El Prat de Llobregat o Castelldefels; Mataró, Badalona y Tarragona, que superan los 120.000 habitantes, y, por supuesto, Barcelona, con más de un millón trescientos mil habitantes. En general, es en los pueblos y las ciudades donde se concentran la oferta de servicios y ocio del litoral y los museos de temática marinera. Así, podemos visitar espacios arqueológicos como los de Empúries (en L'Escala), Badalona, Mataró y Tarragona, o conjuntos monumentales y arquitectónicos como los del barrio gótico de Barcelona y el barrio marinero de la Barceloneta, el recinto gótico de Pals, la ciudadela de Roses o el paseo de Les Botigues de Altafulla, que conserva las casas de los pescadores y los almacenes de los comerciantes. A lo largo de la costa hallamos también numerosas torres de vigía, sobre todo en El Maresme y el delta del Ebro, masías fortificadas, castillos y fortines (el castillo de la Trinitat, en Roses, o el castillo de Sant Jordi d'Alfama, en L'Ametlla de Mar, entre otros), y caminos de ronda, como el que une Llançà y El Port de la Selva. De todos los elementos del patrimonio marítimo, seguramente los faros son lo más destacado del paisaje costero. Ubicados en puntos de gran interés

paisajístico, constituyen excelentes miradores del litoral. Además, poseen un aura de misterio y leyenda, quizá porque se los asocia con el buen funcionamiento de la navegación desde los tiempos más remotos. De noche, la luz del faro crea una atmósfera mágica que ha inspirado a artistas de todos los géneros. Sin embargo, en la actualidad los faros están automatizados y hay dos en desuso, el de Barcelona y el de Tarragona. En cuanto a su futuro, se trata de dotar de utilidad a estos elementos patrimoniales, de darles vida, para que su conservación esté legitimada y así poder garantizar su pervivencia como testigos de antiguos sistemas de comunicación y de formas de vida tradicionales de la gente de mar.

ORIGEN DE LA PALABRA *FARO*

Un faro es una torre, construida junto a la costa, que tiene en su parte superior una potente luz para orientar la navegación. En la Edad Media la palabra *faro* identificaba una hoguera que servía como señal. Es un sinónimo de lo que, también desde esas épocas pasadas, en castellano se denomina *alimara*, término tomado del árabe. Y es que, a principios del siglo XII, Mequinenza y Tortosa ya disponían de una red de señales ópticas o alimaras. Podía haber faros o alimaras en cualquier punto del territorio, pero la lógica geográfica propiciaba que se aprovecharan los puntos con mayor visibilidad. No obstante, si en estos puntos, además, se erigía una torre, se incrementaba la visibilidad con respecto al entorno inmediato. Estas defensas recibieron distintos nombres, si bien los más usuales son *atalayas* y *torres de vigía* (en catalán también se las llamó *torres de moros*, pero no porque las construyeran los musulmanes, sino porque se erigían para advertir de su presencia). Sus funciones eran múltiples: asegurarse de que no desembarcara ninguna persona o animal que tuviera una enfermedad contagiosa; avisar de la llegada y partida de embarcaciones, así como de los naufragios; e informar de posibles desastres naturales, como los temporales. Sin embargo, su función principal era, ante todo, tocar a rebato contra los enemigos llegados por mar. En castellano, durante muchos años, para referirse a los faros se utilizaron los términos *linterna* o *torre de farol*.



Torre de Els Encantats (s. XIII)

Historia de los faros

La primera navegación fue de cabotaje, es decir, siguiendo la línea de la costa sin perderla nunca de vista. Solo se llevaba a cabo cuando era de día y hacía buen tiempo. No obstante, poco a poco la gente empezó a atreverse con la navegación de altura, en alta mar, primero durante el día y en las estaciones de primavera y verano, y más adelante también de noche y durante todo el año. El origen de los faros se tiene que situar precisamente en los intentos iniciales de navegación nocturna. Al llegar a la costa, con la luz del día, las señales de orientación venían dadas por los accidentes geográficos: bahías, calas, cabos y colinas. En la oscuridad de la noche, las alimaras aportaban la solución a la falta absoluta de visibilidad.

LOS FAROS DE LA ANTIGÜEDAD

El primer faro del que se tiene constancia clara es el de Alejandría, que es también el más famoso de la historia. Se hallaba en la isla de Faros, justo delante de la ciudad de Alejandría, y de ahí deriva el nombre faro. Los romanos construyeron una veintena de faros por todo el Imperio. Los más cercanos al territorio catalán estaban en Provenza: en *Forum Iulii* (actual Fréjus), en Massalia (actual Marsella), en la desembocadura del Ródano y en Narbona. En la Península Ibérica, el faro más antiguo es la Torre de Hércules, en La Coruña. Data del siglo I o II d. C., aunque su aspecto actual se debe a una restauración del siglo XVIII. Todavía funciona, lo cual lo convierte en el decano de los faros. En el territorio de Cataluña, algún erudito habla de una luz en el faro del Empordà y lo relaciona con la ciudad de Empúries, basándose en una mención documental del año 844 de "Farus".



EDAD MEDIA Y MODERNA

En la Alta Edad Media se construyeron pocos faros. Hay noticia de dos faros en tiempos de Carlomagno y de Luis I el Píado, pero son excepcionales. No será hasta el siglo XII cuando se construyan faros en el Medi-

Reconstrucción ideal del faro de Alejandría

terráneo occidental, en Liorna, Meloria y Génova. En el siglo XVIII se produjo una revitalización económica gracias, en gran medida, a la autorización real para que Cataluña comerciara libremente con América. El tráfico naval se incrementó y aumentó el calado y tonelaje de los barcos. Las luces de recalada en los puertos de mayor importancia ya no eran suficientes, sino que resultaba necesario balizar la costa y señalar los escollos y los bajos más transitados.

LA NUEVA TECNOLOGÍA DE LOS FAROS DEL SIGLO XIX

El siglo de la industrialización llevó al mundo naviero la introducción del casco de hierro y la propulsión de vapor. Sin embargo, el panorama no fue el mismo en todas partes. Entre 1820 y 1840, Estados Unidos, Inglaterra y Francia fueron pioneros en la tecnología de los faros. En Cataluña solo había tres faros: uno en el cabo de Salou y dos más en Tarragona y Barcelona. Los tres, de luz fija, fueron resultado del esfuerzo de la Junta de Comercio, la institución que regía y fomentaba la actividad comercial e industrial catalana. En el resto de España había diecisiete faros. En 1842 se constituyó la Comisión de Faros con el objetivo de proponer un plan de construcción y mejora del sistema de faros del litoral español. Tan solo once años después, en 1858, ya había cuarenta en funcionamiento y veinte más en construcción. De los veinte faros que hay en Cataluña hoy en día, catorce fueron erigidos entre las décadas de 1850 y 1860. En 1858, la Comisión de Faros complementó el Plan de Alumbrado con el Plan General para el Balizamiento de las Costas y Puertos de España e Islas Adyacentes.

SIGLO XX. CARRERA HACIA LA MODERNIZACIÓN

Si el siglo XIX es el de los faros, el siglo XX será el de los puertos. El puerto de Garraf se construyó en 1901-1902. Esa misma década se realizaron los de Sant Feliu de Guíxols, Palamós, Roses y Blanes. El de Vilanova i la Geltrú se puso en marcha en 1918. Los de Arenys de Mar, Cambrils y L'Ametlla de Mar se empezaron a construir en la década de 1920. El nuevo puerto de Sant Carles de la Ràpita se inició en 1931. Los demás puertos nuevos se construyeron a partir de la Ley de Puertos Deportivos de 1969. Paralelamente, el tráfico naviero registró un crecimiento continuo.

En cuanto a los faros, en 1902 se aprobó el Plan de Reforma del Alumbrado de las Costas de la Península, Islas Adyacentes y Posesiones Españolas del Litoral del Norte de África. El nuevo plan generaliza el sistema de destellos, de manera que facilita la identificación

de los faros. Durante la vigencia de este plan se construyeron los faros de Punta S'Arenella, el cabo de Tossa y Montjuic.

En 1916 se aprueba el Plan de Señales Sonoras. Las principales señales acústicas que ha tenido la costa catalana son la del cabo de Creus y la del cabo de Tortosa. En 1923 se aprueba el Plan de Radiofaros de España, que apuesta por esta tecnología. De 1967 data el Proyecto de Mejora de las Señales Marítimas de España. En cuanto a las fuentes de energía de los faros, se impulsaba la eliminación de las lámparas de petróleo en favor de las de acetileno. Sin embargo, el punto más importante es que se determinaba un criterio estricto en cuanto a la visibilidad de los faros. El plan anterior se completa con el Plan de Señales Marítimas 1985-1989. Este plan, en lo que respecta a las fuentes de energía, prevé sustituir todas las luces de acetileno por lámparas eléctricas. A partir de la revisión de la costa entre Salou y Vilanova i la Geltrú, establece que no se cumplen las condiciones de visión y que, por consiguiente, hay que construir un faro nuevo. En consecuencia, el 1 de enero del año 2000 se inaugura el último faro de Cataluña: el de Torredembarra.

SIGLO XXI. DE LOS USOS NAVIEROS A LOS USOS CULTURALES

En virtud del artículo 149 de la Constitución española, los faros dependen del Ministerio de Obras Públicas. No obstante, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 conllevó el traspaso de la gestión de las señales marítimas a las autoridades portuarias. La Autoridad Portuaria de Barcelona gestiona veinte faros y varias señales marítimas de la costa catalana, desde Portbou hasta Vilanova i la Geltrú, y la Autoridad Portuaria de Tarragona, ocho faros más, desde Torredembarra hasta Alcanar.

En cuanto a los faros, los cambios técnicos son totales. Las linternas son más pequeñas y están perfeccionadas; las luces prevén un sistema de cambio automático si se funden las lámparas; las ópticas giran con motores seguros; las placas fotovoltaicas exteriores producen la corriente necesaria; las antenas son elementos del sistema DGPS, etc. No obstante, las transformaciones tecnológicas "primero las señales radiofónicas y después los sistemas de navegación por satélite, como el GPS o su competidor europeo Galileo" han entrado en competencia con los faros. Aun así, los faros todavía mantienen cierta actividad, para mantenerlos en funcionamiento, y no precisamente por la presencia de los fareros, que ya han sido sustituidos por sistemas automáticos (sujetos, eso sí, a un mantenimiento permanente).

Los faros aportan un elemento de tranquilidad a los navegantes: no es lo mismo vislumbrar una nueva costa amorfa y desconocida que identificar en ella un faro. Ciertamente es que todo el mundo lleva GPS, pero se trata de una máquina fría, mientras que el faro constituye, material y espiritualmente, una luz en la oscuridad.

En este punto, el futuro de los faros como conjunto constructivo se está replanteando. Con la desaparición de los fareros, las viviendas que formaban parte del conjunto han pasado a cumplir otras funciones o están pendientes de uso. En el norte de Noruega, la gente puede albergarse en los faros, mientras que los de Bretaña han sido declarados patrimonio nacional. En Cataluña, algunos faros han sido transformados en centros de interpretación o museos. El faro del cabo de Creus acoge la oficina de información del Parque Natural del Cabo de Creus. El faro del cabo de Tossa se ha rehabilitado para acoger el Centro de Interpretación de los Faros del Mediterráneo y exponer la historia y las características de las señales marítimas de los faros

de Tossa. El faro de La Banya, en el puerto de Tarragona, funciona como extensión del Museo del Puerto de Tarragona. Da a conocer los aspectos generales del mundo de los faros y los específicos de los faros de la zona marítima de Tarragona. Actualmente, el futuro de los faros reside en su pasado, en su papel como testigos

de formas de vida y trabajo pertenecientes a tiempos pretéritos, al tiempo que en su valor arquitectónico y paisajístico. Los faros se han erigido en elementos de identidad que, en plena globalización, se convierten en elementos del patrimonio industrial, antropológico y paisajístico de un país.



Interior del faro de Tossa de Mar

Faro de Punta S'Arenella

El Port de la Selva



El precedente del faro de Punta S'Arenella es una torre de vigía. Durante la Edad Media y Moderna, el litoral catalán era inseguro ante el peligro de los sarracenos y los piratas, lo que motivó que se construyera un amplia red de torres de vigía, fortines y caminos de ronda destinados a garantizar su defensa. El faro se halla precisamente dentro del camino de ronda entre El Port de la Selva y Llançà.

La indefensión de El Port de la Selva, a finales del siglo XIV, queda documentada en la "súplica que los de la Selva [nombre precedente de El Port de la Selva] dieron y presentaron a fray Bertran, abad del monasterio de Sant Pere de Rodes, que en atención a que en tiempos pasados habían sufrido robos, destrucción y malos tratos a manos de los sarracenos enemigos de la Cruz y puesto que existe peligro eminente de mayor daño irreparable en dicho lugar por parte de dichos enemigos, como en dicho lugar no hay fuerza ni defensa alguna para que dichos hombres se puedan defender y contrarrestar a dichos enemigos, suplican permiso para construir en la iglesia una fortaleza para defenderse de sus enemigos, a 11 de marzo de 1397". En consecuencia, se fortificó la iglesia, extramuros, de Sant Sebastia.

Lejos de los peligros de los piratas, en 1891 la Sociedad de Salvamento de Náufragos de Girona reclamó la construcción de un faro. No obstante, fue necesario esperar hasta el Plan de Reforma del Alumbrado de 1902 para que se avalara su conveniencia. Inicialmente se pensó en erigirlo en La Lloia, pero se consideró más adecuado su emplazamiento actual, que tiene más ángulo de visión, aunque está muy azotado por la tramontana. Por fin, en 1913, veintidós años después de que se justificara su necesidad, se inauguró, con destellos blancos de un segundo cada cinco segundos, y de tal modo que las luces de puerto de El Port de la Selva dependieran de él. En julio de 1937, en plena Guerra Civil, se instalaron dos baterías junto al faro. Por un motivo u otro, con frecuencia la luz no funcionó. Concluida la contienda, se habilitaron unos barracones militares que perduraron dos décadas largas. Durante y después de la Segunda Guerra Mundial, los fuertes levantes arrastraron minas a los pies del faro. Muchas fueron desactivadas por la Armada, pero otras estallaron e hicieron temblar el faro. En 1999 la plaza de torrero desapareció definitivamente.

El faro de Punta S'Arenella inspiró una prosa poética de J. V. Foix, que veraneaba en El Port de la Selva.

“El farero de mil bigotes —nunca he sabido cuál era el suyo— me ha preguntado si, por una noche, quería encargarme de la luz. Hemos subido a la torre, me ha enseñado el mecanismo y me ha dado las llaves. Al ponerse el sol, yo aparejaba y encendía según prescripción y norma. De momento, me hechizaba el paso de los haces luminosos por los viñedos —que os parecería que verdean como al mediodía—, por los pinares que se recortan contra la luz y por las piedras. Pero cuál ha sido mi sorpresa —maravilla, prodigio, magia— al darme cuenta de que, en el estallido de la oscuridad, ya noche cerrada, el haz de luz se proyectaba, a cada pasada, en un país nuevo, en paisajes inesperados, en islas no previstas, en regiones de fábula y cuento. No soy en absoluto milagrero; pero os digo que, por dondequiera que se proyectaban los haces de la luz del faro, regulares y monótonos, aparecía lo increíble, como si la piedra de la torre, después, surcara, a velocidad no muy fácil de concebir, todos los mares del mundo y a ras de la orilla. Ha habido un momento en el que he creído que la losa y el castillo fareros eran una nave que andaba de noche, según un proyecto maduro y germinativo.”

J. V. Foix
Diari 1918

Faro del cabo de Creus

Cadaqués



El cabo de Creus se llamaba en la Edad Media cabo de los Diablos, sin duda por el riesgo que conllevaba navegar demasiado cerca. Es el faro situado más al este de la Península Ibérica. El fuerte embate de los vientos, junto con la acción del mar, han desbastado en la roca formas extrañas y han forjado un roquedal de inusual belleza que ha inspirado la paleta de artistas. Antes de construir el faro actual, se estudió la posibilidad de darle otros emplazamientos. La presente ubicación responde a la lógica geográfica, puesto que el faro está construido sobre los cimientos de una torre de señales romana que en la Baja Edad Media también sirvió como torre de vigía.

En la plenitud del peligro turco, se proyectó la reconstrucción de la torre, que el paso del tiempo había reducido a ruinas. Su edificación se consideró tan necesaria que incluso el Consejo de Ciento de Barcelona aportó 200 libras. El faro, a 87 metros de altura, azotado por la tramontana y los fuertes levantes, es un punto de referencia de una de las zonas de navegación más dura de la costa catalana.

Se halla en la punta de L'Esquena, la parte más sobresaliente del cabo de Creus, a unos 400 m del mar y a una altura de 75 m, sobre un acantilado negro con una orografía escarpada y complicada que se precipita sobre el mar y forma varias calas agrestes, frente a la isla de S'Encalladora.

A causa de las corrientes marinas, la cala Culip, en la parte norte del cabo, siempre ha recogido restos de naufragios de todo el golfo de León. El embarcadero de cala Fredosa, en la parte sur, situado a cerca de un kilómetro del faro, sirvió para descargar los materiales de construcción y, una vez erigido el faro, para recibir el avituallamiento. En 1907 se estudió la posibilidad de hacer llegar una carretera, que no se materializó hasta 1968.

Durante décadas el faro estuvo totalmente aislado, como demuestra el hecho de que, en 1935, un operario se hiriera al precipitarse por una ventana y tuviera que quedarse allí nueve días porque no había ninguna manera de trasladarlo a Cadaqués.

El faro del cabo de Creus constituía una necesidad ineludible para la navegación por estas costas angulosas, que siempre han sido

“El farero del cabo de Creus
enciende el fuego con la luz de la luna,
lleva una barba larga hasta los pies
y nunca come ni una migaja.
Hace tres mil años que cuida del faro
y ha vivido setecientos naufragios.
Tiene la mirada en el fondo del mar
o siempre canta malos presagios.
El farero del cabo de Creus
ya solo espera a una doncella.
Vendrá roja hasta los pies
en una barca con buena estrella.
Tal vez ya no fundirá los escollos
ni se deshará contra la tierra.
Llevará el alba en el fondo de los ojos
y avanzará hacia la sierra.”

MIQUEL DESCLOT
El faroner

El poema fue musicalizado en 1977 por el grupo Coses, en su disco *Ara és demà*.

En 1989, Jorge Alfredo Sarraute Sánchez también lo musicalizó para coro.



Faro del cabo de Creus

muy peligrosas cuando sopla la tramontana. Por ello, es el segundo que entró en funcionamiento en cumplimiento del Plan de Alumbrado: fue en 1853, solo diecinueve meses más tarde de que lo hiciera el del Llobregat.

El edificio original tenía planta cuadrangular, con una torre de once metros de altura. Más tarde se amplió con una sala de máquinas al noroeste y tres estancias al sur. El Plan de Alumbrado consideraba necesario un aparato de tercer orden con un plano focal de 86,94 m.s.n.m. (metros sobre el nivel del mar) y un alcance de quince millas. La luz era fija con destellos de tres en tres minutos.

En 1937, a lo largo del mes de octubre, la torre fue ametrallada en tres días distintos y quedó inutilizada para el resto de la guerra. Al año siguiente, en cambio, fue habilitada como semáforo (un semáforo es un telégrafo de banderas o luminoso situado en un lugar muy visible de la costa, para establecer comunicaciones con las embarcaciones). Hasta 1944 no volvería a funcionar con el uso para el que se construyó.

Cinco años después, la Armada española manifestó que la característica del faro se parecía demasiado a la del faro de Béar

en Port-Vendres, en el Rosellón, por lo que se tuvo que cambiar. Desde entonces emite luz blanca, con grupos de dos destellos cada diez segundos, con un alcance de 34 millas.

Complementando las funciones del faro, a cien metros de distancia en dirección este, hay una torre blanca, con los tres vibradores electromagnéticos de la sirena de nieblas. También emite una señal aeromarítima, con prismas que desvían el haz aéreo, para que la navegación aérea los distinga.

La mejoras tecnológicas hicieron que en la primera década del siglo xx la tercera plaza de farero se suprimiera. Finalmente, en 2001 se marchaba la última y más veterana torrera, Elvira Pujol, nacida en L'Escala, quien evocó su relación con este entorno salvaje:



Parque Natural del Cabo de Creus

“Yo vengo de un lugar de arenas amables, que es el golfo de Roses, pero cuando saltas Norfeu las cosas cambian. Había pasado veranos de mi vida en Colera y era un paisaje que me gustaba mucho. [...] Creus, en cambio, implicaba reencontrar el encanto de algo en estado puro. Suponía tener más posibilidades de entrar en relación con el paisaje. Es la complejidad del paisaje lo que me gusta. Esconderme dentro. Durante los veinte años que pasé allí, siempre encontraba un rincón nuevo u otro.”

MARC SOLER

Els fars de Catalunya: un viatge sentimental per la costa
Barcelona: La Magrana, 2007

Faro de Cala Nans

Cadaqués



A lo largo de los siglos xv y xvi, los habitantes de Cadaqués sufrieron una serie de razias: “En el año 1444 vinieron veintidós galeras de moros y quemaron Cadaqués”. En 1523 los turcos capturaron a “muchas personas”; veinte años después, los musulmanes quemaron la iglesia vieja. En 1582, de siete barcos desembarcaron setecientos musulmanes; dos años más tarde, de veintidós naves, dos mil atacantes; tras otros tres años, de cinco buques, “muchos hombres”.

En la costa de la península del cabo de Creus, los vientos predominantes en verano son los misticales y gregales suaves. En esta época del año los vientos se establecen y refuerzan al mediodía, para menguar de noche. En esta zona la tramontana puede soplar de manera imprevista y violenta, sobre todo a partir del 15 de agosto. El resto del año los vientos más frecuentes son la tramontana y el levante, siempre peligrosos.

De ahí la necesidad de un faro. El Plan General de Alumbrado de 1847 previó un faro en la bahía de Cadaqués, sin más precisión. Situado a 26 m.s.n.m., cerca de los acantilados del monte de

Simonets, tiene un gran ángulo de cobertura y ayuda tanto a la navegación que pasa a lo largo de la costa como a la que entra y sale de Cadaqués.

Puesto que abrir un camino de servicio elevaba considerablemente el presupuesto, para construirlo se optó por llevar a operarios y materiales en barca. Se inauguró en 1864 como faro de sexto orden. La luz es blanca con grupos de 4 destellos cada 25 segundos. Como comenta Josep Pla en su libro *Cadaqués*, "el faro arde con su imperturbable paciencia".

El edificio original era menor que el actual: con solo 65 metros cuadrados, aún hay que restarle la estancia destinada al ingeniero y un almacén. A los tres años de estrenarse, los elementos causaron una retahíla de desperfectos que obligaron a reforzar puertas y ventanas. Seis años después, en 1873, una fuerte tramontana impidió



Cadaqués

al farero salir de casa en toda una semana, lo que propició que se decidiera estudiar la posibilidad de abrir un camino de servicio hasta Cadaqués, que no se llevó a cabo hasta tres décadas más tarde. Es el único faro catalán al que no se puede llegar por carretera. Los tres kilómetros de camino que conducen hasta el faro desde Cadaqués son de los más hermosos de la costa catalana.

"Cementerio pequeño sobre el agua serena, último puerto encumbrado sobre la paz eterna.

Barco blanco de cal, frescos cipreses por vela; siempre vigilando el faro de la ruta fiera."

ROSA LEVERONI
Presència i record

Faro de Roses

Roses



El faro actual es el heredero de una larga tradición de alimaras, por lo menos desde 1304. Uno de los corsarios más activos de la época, el provenzal Auzinet, en la primavera de 1451 emprendió una campaña devastadora a lo largo de la costa catalana. En 1523 los musulmanes capturaron a “muchas personas”. Veinte años más tarde, los piratas incendiaron la población. Pasados unos meses, se iniciaba la obra de la ciudadela, única solución para frenar tantas desgracias.

En una costa tan accidentada como la de la península del cabo de Creus, las referencias para la navegación nocturna se centran en los faros de Roses y de Cala Nans. El puerto deportivo de Santa Margarida dispone de un foco de luz, pero no tiene ni un cuarto de siglo de antigüedad. Cabe recordar la ausencia de iluminación en los islotes de Brancs y la isla Massina, así como mencionar los viveros situados a media milla al oeste del puerto de Roses, que —pese a estar balizados— son difíciles de ver hasta que no se está muy cerca. En conclusión, tal como valoraba el Plan de Alumbrado, el faro de Roses tenía una doble función imprescindible: indi-

car la situación del puerto y el extremo sur del cabo de Creus. La luz se eleva sobre la falda del monte Rom, cerca de la punta de la Poncella, donde se halla el castillo de la Trinitat, construido por Carlos I. Para precisarlo más, el faro ocupa el espacio de una antigua batería, doscientos metros por debajo de la fortificación, en un excelente mirador natural.



Ciudadela de Roses

El Plan de Balizamiento (1858) abonaba una luz de categoría local. También preveía señalar con una baliza común el escollo que hay delante de L'Escala. Con buen criterio, se respetó el criterio del Plan de Alumbrado y, así, en 1864, el mismo día y mes en el que se inauguraba el faro de Cala Nans, también lo hacía el de Roses.

El edificio es de planta cuadrangular, mientras que la torre es cilíndrica. La óptica está a 24 m.s.n.m., con una luz blanca con grupos de cuatro ocultaciones, y un alcance de 19 millas. Desde hace tiempo es de óptica fija. La bombilla de 250 W se enciende y se apaga al ritmo de dos aparatos que regulan el paso del fluido eléctrico o de un grupo electrógeno auxiliar.

En 1917 se anuló una de las dos plazas de farero y en 1924 el torrero de Roses amplió aún más sus responsabilidades al pasar a encargarse de la luz de las islas Medes. En 1999 la plaza desapareció definitivamente. Sobre el papel, dependen del faro la baliza de las Medes y las luces de puerto de los puertos de Roses y de L'Estartit.

“Una de las visiones de paisaje más positivamente impactantes que hay en Cataluña es el golfo de Roses. [...] La gente de Roses lo sabe perfectamente, y a ello se debe que estén tan orgullosos de su bahía.”

JOSEP M. DE SAGARRA
Columna “L'Aperitiu”, en *La Publicitat*, 1934

Faro de las islas Medes L'Estartit



Las islas Medes, además de ser un punto de difícil navegación, siempre han ofrecido un baluarte en el que puede instalarse el enemigo. En el siglo xv, para fortificar las islas y evitar que se convirtieran en una guarida de piratas, se realizó una colecta general que permitió construir, en la Meda Gran, un monasterio de la orden de San Juan de Jerusalén. En 1552 se derrumbó parte de la Meda Gran, incluida la fortaleza-convento de los caballeros de la orden.

La navegación por el estrecho entre L'Estartit y la Meda Gran no presenta ningún tipo de inconveniente; en cambio, el existente entre la Meda Gran y la Meda Xica no es recomendable cruzarlo más que con el mar en calma y, preferiblemente, en embarcaciones de poco calado.

Durante la navegación nocturna hay que extremar las precauciones para salvar el Furió de Fitó (una montaña sumergida), en las cercanías del cabo de Begur. A ello se debe que sean tan útiles las luces de referencia en todo este tramo.

No obstante, el Plan de Alumbrado no consideraba necesario ningún faro en las Medes, aunque el posterior Plan de Balizamiento enmendó el olvido y propuso un faro de quinto o sexto orden. Inaugurado en 1868 con una luz de sexto orden, finalmente terminó siendo de tercer orden.

Durante gran parte del siglo XIX, los militares mantuvieron un destacamento en la isla. En un territorio tan reducido, este hecho provocó tensiones y pequeñas disputas de vecindad por incidentes como, por ejemplo, que las cabras se comieran los tomates y las lechugas del huerto del farero.

En febrero de 1916, el torrero vio que una de las barcas que pescaban al bou volcaba al cruzar el freo entre la Meda Gran y L'Estartit. El farero sabía que en el embarcadero de la parte norte se habían refugiado dos marineros en un bote. Bajó a



Islas Medes

buscarlos, los informó de la situación y, sin pensárselo dos veces, se dirigieron al lugar del naufragio. Al darse cuenta el farero de que desde L'Estartit no podían captar la magnitud del aprieto, puso bandera para pedir auxilio. Al poco tiempo, el bote de avituallamiento del faro de L'Estartit y una docena de embarcaciones se dirigieron al lugar del incidente y lograron rescatar a los naufragos y reflotar el bou.

En 1934, el faro se automatizó y dejó de estar habitado. Desde 1982 hay una instalación de placas fotovoltaicas, un regulador y una batería de acumuladores, dirigidos por una célula fotoeléctrica. Un cambiador automático con tres bombillas más de reserva garantiza la continuidad del servicio si falla una.

Faro de Sant Sebastià

Calella de Palafrugell



El cabo de Sant Sebastià delimita el extremo meridional del golfo de León. Su situación provoca que, históricamente, haya sido punto de recalada de los barcos. Por ello, en la región podemos hallar varias torres de vigía, así como el castillo de Esclanyà en Begur, toda una señora fortaleza de época románica. Hay una ruta de las torres de vigía que se puede recorrer en poco más de cinco horas. Pasa por la torre de Calella (s. xvi), la de Sant Sebastià de la Guarda (s. xv), la de Vila-seca (de fecha indeterminada), la de Els Moros o Les Torretes (s. xvii-xviii), la Boera (s. xvi), la de Can Vilà (s. xvi-xvii), la de Mas Borull o Vehí (s. xvi), la de Santa Margarida (s. xvii), la Roja (s. xvi), la del Mas Petit d'en Caixa (s. xiv-xv), la del Mas Sureda (s. xvi-xvii), la del Mas Fina d'Ermedàs y la de Can Vinyes (s. xvi).

Según el Plan de Alumbrado, tenía que ser el faro más importante de Cataluña, el único de primer orden. Aunque no determinaba si debía instalarse en el cabo propiamente dicho o en las islas Formigues, al exigir que el plano focal de la luz estuviera a 167,13 m.s.n.m. y un alcance de 23 millas solo quedaba la opción de que estuviera en tierra firme. La luz tenía que ser blanca, mientras que la luz del cercano puerto de Palamós iba a ser roja y de quinto o sexto orden. Se inauguró con gran pompa en 1857. Antes de que se optara definitivamente por el emplazamiento actual, se estudió la posibilidad de construirlo en el cabo de Begur, pero se desestimó porque era

demasiado próximo al cabo de Creus. En cambio, el emplazamiento actual tenía la ventaja de que iluminaba la costa de Sant Feliu y Palamós. El inconveniente es que se trata de un lugar donde suele haber tormentas eléctricas, como demuestra el hecho de que en 1883 un rayo penetrara en la sala de iluminación del faro y aturdiere al farero del turno de noche, o que en 1909 cayera a seis metros del farero un rayo que lo dejó cegado y paralizado durante cinco minutos. El edificio es el más grande entre los faros construidos en el siglo XIX.

En 1924 se cambió su óptica por una de tipo Fresnel, con lo que se consiguió un alcance de 20 millas para la luz fija y de 31 millas para la luz de destellos. En 1966 la óptica dejó de funcionar y se trasladó al Museo Marítimo de Barcelona. Actualmente emite un relámpago blanco cada cinco segundos. Su gran altura sobre el mar y su potencia de 3.000 W lo hacen visible a una distancia de 58 millas, es decir, más de 100 kilómetros. El faro está conectado a la red de señales mundial DGPS.



Calella de Palafrugell

"Hay una calma profunda en el paisaje. Dentro de la calma, todo tiene una presencia auténtica y parece presentarse de perfil. De las chimeneas de las casas de campo sale una ligera humareda somnolienta y perezosa. Desde encima de Les Pasteres, el mar, en la tarde que declina, parece un cristal transparente alcanzado por una última luz interna: es de un azul pequeño, un azul moribundo de gracia alada, huidiza, sensible. En la ermita, mientras se apaga la tarde, hay una quietud, una paz, una soledad cautivadoras. El viento perdido es como la vaga música de la ermita. Cuando el faro se enciende, hay un instante de deslumbramiento que se convierte enseguida en un rodar indiferente. La luz difusa proporciona a los cristales una calidad de tejido viscoso, de ojos de pulpo. El mar, que los rayos del sol aclaran, se arrastra remota y dormida, como un misterio inasequible. En la lejanía de la tierra, las lucecitas de Palafrugell arden como luciérnagas microscópicas con una pereza que parece evitar su apagamiento definitivo."

JOSEP PLA
El quadern gris

Baliza de las islas Formigues Palamós



Aunque en las islas Formigues se han sucedido los naufragios, como el de 1899, en el que embarrancó un vapor, o el de 1921, en que se hundió otro vapor, y pese a que un informe de 1855 ya recomendaba su balizamiento, ha sido necesario esperar hasta 1982 (¡más de 130 años!) para que se instalara una luz.

La baliza de las islas Formigues se halla en el extremo norte del islote Gran, a ocho metros sobre el nivel del mar. La luz que emite es blanca con grupos de tres destellos cada nueve segundos. La linterna consiste en un cambiador automático de seis bombillas, alimentadas por placas fotovoltaicas.

Faro de Palamós

Palamós



Palamós es una población marinera por excelencia. O, mejor aún, es una población creada para ser marinera.

En 1279 el rey Pedro III de Aragón compró a dos canónigos de Girona las tierras donde luego erigiría Palamós, y que hasta entonces eran un páramo. Dos años después le otorgó la carta puebla, en que le daba el nombre de Puerto Real de Palamós.

Aunque en 1543 el temido pirata y almirante turco Barbarroja asaltó y destruyó Palamós, hacia mediados del siglo XIX Palamós era, junto con Barcelona y Tarragona, uno de los escasos puertos catalanes con infraestructuras para abrigar barcos y facilitar la carga y descarga.

Cuando una embarcación enfoca el puerto de Palamós, debe tener en cuenta la dificultad de acceso debida a la existencia de lajas. A unos 600 metros al sur de la bocana se halla la laja de Palamós, actualmente balizada con una señal de peligro aislado. Para evitar la laja del Molí, que se encuentra al oeste de la punta del mismo nombre y también está balizada con una boya negra, es conveniente pasar a una distancia prudencial del islote de La Galera.

Es por lo tanto comprensible que la Comisión de Faros valorara Palamós y decidiera construir allí dos faros. Inaugurados ambos en 1865, uno, el de la laja de Palamós, era una luz de sexto orden para señalar el extremo del muelle, mientras que el otro, el de la punta del Molí, era un faro de quinto orden en el lugar del mismo nombre.

El faro de la laja de Palamós emitía luz fija blanca y era sideral, es decir, que enviaba sus rayos en todas direcciones (modelo en desuso en la actualidad). En 1919 se desplazó al extremo del muelle comercial y se suprimió la plaza de farero que lo atendía.

El faro de la punta del Molí, más conocido como faro de Palamós, se halla a 23 m.s.n.m. Su luz es blanca, con cuatro y una ocultaciones durante dieciocho segundos. El edificio del faro tenía la peculiaridad de que la torre de la linterna era hexagonal y estaba separada de la vivienda del farero.

Si bien el proyecto inicial de 1865 preveía un espacio para instalar baterías de artillería, ni siquiera durante la Guerra Civil llegaron a instalarse. En julio de 1936 un bombardeo lo dejó gravemente afectado, pero se recuperó; en noviembre de 1936 el crucero *Canarias* bombardeó un mercante amarrado en el muelle, pero no afectó al faro. A partir de febrero de 1937, por orden del delegado de defensa de la población, la luz se dejó apagada. Un mes más tarde, recibió el impacto de una explosión que estropeó el aparato óptico y parte de los cuadros de distribución e inutilizó la vivienda.

En 1975, el edificio estaba en muy mal estado a causa de varias grietas producidas por los bombardeos durante la guerra y por los movimientos provocados por la extracción de piedra en una cantera próxima. Para restaurarlo, se derribó casi por completo y se construyó un nuevo edificio que le da un aire de chalé burgués. Consiste en una torre con la parte inferior de planta hexagonal y la superior cilíndrica con balconada. Delante se encuentra el mirador del faro con un pequeño acantilado y la roca llamada de la Mà del Gegant.

Su óptica es fija: la bombilla se enciende y se apaga mecánicamente. Por si falla el fluido eléctrico, hay un quemador de acetileno y un grupo electrógeno.

Baliza de la laja de Palamós

La baliza de la laja de Palamós, de forma vagamente redondeada, tiene unos 80 metros de diámetro y solo 3,4 metros de profundidad. Según el Plan de Balizamiento, era necesaria una boya. A consecuencia del Plan, el escollo se balizó por primera vez en 1862, lo que la convierte en la baliza más antigua de Cataluña. No obstante, se estropeó enseguida.

El faro de quinto orden de la punta del Molí y la luz sideral en el extremo del muelle no evitaron sucesivos accidentes a la entrada del fondeadero. El último de una larga lista de naufragios fue, en 1887, el del vapor francés *Cheliif*, que embarrancó en la laja; su capitán, hombre de honor, se suicidó dejándose llevar por el barco que se hundía. En consecuencia, la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Palamós dirigió una carta pública al ministro de Fomento en la

que solicitaba una señalización adecuada. En 1905 se colocó una boya de campana que en 1919 fue sustituida por una boya luminosa con una instalación de acetileno. La baliza actual data de 1978. La luz es blanca, a cinco m.s.n.m., con dos destellos cada siete segundos. Como señal diurna, consiste en una columna cilíndrica que sobresale diez metros, de franjas rojas y negras, coronadas por dos esferas negras superpuestas, que indica peligro aislado. Dispone de placa fotovoltaica, regulador, batería y generador de destellos. En noviembre de 1982 un temporal destruyó la linterna y el equipo, por lo que se tuvieron que reemplazar.



Cala S'Alguer

Baliza de Sant Feliu de Guíxols

Pese a su calificación de baliza, tuvo farero titular de 1924 a 1981 y de 1986 a 2007. Disponía de una casa al principio del dique, hasta que quedó derruida por un bombardeo durante la Guerra Civil y el farero pasó a alojarse en el promontorio de Guíxols. Las luces de enfilación de su puerto evitan los varios escollos que hay en la bocana. Datan de 1912, con sucesivos cambios y mejoras.

Faro del cabo de Tossa

Tossa de Mar



Desde el mar es característico y muy conocido el perfil del recinto amurallado que rodea la Vila Vella. Data de los siglos XII al XIV; el conjunto, de callejones estrechos, está catalogado de interés histórico. Integrada en el núcleo urbano hay una torre de vigía de planta redonda, fechada en el siglo XVI.

Entre los motivos que en 1662 alegó el abad de Ripoll, señor de la población, para subir los impuestos, figuran “los extraordinarios gastos que se le acontecen todos los días y que se le pueden acontecer, por rebatos de moros, avisos que hay que dar a los vecinos, provisiones de mantenimientos y vituallas...”.

Como tantos otros faros, este aprovecha las ruinas de una pequeña torre medieval, que sirvió de molino de viento en el siglo XVIII. En un escrito de 1901 firmado por la mayoría de los pescadores de Tossa y dirigido al Servicio Central de Señales Marítimas, se afirma que “el terrible temporal que se desencadenó unos días atrás en esta costa mediterránea y que tantas víctimas causó entre nuestros compañeros de oficio, ha puesto de manifiesto la necesidad imperiosa de que, con la mayor urgencia, se instale el faro proyectado en el cabo de Tossa...”.

Bien a consecuencia de esta carta abierta, bien por otros motivos, un año después el Plan de Reforma del Alumbrado avalaba el faro del cabo de Tossa y, siete años más tarde (1908), la Comisión acordó “que se establezca un nuevo faro entre Calella y Palamós, en la punta de Tossa, que sirva de recalada para indicar la proximidad de Sant Feliu...”.

El faro se inauguró en 1919. Emplazado en el punto más alto del cabo de Tossa, sobre un soberbio acantilado, el faro fue el antepenúltimo edificado de los que aún hoy siguen en funcionamiento. Aunque el plano focal de la luz está a 60 m.s.n.m., como las brumas son excepcionales, nunca ha sido un inconveniente que se halle a tanta altura. Emite luz blanca con grupos de tres y un destellos, con una apariencia de veinte segundos. Tiene un alcance de 17,5 millas.



Tossa de Mar

Tal vez por lo mucho que lo había deseado la gente de Tossa, desde finales de la década de 1920 hasta principios de la de 1970, todos los niños y niñas que hacían la primera comunión, y también algunas parejas al casarse, visitaban el faro, como si de un santuario de peregrinación se tratara.

La plaza de farero desapareció en 1999. Por el convenio con la Autoridad Portuaria de Barcelona, de 2005, la torre se ha convertido en un espacio expositivo gestionado por el Ayuntamiento, que propone al visitante el mundo de los faros como elemento activo del patrimonio marítimo catalán.

Del faro dependen el balizamiento del puerto de Blanes y las luces de enfilación y de puerto de Sant Feliu de Guíxols.

Faro de Calella

Calella



Del mismo modo que en el actual núcleo urbano de Calella se halla la torre de planta cuadrada de Can Bartrina, del siglo xv, también el faro nos remite a las antiguas *torres de moros*.

El Plan de Alumbrado, en lugar de este faro, preveía uno en Canet de Mar. Poco después se produjo un cambio de parecer y se estableció que el de Calella sería de tercer orden, luz fija y destellos de dos en dos minutos. Se desestimó un faro entre Barcelona y Calella porque en las montañas eran frecuentes las hogueras de carboneo y, en la playa, las hogueras relacionadas con la pesca, y todo ello podría provocar que los navegantes no distinguieran las luces.

Dominando una vasta panorámica, el faro de Calella se ubica en un punto conocido como La Torreta porque antes se erigía allí una torre de vigía, lo bastante importante como para disponer de un cañón. No obstante, lo cierto es que su estado era tan ruinoso que en la construcción del faro se aprovechó muy poco la obra preexistente.

Se estrenó en 1859. El edificio se estructuraba en cuatro elementos: el servicio del faro y tres viviendas (la del farero principal,

la del auxiliar y la del ingeniero). En todo caso, la silueta del faro otorga una estampa inconfundible a la población.

En enero de 1936 se ordenó el estudio para situar un radiofaro, pero la guerra hizo que se suspendiera.

En 2006 desapareció la plaza de farero.



Calella

“El faro de Calella no es solo una marca textil sumamente acreditada en toda España, sino una seña náutica muy importante incluso en la era de los radiofaros. Desde hace un siglo constituye una referencia imprescindible para que el navegante nocturno sitúe todos los fondeaderos de la costa desde Barcelona hasta Palamós. La roca sobre la que está instalado, el morro de La Torreta o de La Torrella, sirve de rompecorrientes y ha hecho crecer la playa en la parte del norte, de tal modo que la playa de Calella resulta más ancha y generosa que las playas vecinas e incluso menguada por paseos arbolados es lo suficientemente abundante como para atenuar la calamidad del carril.”

CARLOS BARRAL
Pel car de fora

Faro de Barcelona

Barcelona



Antiguo faro construido en 1772 y transformado en reloj en 1911, conocido como Torre del Relotge

Avieno, en el siglo IV, menciona Barcino con estas palabras: “la sede amena de los ricos habitantes de Barcino, pues un puerto abre allí sus brazos seguros y la tierra está siempre empapada de aguas dulces”.

En la Edad Media, en Barcelona también había atalayas. El Consejo de Ciento había hecho construir una torre en Montgat, a unos 15 kilómetros al norte de la capital, y en la fachada marítima de la muralla barcelonesa estaba la torre de Sant Joan, más tarde incluida en el monasterio de Santa Clara; la torre de Santa Eulàlia, en las Atarazanas; y la de Montjuïc. De 1525 hay un proyecto de puerto, que el plan denomina “Mandratxe”, un término de moda en referencia a Mandraccio, muelle del puerto de Génova, por entonces en pleno esplendor.

Al parecer, la farola del extremo del muelle se erigió en 1616. En 1697 era una torre de base cuadrada, que en su extremo superior tenía una linterna y una luz interior. Medio siglo más tarde, en 1742, las arenas del río Besòs sobrepasaron el rompeolas, llenaron todo el interior del puerto y lo convirtieron casi en un estanque.

Los ingenieros militares, que por entonces eran los únicos responsables de las obras portuarias, elaboraron distintos proyectos de ampliación, con sus correspondientes faros. La torre que se construyó en 1772 aún existe: es la que actualmente se conoce como la Torre del Rellotge.

En 1792-1793, el astrónomo francés Pierre Méchain, con el objetivo de tomar el metro como unidad de longitud, midió el arco de meridiano que pasa por Dunkerque, París y Barcelona. En la capital catalana utilizó como triangulación la puerta de acceso al castillo de Montjuic, la terraza de la Fontana d'Or —fonda de la calle Escudellers donde se alojaba Méchain, precisamente— y el faro del puerto. No se sabe si fue intención de Ildefons Cerdà, pero lo cierto es que si se prolongaran el Paralelo y la Meridiana, se cortarían en la Torre del Rellotge (por la primera vía pasa el paralelo $41^{\circ} 22' 34''$ norte, y por la segunda, el meridiano este de Greenwich $2^{\circ} 10' 20''$).

Con la ampliación del puerto, en 1842 se aprobó la construcción de un farol provisional con torre de mampostería y luz giratoria. En 1855 la instalación fue sustituida por un aparato de sexto orden, visible a 9 millas y con servicio de dos fareros.



Puerto de Barcelona. Grabado del siglo XVIII

El Plan de Alumbrado de 1847 preveía mantener el farol provisional existente y, una vez concluidas las obras de ampliación del dique y de su muelle adosado, sustituirlo por un faro de cuarto orden en su extremo, que sirviera solo como luz de puerto. En 1858 se hizo el proyecto y un año después se inauguró. Sin embargo, con el paso de los años, la ampliación del puerto lo dejó sin utilidad, de tal modo que en 1903 se proyectó sustituirlo por uno nuevo en Montjuïc. En 1907 se apagó definitivamente en beneficio de este.

Como, mientras tanto, se había mantenido el antiguo faro de 1772 sin ningún uso, y puesto que el edificio estaba en perfecto estado, en 1911 se instaló un reloj en cada una de sus cuatro caras, lo que ha motivado que terminara siendo conocido como la Torre del Rellotge. Según un proyecto de 1901, el puerto tendría dos faros situados en las puntas del dique del Este (denominado popularmente "Rompeolas") y del contradique. La luz del contradique se construyó en 1902 y compartía usos con la oficina de los prácticos, pero la luz del dique se fue retrasando a causa de las grandes dificultades técnicas de las obras de prolongación. En 1923 se aprobaron las obras de reforma y ampliación del morro en la prolongación del dique del Este, que incluían un faro. En 1930 finalizó la obra y se inauguró un faro de cuarto orden con una altura del plano focal de 33,20 m.s.n.m. La prolongación del espigón del Rompeolas supuso la demolición del faro en 1968.

Como recoge una crónica de *La Vanguardia* del 13 de junio de 1954, "al término de las obras, el Rompeolas quedó transformado en un largo paseo, hasta el punto de ser considerado como el único paseo marítimo en condiciones de la ciudad".

La base del faro del dique del Este se destinó a restaurante, el popular Porta Coeli, hasta que con la demolición del faro el restaurante se tuvo que trasladar al extremo de la parte nueva del Rompeolas. La recuperación del litoral de la ciudad a raíz de los Juegos Olímpicos, con la rica oferta de ocio y restauración, en especial en el Port Vell, así como la inaccesibilidad a la que se vio abocado, hicieron que el Rompeolas perdiera su popularidad.

En la actualidad, el faro antiguo, la Torre del Rellotge, es el emblema del puerto de Barcelona, mientras que el puerto en sí carece de faro, cuyos servicios han sido sustituidos por luces de balizamiento. De hecho, los sistemas modernos de balizamiento hacen innecesario un nuevo faro, aunque Barcelona es un puerto de primer orden, conectado con 850 ciudades. Actualmente, las mejores referencias

para el navegante son el faro de Montjuïc, la torre de comunicaciones de Collserola —con luces intermitentes—, la Torre Mapfre y la Torre Agbar. Por último, ni que decir tiene que el resplandor que desprende la aglomeración urbana se aprecia a gran distancia.



Barcelona, Puerto Olímpico

“Josep Pla, en *Navegació d'estiu*, realiza una descripción poco amable del lugar [...]. Pero para quienes íbamos con la luz del día, una mañana de domingo cualquiera, el efecto era todo lo contrario. Había aún un motivo añadido que incitaba a la excursión matinal. Lo que habían sido las antiguas dependencias del faro se habilitaron como restaurante: el Porta Coeli, la puerta del cielo. Era una excusa, amable, para ir. La breve navegación por las aguas del puerto a bordo de las golondrinas era como una especie de viaje, una pequeña aventura guiada quizá solo por un indefinible sentimiento de huida. El extremo del rompeolas, una especie de *finis terrae* particular... La luz y la llanura del mar batían los grandes bloques y señalaban caminos remotos que convocaban la imaginación.”

MARC SOLER

Els fars de Catalunya: un viatge sentimental per la costa
Barcelona: La Magrana, 2007

Faro de Montjuïc

Barcelona



En 1902, el Plan de Reforma del Alumbrado consideraba conveniente construir un nuevo faro para la ciudad de Barcelona, habida cuenta del incremento del tráfico, la ampliación ininterrumpida del puerto que dejaba siempre atrás el faro del puerto y la voluntad de conseguir un mayor alcance geométrico que el proporcionado por el faro del Llobregat. Una vez hallado un lugar conveniente, se construyó una estructura provisional con una luz de cuarto orden (1906). Vistos los resultados, se reemplazó el petróleo con una luz de incandescencia que la hacía visible a 30 millas (1915). Más tarde se encargó el proyecto definitivo y, mientras seguía en funcionamiento la estructura provisional, se erigió el edificio definitivo que estrenó la iluminación en 1925. La instalación era tan moderna que hasta hoy no ha sufrido ninguna transformación importante, a parte de la sustitución del grupo electrógeno y de la incorporación de un cuadro de mandos automático y una baliza de emergencia dotada de un prisma giratorio, mejoras que le permiten una autonomía de veinte días. Actualmente, el edificio también se utiliza como pequeño centro de convenciones del puerto de Barcelona.

En la cumbre de la montaña de Montjuïc, desde el siglo *x*ⁱ ha habido una torre de comunicaciones orientada a la navegación marítima. Esta, bien transformada, ha quedado integrada dentro del castillo.

Hay quien dice que los vigías de Londres y de Montjuïc son los más antiguos del mundo que han ejercido siempre en el mismo lugar. Durante la Edad Media, como código de señales utilizaban hogueras durante la oscuridad y humaredas durante el día. Hay noticias de que en el siglo xv, además de la torre de Montjuïc había otra en Montgat. En cada una había dos guardias que utilizaban velas durante el día y fuego de noche. En 1535, el emperador Carlos pidió a sus consejeros que lo informaran del código en uso en la torre de Montjuïc. Un viajero de la época de Felipe II relata: “en la cima del mencionado Montjuïc hay un torre o atalaya, desde la cual se divisan las galeras y navíos que vienen de lejos y se hace señal a los ciudadanos de que llegan”. A finales del siglo xvi, la torre disponía de tres astas: dos inclinadas, a los lados, y una vertical en el centro. De las inclinadas cuelgan unas bolas que sin duda servían como código de señales. A raíz de la construcción de la fortaleza, que aún hoy subsiste, se mantuvo el sistema de señales desde la torre de vigía. En 1858 su sistema se sofisticó al extremo, hasta el punto de que se afirma que es el más complejo de los sistemas de comunicación óptica. Ideado por el capitán de la marina mercante Agustí Mauri, consistía en un asta vertical cruzada por dos palos, donde a base de banderas y bolas de madera se codificaban 220 mensajes con los que se proporcionaban detalles a los consignatarios, armadores y gente de mar de los barcos que se dirigían al puerto. En cierto modo, la continuación contemporánea de esta torre es la actual torre de comunicaciones de Montjuïc, obra del arquitecto e ingeniero Santiago Calatrava, inaugurada en 1992, con motivo de los Juegos Olímpicos.



Barcelona. Torre de Telefónica, de S. Calatrava

Vicenç Garcia, el rector de Vallfogona, le dedicó la siguiente composición:

“Gran señalador de moros	Que no tienes más que la lengua
Que de tus ojos van huyendo	Y esa, para dar aviso.
Temiéndolos porque los tienes de fuego	Solo me enfada esa torre
No los quemas vivos.	Que con una mano de tres dedos
Pues dicen quienes te conocen	Habla con signos a la costa,
Que eres un cobarde fermentido,	Secretos del mar descubriendo.”

Farola del Llobregat

Barcelona



La zona del delta del Llobregat obliga a navegar con prudencia, ya que hay un arenal a 50 metros de la playa y las sondas varían por el movimiento de los fondos que ocasionan los temporales. Los días que el viento terral sopla con fuerza, las olas tienden a crecer y a romper fácilmente, razón por la que conviene navegar lejos de tierra, o extremar la vigilancia del calado.

La partida donde ahora está la farola, en el propio delta, se llama La Marina. Colindante con ella, siguiendo la costa en dirección a Barcelona, se halla la partida de Can Tunis.

En el siglo **xvi** se estaba construyendo una torre de vigía. Se sabe que se hacían alimaras, que figuraba en todos los portulanos y libros de derrota, y que su base siempre estaba a punto de ser erosionada por la corriente fluvial. Para impedirlo, las autoridades pagaron un sobresueldo a la guarnición para que lo evitara todo lo posible. Durante la Guerra de los Segadores, la torre se derribó, se reconstruyó y se volvió a derribar. En 1693 se convirtió en un fortín. Durante la Guerra de Sucesión se demolió y reedificó.

El proyecto de farola arranca de la sociedad civil barcelonesa. Dos años antes de que se llegara a aprobar el primer Plan de Alumbrado, se aceptó un proyecto para erigir un faro de recalada, tanto para reconocer el puerto de Barcelona como para señalar los peligrosos bajos que hay en la desembocadura del Llobregat.

El suelo, de sedimentos fangosos aportados por el río, aconsejaba que la estructura fuera de hierro, como poco después se

construirían los faros del Ebro. Sin embargo, la Comisión de Faros acordó hacerla de piedra, utilizando como cimientos la antigua torre de vigía.

El Plan de Alumbrado le otorgaba un lugar importante en la jerarquía de faros: fue el primero que se edificó y, en el conjunto de Catalunya, el segundo en importancia, por debajo solo del de Sant Sebastià. Disponía de un aparato de segundo orden a 30 m.s.n.m., con un alcance de 18 millas.

Cuando en 1903 se planteó la construcción de un faro en Montjuïc, se pensó en eliminar el del Llobregat y dejar solo una baliza en los bajos del río. Sin embargo, la información pública abierta para consultar sobre el proyecto del faro de Montjuïc puso de manifiesto que a veces lo cubría la niebla. Ante estas circunstancias, en 1928 se decidió conservar el faro del Llobregat.

Actualmente posee una óptica catadióptrica de segundo orden, gran modelo, con un alcance de 23 millas, y un destello cada cinco segundos. El edificio es el original, ampliado en una planta. La forma de la torre, de 35 metros de altura, es poligonal, de piedra.

Uno de los méritos de la farola es que, situada en la desembocadura de un río, no se ha derrumbado. Hoy en día este peligro ha desaparecido, pero hay otro: el Plan Director del Puerto de Barcelona, de 1998, hará que la farola, a partir de 2011, quede inservible y rodeada de actividades portuarias.

El Plan de Balizamiento no proyectaba ninguna otra señal entre el Ebro y la desembocadura del Llobregat. En la actualidad hay unas boyas cardinales de aguas navegables que el navegante debe tener en cuenta.

"... Al pie de la farola, tres veintenas de familias de pescadores acampan en cabañas primitivas, constituyendo típica barriada de 600 vecinos. Es remarcable la sanidad que allí reina, observándose en los matrimonios que tienen todos numerosa prole."

FRANCESC CARRERAS CANDI
Geografia de Catalunya, 1913-1918

Faro de Sant Cristòfol

Vilanova i la Geltrú



En este sector de la costa, actualmente, el navegante nocturno se orienta por el campanario de Sitges, la alta chimenea térmica de Cubelles y por el faro de Sant Cristòfol, pero un siglo atrás todo era de una oscuridad informe. En los siglos XIII al XVI la región fue un punto habitual de ataque de los piratas berberiscos, de los que se tuvieron que defender con torres de vigía, como la de Adarró, Enveja, L'Oncllet y Miralpeix. La más importante es la de Enveja, también llamada de Sant Joan. Durante la primera guerra carlista sirvió de lugar de observación. El propio faro del municipio de Vilanova i la Geltrú, emplazado en la punta de Sant Cristòfol, está al lado de una antigua torre de vigía. El Plan de Alumbrado obviaba la instalación de ningún faro entre el de Tarragona y el del Llobregat, pero con la posibilidad de otras luces menores en puertos intermedios.

La necesidad de una señal más potente condujo en 1898 a aprobar una torre nueva, de 21 metros de altura, de tercer orden, con un alcance de casi 34 millas. El nuevo faro se encendió en 1905. A partir del primer cuarto del siglo XX, se empezó a urbanizar esta zona de playa y se construyeron las primeras casas de verano novecentistas. Durante la Guerra Civil el faro estuvo apagado del 13 de febrero de 1937 al 6 de marzo de 1939.



Vilanova i la Geltrú. Torre de Enveja

Faro de la punta de La Galera

Torredembarra



La torre, actualmente llamada Torre de la Vila, da fe del origen del nombre de la localidad, Torredembarra. Del núcleo histórico de la población se conservan restos de la muralla del siglo XII, y el castillo-palacio de los Icard, de estilo renacentista.

El Plan de Alumbrado desestimaba la necesidad de una luz en todo este tramo de la costa. Se tuvo que esperar hasta finales del siglo XX para que el Plan de Señales Marítimas avalara su necesidad.

El plan imponía como condiciones de visibilidad que en una altura de observación de 16 metros desde un barco situado a una distancia de hasta 20 millas se divisara al menos un faro y, en segundo lugar, que un observador a una altura de 4 metros en una embarcación tenía que divisar dos faros cuando estaba a menos de 12 millas de la costa. Las condiciones no se cumplían entre los faros de Vilanova i la Geltrú y el cabo de Salou, por lo que se construyó uno en Torredembarra.

La autoría del diseño es del arquitecto Josep Llinàs, que fue finalista de los premios FAD. Inaugurado el 1 de enero del año 2000, es el último faro construido en la Península Ibérica, el más alto de Cataluña y uno de los pocos construidos en Europa en el siglo XXI.

Faro de Aragón y faro de La Banya Tarragona



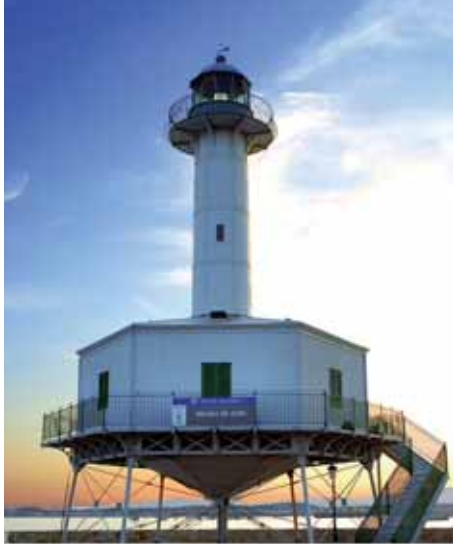
Hoy en día, el navegante nocturno que entra en Tarragona se orienta por la baliza luminosa del oleoducto y el resplandor que emana la ciudad.

Los jurados de Tamarit, preocupados por la piratería, en 1562 encargaron una torre de vigía: la Torre de la Mora, muy cerca del término municipal de Tarragona. A lo largo del siglo XVIII, el Camp de Tarragona progresó a consecuencia del fuerte impulso económico provocado por el comercio con América. Por ello, el puerto de Tarragona adquirió una gran importancia. Ya en el siglo XIX, el Plan de Alumbrado (1847) propuso un aparato de tercer orden, con luz fija blanca y destellos de cuatro en cuatro minutos. Sin embargo, las obras de ampliación del puerto hicieron que en 1849, de manera provisional, se colocara en la punta del dique un farol sin óptica, hecho de quinqués ordinarios. Una adenda al plan de 1858 permutaba las características del faro de Salou por el



Punta de La Mora

de Tarragona, de modo que este último quedaba reducido a una luz local, mientras que el cabo de Salou merecía un aparato de tercer orden. La única modificación fue la sustitución de los quinqués por una luz de parpadeo, suspendida de un soporte con garita metálica. Más tarde se erigió una especie de castillete piramidal de madera, coronado por una linterna hexagonal sobre una plataforma circular con barandilla de hierro. En 1919, con la madera del castillete ya pudriéndose, se elaboró un nuevo proyecto, que permitió, cuatro años después, estrenar, por fin, un faro definitivo: el faro de Aragó. Habían transcurrido 128 años desde el primer proyecto. La



Faro de La Banya

falta de definición de la característica, que imposibilitaba identificarlo unívocamente, obligó en 1952 a cambiarla por destellos equidistantes de luz verde.

Las continuas obras de ampliación del espigón dejaban el faro cada vez más atrás y la luz verde, que tendría que señalar la bocana del puerto, ya no correspondía a la realidad. Así, en 1978 recobró el color blanco con dos destellos repetidos cada doce segundos. Con un uso cada vez más marginal, en 1983 el director del puerto de Tarragona pidió a la Comisión de Faros trasladar el faro metálico de La Banya, en el delta del Ebro, a la punta del dique de Llevant. Trasladado pieza a pieza, y bien restaurado, en 1990 se apagó el faro del muelle de Aragó y se encendió el faro de La Banya, como luz de puerto.

El faro de La Banya es el último testigo de las antiguas estructuras metálicas de los faros. Desde 1993, en lo que fue la vivienda del torrero, se muestra una exposición permanente, muy didáctica, de señales marítimas. En 2003 se convirtió en el Museo de Faros y extensión del Museo del Puerto de Tarragona.

Faro de Salou



Navegar cerca del faro de Salou implica tener mucho cuidado con la laja que hay delante de la cala de Els Crancs, al suroeste del promontorio. El faro del cabo de Salou constituye la mejor referencia nocturna para los navegantes. Gracias a la entrada que describe el cabo dentro del mar, tiene un gran ángulo de visión: desde el faro se divisan perfectamente el de Tarragona y el de la isla de Buda.

Si del fondeadero de Salou salió en 1229 la expedición de Jaime I a la conquista de Mallorca, también la región de Salou fue el objetivo de innumerables expediciones de piratas. Tras las terribles incursiones en la costa del Camp de Tarragona en 1408, la Mitra de Tarragona acordó con el Consulado y la Comuna del Camp “poner a un hombre de guardia en la torre de Salou, que avisara con fuegos si estaba la tierra segura de moros”. En 1455, el corsario provenzal Auzinet, junto con otros piratas, “damnificó” el puerto de Salou. Aun así, el siglo xv fue bastante pacífico en comparación con la centuria siguiente. En 1509, con la excusa de los piratas y de posibles brotes de peste, el puerto se mantuvo cerrado (aunque parece que el verdadero motivo hay que buscarlo en que hacía la competencia al puerto de Tarragona). En 1522, piratas musulmanes desembarcaron en el Racó de Salou. En 1530, el arzobispo de Tarragona ordenó la construcción de la gran torre de Salou, conocida como Torre Vella o Torre de Carlos V. Siete años después se construyó, junto al puerto, una torre-atalaya de defensa y refugio. La ciudad aún cuenta con la torre de vigía llamada Vella o de Barenys, que acoge un centro cultural y el

atractivo Museo del Esmalte. En el siglo XVIII, Salou conoció un gran tráfico vinculado a la Comuna del Camp de Tarragona y, sobre todo, al comercio de Reus, hasta que en 1789 se decretaron privilegios para el de Tarragona. Aun así, los comerciantes de Reus intentaron la construcción de un canal de Reus a Salou, del que se llegó a poner la primera piedra, pero que tras una serie de dilaciones, con la Guerra de la Independencia Española por en medio, se dejó en el olvido. Con todo, al volver la paz se hizo construir un muelle (1816-1820), aduana y capitanía; en 1865 aún atracaban mercantes.

El Plan de Alumbrado solo preveía una luz local porque consideraba el faro de Salou de poca entidad. En cambio, abogaba por un faro más importante en la punta externa del dique del puerto de Tarragona. Más tarde, la Comisión de Faros cambió de parecer y priorizó el cabo de Salou porque, además de servir para la recalada del puerto, tenía un alcance superior a lo previsto, lo que lo hacía muy útil como luz de costa. Todo ello motivó que se inaugurara, en 1858, el quinto de todos los faros construidos en cumplimiento del Plan de Alumbrado.

La torre está situada a veinte metros de la orilla del mar, sobre una roca que se asoma a plomo. Para construirla se tuvo que llevar a operarios, utensilios y materiales en barcas. Hasta 1934 no contó con camino de servicio, así que los fareros salvaban los ocho kilómetros de distancia hasta Vila-seca campo a través o en barca. La estructura constaba de una torre cilíndrica en medio de un edificio de planta cuadrangular, que se ha conservado con pocas alteraciones.



Salou. Puerto

Faros del delta del Ebro

El delta del Ebro, que se adentra doce millas en el mar, con un fondo poco profundo, merece una atención especial por parte del navegante. El fondo de arena no presenta una profundidad constante junto a la costa, lo que hace que las corrientes y los temporales creen barreras móviles. Con el mal tiempo, el oleaje tiende a crecer y acentuar las corrientes. En estas condiciones concretas, los navegantes tienen que alejarse al menos dos millas de la orilla. Junto a los problemas de navegación, en el Ebro siempre ha habido un sistema de defensa fluvial para evitar la entrada de piratas. Un apunte de 1335, al hablar del territorio de Tortosa, menciona “el castillo de Sant Jordi, la villa de la fuente del Perelló, el castillo de Camarles, y el castillo de La Granadella, y la torre de L’Antic, y el castillo de L’Aldeia, y el castillo Burgacènia, y la torre de La Candela, y la villa de Porqueria, y la torre del lugar de Vinaxarop, y la torre de Roquacorba, y el castillo y lugar de Fullola [...] y la torre de La Carrova, y el castillo y la villa de Amposta, y el lugar de Ametller, y la torre, y monasterio de Santa Maria de la Ràpita...”. No obstante, toda esta red defensiva no evitó que, a mediados del siglo xv, el curso inferior del Ebro fuera una de las regiones más frecuentadas por los berberiscos y por los moros del reino de Granada.

En cuanto al siglo xvi, la piratería configuraba un rosario de padecimientos de nunca acabar. En 1576, atendiendo a la súplica de la ciudad de Tortosa, Felipe II ordena la construcción de una nueva torre en el puerto de Els Alfacs: la torre de Sant Joan. Tortosa estaba atemorizada: en 1580, en la punta del Alvet, a la entrada del puerto de Els Alfacs, la ciudad construía una fortificación al tiempo que dotaba de artillería la torre del Codonyol. Se sabe, también, que hacia esa fecha el municipio de Tortosa mantuvo guarniciones en la torre de L’Àguila y en la cala de L’Ametlla. Sin embargo, tanta precaución no evitó que, en 1588, veintidós galeotas de musulmanes saltaran a tierra y capturaran a mucha gente. Los frecuentes naufragios, con pérdidas muy elevadas, en todo el perfil del delta, hicieron que el Plan de Alumbrado propusiera tres faros: el del Fangar, el del cabo de Tortosa y el de La Banyà dels Alfacs. Los tres se iluminaron en su respectiva estructura definitiva en 1864 y dieron servicio casi un siglo. Esta propuesta remitía a modelos ingleses y norteamericanos, una tipología sin precedentes en la Península Ibérica. Los modelos que se quería copiar tenían una cimentación a base de pilotes de rosca de hierro forjado, adentrados hasta una profundidad que evitara su desgaste, erosión y desestabilización por los vientos y las olas. Eso sí, la hipotética ventaja

de estas torres dispuestas para que el oleaje pase a través, sin apenas hallar resistencia por el escaso diámetro de los pilotes, se convertía en un factor de riesgo grave en caso de grandes tormentas, cuando la altura de las olas llegara hasta la construcción central.

Con un centro de gravedad y de resistencia muy elevado, la presión ejercida sobre la base se multiplicaba proporcionalmente por el efecto de palanca, desestabilizando los puntos de anclaje que, al ser de hierro forjado, se habían ido oxidando. Este proceso había motivado que uno de los precedentes directos de los faros del delta del Ebro, el de Outer Minot, en la desembocadura del Támesis, a raíz de una tempestad, se hundiera de repente, y que los cadáveres de los dos guardianes no se recuperaran jamás (1851). Para solucionar estos inconvenientes, los faros del delta del Ebro, en primer lugar, tenían el centro de gravedad muy abajo; en segundo lugar, lejos de la línea de costa, no estaban expuestos al embate del oleaje; y, en tercer lugar, en vez de ser exclusivamente de hierro forjado, combinaban varias calidades de hierro. Los tres se iluminaron en su respectiva estructura definitiva en 1864 y dieron servicio casi un siglo.



Parque Natural del Delta del Ebro, con faro al fondo

“Los vientos de la zona, todos duros, en especial los mistrales y levantes, los cambiantes bancos de arena, un balizamiento deficiente, han dado lugar a que Els Alfacs, el golfo de Sant Jordi, con las playas del Fangar y las bocas del Ebro, y La Banyà... hayan sido un cementerio de barcos, que, preferentemente si se ha tratado de cascos de madera, han ido haciéndose lecho en el fondo y la arena se los ha ido engullendo y no ha quedado ni rastro.”

LLUIS MILLAN

Naufregis a la mar de l'Ebre

Faro de la punta del Fangar Deltebre



El Plan de Alumbrado preveía un servicio local, de quinto o sexto orden, para indicar su situación.

La luz se encendió en 1860 sobre una torre provisional, aunque a los cuatro años fue sustituida por una estructura definitiva de hierro, con una luz fija de sexto orden, a una altura de ocho m.s.n.m.

A partir de 1929 el faro dejó de contar con fareros, y se anexionó al faro de Buda, factor que aceleró su deterioro. En 1956 se desmontaron las paredes y solo subsistió la torre pelada.

En 1972 fue sustituido por una torreta metálica situada sobre una plataforma, y en 1986 se inauguró una torre de hormigón, con una banda roja, de veinte metros de altura y tres de diámetro, ciertamente útil, pero sin el encanto de la vieja.

Farola del cabo de Tortosa (o faro de la isla de Buda) Deltebre



El cabo de Tortosa es el punto más sobresaliente de la isla de Buda, en las bocas del Ebro. Por ello, el faro también es conocido como el faro de la isla de Buda o, simplemente, la Farola.

Según el Plan de Alumbrado, era la torre más importante del delta, tanto, que en su momento fue el faro metálico más elevado del mundo, con el consiguiente problema de estabilidad. Encendió su luz en 1860, sobre una torre provisional, si bien cuatro años más tarde ya había sido sustituida por una estructura de hierro que sostenía tanto la torre de la linterna como la vivienda de los tres fareros.

La estructura de tubos de hierro forjado tenía 50 metros de altura y tres de diámetro, apuntalada verticalmente sobre el terreno y trabada por una estructura prismática en celosía. En la parte superior había una luz con eclipses de minuto en minuto, con un aparato de segundo orden.

Finalizado el conflicto bélico, se restableció el servicio, pero con la construcción sucesiva de embalses por la cuenca del Ebro no llegaban tantos sedimentos, así que el mar iba avanzando y socavando las construcciones protectoras del faro y sus cimientos.

En 1958 un temporal, combinado con la crecida del río, arrastró la caseta de acumuladores y dejó la farola sin luz. A partir de entonces quedó rodeada de agua, totalmente oxidada. Mientras se debatía un nuevo proyecto, la Nochebuena de 1961 una tormenta derrumbó la estructura definitivamente.



Pocas semanas después se erigió una construcción efímera, de 48 metros de altura. Un informe de la Inspección Central alertó del continuo avance de las aguas marinas. Pese a las obras de defensa, los cimientos cedieron, la farola se inclinó y, finalmente, se hundió en 1965. En 1984, al fin, se estrenó la torre actual. Consiste en una torre metálica aislada, situada a dos millas de la orilla, de color negro y aluminio. Dispone de un castillete metálico, con una instalación fotovoltaica que emite destellos aislados blancos. También tiene reflector de radar y sirena de niebla.

“Cuando lo plantaron estaba bastante cerca del agua, pero en una década se quedó a casi dos kilómetros tierra adentro; después el pico del delta empezó a menguar y el mar fue acercándose a aquel faro de forma pintoresca. Era como una peonza metálica de la que surgía, encumbrada, la columna que remataba la luz, y el conjunto que parecía enjaulado por unos tirantes de hierro. El mar se comió el faro...”

CARLOS BARRAL
Pel car de fora

Faro de La Banyà Sant Carles de la Ràpita



Se tiene noticia de que hacia 1504 había una torre de vigía en la península de Els Alfacs.

Según el Plan de Alumbrado, era necesario un faro para facilitar la entrada de las embarcaciones que querían refugiarse en Els Alfacs, evitando a la vez los bajos que hay en la zona. A tal efecto preveía una luz fija y un aparato de tercer orden.

Por otra parte, el Plan de Balizamiento comentaba que era necesaria una boya de campana en la punta del Galatxo para señalar la entrada de la rada de Els Alfacs, como complemento del faro de La Banyà. El faro, una gran estructura de hierro de 19 m de altura, se estrenó en 1864 con una luz fija de tercer orden y se convirtió en el segundo en importancia de los tres previstos en el delta.

No tenía camino de servicio y el aprovisionamiento solía hacerse por mar. Si resultaba imposible, se hacía a pie por la punta del Clot, recorriendo diez kilómetros de distancia. Con servicio de dos fareros, las viviendas eran minúsculas: una estancia y una cocina (hasta 1913 no dispusieron siquiera de una cisterna de agua potable). En 1943 de automatizó. A iniciativa del director del puerto de Tarragona, se trasladó pieza a pieza a ese puerto, donde se ha puesto en valor.

La torre actual que hay en el delta del Ebro se erigió en 1978. Es de hormigón, cilíndrica, más ancha en la base, con bandas blancas y negras y de 26 metros de altura.

Faro de la punta de La Senieta Sant Carles de la Ràpita



La torre del Moro, de Alcanar, si bien está más cerca de Sant Carles de la Ràpita que del cabo de su municipio, parece que corresponde a la torre del Codonyol (torre de vigia).

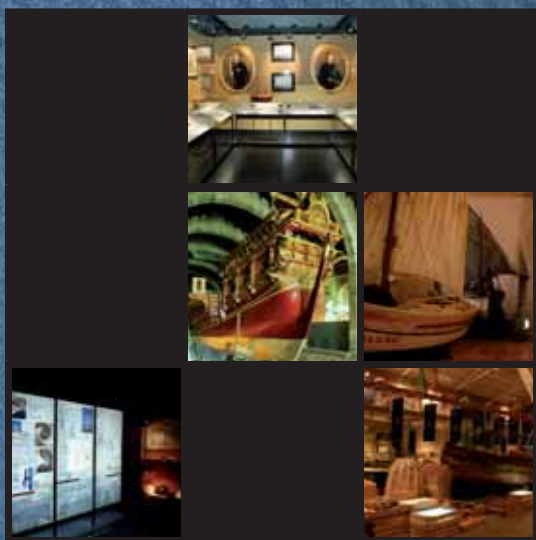
Que la torre era necesaria lo pone de manifiesto que, a finales del siglo **xvi**, las religiosas del monasterio de La Ràpita abandonaran el lugar excusándose en que estaba demasiado expuesto a la piratería. En cuanto al faro en concreto, es el sucesor de los fuegos que tiempo atrás se encendían en la torre de Sant Carles.

El Plan de Balizamiento preveía una luz de puerto, que se estrenó en 1864 con una luz de sexto orden.

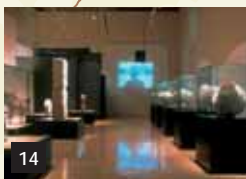
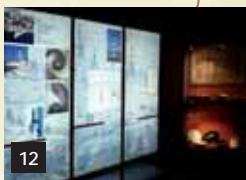
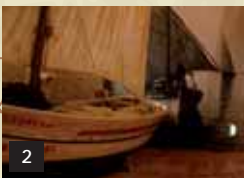
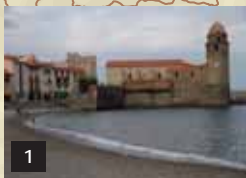
La expansión urbana de Sant Carles diluyó la luz, que cada vez más se confundía con las del resto de la población. En 1956 la Comandancia de Marina se quejó y motivó que las pantallas fueran sustituidas por un juego de centelleadores eléctricos, mientras que el anterior sistema óptico se donó al Museo Marítimo de Barcelona.

Actualmente, el faro, junto con la boya de campana y de salvamento fondeada en el suroeste de la punta del Galatxo, señala de noche la entrada al puerto de Els Alfacs.





EQUIPAMIENTOS DE LA RED DE MUSEOS MARÍTIMOS DEL LITORAL CATALÁN





1. Consejo General de los Pirineos Orientales

Cotlliure

El Port de la Selva

Roses

2. Museo de la Anchoa y de la Sal

L'Escala

3. Museo del Mediterráneo

Torroella de Montgrí

4. Museo de la Pesca

Palamós

5. Museo de Historia

Sant Feliu de Guíxols

6. Museo del Mar

Lloret de Mar

7. Museo de Mataró

8. Museo de la Marina

Mataró

9. Museo Municipal de Náutica

Vilassar de Mar

El Masnou

10. Consorcio El Far

Barcelona

11. Museo Marítimo

MAR MEDITERRÁNEO



0

30 km

Consejo General de los Pirineos Orientales

Castillo Real de Collioure

Place du 8 Mai 1945

66190 Collioure

Teléfono: + 33 (0)4 68 82 06 43

www.cg66.fr



El Castillo Real de Collioure es una gran fortaleza construida sobre el emplazamiento de un antiguo *castrum*. Fue vivienda de los reyes de Mallorca entre los siglos XIII y XIV. El castillo se convirtió en fortaleza en el siglo XV y después en ciudadela en los siglos XVI y XVII. Una exposición permanente presenta el patrimonio marítimo: la navegación con vela latina, la pesca y la técnica de construcción.

La iglesia de la Virgen de los Ángeles, prácticamente rodeada por el mar y su célebre campanario, un antiguo faro medieval que anunciaba la posición del puerto de Collioure, de día con humo y por la noche con fuego, se construyó en 1684, aprovechando como campanario el faro existente, que perdió su uso, el de señalar la entrada del puerto.

Museo de la Anchoa y de la Sal L'Escala

Av. Francesc Macià, 1
17130 L'Escala
Teléfono: 972 776 815
www.anxova-sal.cat



L'Escala ha conservado, a lo largo de los siglos, una industria que le ha reportado fama mundial: la salazón de anchoas. El Museo de la Anchoa y la Sal muestra la historia de la pesca y la salazón de pescado azul, desde el siglo XVI hasta hoy, y nos sumerge en un tiempo, un patrimonio y unos conocimientos únicos en la costa catalana. Dispone de sala de audiovisuales, conferencias y espectáculos con capacidad para 75 personas, foto aérea luminosa y pantalla táctil con información sobre el patrimonio cultural y natural de L'Escala, salas de exposición permanente, sala de exposiciones temporales, sala de consulta y talleres, rutas y visitas tanto culturales como literarias, guardarropas, tienda, venta de botes de anchoa y acceso adaptado.

Museo del Mediterráneo

Torroella de Montgrí

Ullà, 31

Can Quintana

17257 Torroella de Montgrí

Teléfono: 972 755 180

www.museudelamediterrania.org



El Museo del Mediterráneo os abre las puertas al descubrimiento del espacio humano del Mediterráneo. Una experiencia participativa para grandes y pequeños que nos invita a oler los aromas del Mediterráneo, escuchar sus sonidos y músicas, tocar su historia y disfrutar de un audiovisual panorámico que nos acerca a la realidad de hoy.

Museo de la Pesca Palamós

Moll pesquer, s/n
17230 Palamós
Teléfono: 972 600 424
www.museudelapesca.org



El Museo de la Pesca, único en el Mediterráneo en su especialidad, presenta el pasado, presente y futuro de la pesca a través de una exposición permanente y de un conjunto de actividades vinculadas al hecho marítimo y pesquero de la Costa Brava.

Exposiciones temporales, visitas, talleres, itinerarios, actividades, congresos, cursos, jornadas y seminarios y actos varios.

Museo de Historia Sant Feliu de Guíxols

Sede principal: Edifici Monestir - Pl. Monestir, s/n
Sección de Salvamento Marítimo - Turó Guíxols, s/n
17220 Sant Feliu de Guíxols
Teléfono: 972 821 575
www.guixols.cat



El Museo de Historia de Sant Feliu de Guíxols tiene su origen en la exposición, en 1904, de los hallazgos arqueológicos del poblado íbero de Guíxols. Desde entonces ha ido creciendo y se ha convertido en una institución con una clara vocación de servicio a la comunidad. En la sede principal, dentro del conjunto monumental del Monasterio de Sant Feliu, se describe la evolución de la ciudad y se muestra parte de sus fondos arqueológicos, artísticos, marítimos e industriales. Un capítulo aparte merece el espacio dedicado al médico rural, cuyo objetivo es exponer la situación sanitaria y los condicionantes en la salud en Sant Feliu de Guíxols y la Vall d'Aro, así como los aspectos que han caracterizado la acción de estos médicos y médicas de pueblo. Además, el museo cuenta con una subsección dedicada al salvamento marítimo.

Museo del Mar Lloret de Mar

Passeig Camprodon i Arrieta, 1
17310 Lloret de Mar
Teléfono: 972 364 735
www.lloret.cat



La historia de Lloret es la historia de un pueblo situado junto al mar y de las vivencias de una gente emprendedora que siempre ha optado por los caminos que le ofrecían las aguas de sus playas. La tematización de Can Garriga es como un viaje que se inicia con los recuerdos de una relación antigua, entre Lloret y el mar. Sigue con los viajes y el comercio de cabotaje por el Mediterráneo y las grandes aventuras de altura de los pilotos y navegantes de Lloret.

Museo de Mataró

Can Serra - Museo de Mataró

El Carreró, 17-19
08301 Mataró
Teléfono: 937 582 401
www.mataro.cat
Cerrado por reformas



Se prevé que el nuevo montaje explique los futuros proyectos museográficos y de investigación que se desarrollarán los próximos años en Mataró.

Museo de la Marina de Vilassar de Mar Museo Municipal de Vilassar de Mar

Av. Eduard Ferrés i Puig, 31
Edificio Sènia del Rellotge
08340 Vilassar de Mar
Teléfono: 937 502 121
www.museudelamarina.net



Situado en el edificio histórico del arquitecto modernista Eduard Ferrés i Puig, el Museo de la Marina de Vilassar, fundado en 1955, muestra colecciones fechadas entre los siglos XVII y XX: artes de pesca, herramientas de carpintero de ribera, instrumentos para la navegación transatlántica, mobiliario de barcos, objetos relacionados con el salvamento marítimo y una colección cartográfica. También se puede hallar documentación sobre el tráfico de esclavos entre los siglos XVII y XIX, modelos náuticos a escala, armamento y otros objetos. Asimismo, posee un archivo, tanto de imágenes como documental, y una galería de capitanes y oficiales de máquinas.

Museo Municipal de Náutica El Masnou

Josep Pujadas Truch, 1 A, 3.ª planta
Edificio Centre
08320 El Masnou
Teléfono: 935 405 002
www.elmasnou.cat



Nació en 1962 con el nombre de Museo Histórico Arqueológico, fruto del esfuerzo y la iniciativa de un grupo de ciudadanos entusiasmados por conservar el patrimonio histórico y cultural de la población; en 1990 se acordó denominarlo Museo Municipal de Náutica de El Masnou, porque el elemento marítimo fue adquiriendo importancia.

En el museo se conserva el patrimonio cultural de la población y se puede ver, en la exposición permanente, el legado arqueológico e importantes testimonios del mundo marítimo. La exposición está distribuida en varios ámbitos: El mar azul, La Antigüedad, el nacimiento de un pueblo, Las embarcaciones de El Masnou, La navegación, El comercio, La herencia marinera y un espacio donde se proyecta el audiovisual "Hagamos memoria. El Masnou de los siglos xx-xxi".

Consorcio El Far Barcelona

Escar, 6-8

08039 Barcelona

Teléfono: 932 217 457

www.consorcielfar.org



El Consorcio El Far es una entidad pública formada por el Ayuntamiento de Barcelona, la Generalitat de Cataluña, la Diputación de Barcelona y la Autoridad Portuaria de Barcelona. La entidad tiene como finalidad promover y desarrollar los valores asociados al mar y al litoral. Desde sus inicios, el Consorcio El Far ha establecido su actuación en torno a las siguientes líneas de trabajo:

- Fomento y difusión de los valores sociales, económicos, ambientales y culturales del mar y el litoral en el marco de la sostenibilidad.
- Formación profesional en los oficios del mar.
- Promoción del sector náutico.

El Consorcio El Far desarrolla su actividad a través de diferentes áreas de trabajo y servicios que tienen por objetivo generar proyectos y potenciar el trabajo en red con otras instituciones y entidades. De este modo, el Consorcio El Far apoya las políticas de actuación impulsadas por las instituciones que lo integran y constituye un centro de referencia en lo que constituye su ámbito de actuación: el mar y el litoral.

Museo Marítimo

Barcelona

Av. de les Drassanes, s/n
08001 Barcelona
Teléfono: 933 429 920
www.mmb.cat



El Museo Marítimo de Barcelona ha iniciado un proceso de renovación absoluta. Esta transformación, que culminará en 2013 con la apertura de un nuevo museo, se articula en tres ejes fundamentales. Por un lado, la renovación total de la exposición permanente con un proyecto que proporcionará a los visitantes una nueva visión de la cultura y del patrimonio marítimos, a través de las experiencias y las voces de la Barcelona marítima. Por otro, una presencia mucho más activa del museo en la sociedad, gracias a su oferta de actividades culturales y ciudadanas, tanto en la sede del museo como en el territorio. Y, por último, una intervención arquitectónica que permitirá devolver el máximo esplendor a las Atarazanas Reales y adecuarlas como equipamiento cultural del siglo XXI. No obstante, durante este largo período de reformas el museo seguirá abriendo sus puertas para la realización de las actividades programadas y la visita a las exposiciones temporales. También se podrá acceder a la réplica de la galera real de Juan de Austria y ver algunos modelos de barcos de las colecciones del museo.

Museo del Puerto de Tarragona Tarragona

Refugi 2, muelle de Costa

43004 Tarragona

Teléfono: 977 259 442

Museo de Faros (extensión del Museo del Puerto)

Faro de La Banya, dique de Llevant

www.porttarragona.cat



Recorrido por la historia del puerto desde que desembarcaron los romanos hasta la actualidad. Las diferentes tipologías de puerto —comercial, pesquero y deportivo— también aparecen representadas. El faro de La Banya, único testigo de los faros metálicos instalados en la desembocadura del Ebro, se construyó a finales del siglo XIX y en 2003 se convirtió en Museo de Faros y extensión del Museo del Puerto de Tarragona para mostrar, en la antigua vivienda del torrero, una exposición permanente relacionada con el mundo de las señales marítimas.

Museo de Historia de Cambrils

Cambrils

Passeig Miramar, 31

43850 Cambrils

Teléfono: 977 794 528 / 977 361 141

www.cambrils.org



El Museo de Historia de Cambrils es un organismo autónomo municipal con la finalidad principal de gestionar, preservar y divulgar el patrimonio cultural del municipio de Cambrils. Se estructura en una red de espacios patrimoniales abiertos al público: Museo Molí de les Tres Eres, Torre del Port, Torre de l'Ermita, Villa Romana de la Llosa y Museo Agrícola de Cambrils. Desde la inauguración de la Torre del Port, este edificio del siglo xvi se utiliza para valorizar el patrimonio y la cultura marinera del municipio.

Museo Comarcal de Montsià Amposta

Gran Capità, 34
43870 Amposta
Teléfono: 977 702 954
www.museumontsia.org



El Museo Comarcal de Montsià conserva y gestiona las colecciones más importantes de la naturaleza, la arqueología y la etnología de las Terres de l'Ebre, un fondo que comprende más de 30.000 objetos y varias salas permanentes que combina con exposiciones temporales y otras actividades culturales de temática histórica, naturalista o artística a fin de difundir el rico legado patrimonial de las Terres de l'Ebre. El museo, en tanto que entidad cultural dinámica y abierta a la sociedad, ofrece numerosos servicios, como los de biblioteca y documentación, y la consulta de colecciones. También pone al alcance del mundo turístico y educativo un conjunto de propuestas y servicios de calidad, vinculados al patrimonio natural y cultural de las Terres de l'Ebre, en tres modalidades: visitas guiadas, itinerarios y talleres.

Bibliografia

ALEMANY, Joan. *Els fars de Catalunya*. Barcelona: Autoritat Portuària de Barcelona, 2006.

CATALÀ I ROCA, Pere. *De cara a la Mediterrània. Les torres del litoral català*. Colecció Nissaga, n.º 7. Barcelona: Rafael Dalmau, 1987.

MORÉ AGUIRRE, David. *Fars i senyals marítims de la Costa Brava*.

SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. *Faros españoles del Mediterráneo*. Serie Monografías. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1993.

SÁNCHEZ TERRY, Miguel Ángel. *Los faros españoles: historia y evolución*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes, 1991.

Otros títulos de la colección

El Camino de Santiago en Catalunya

de El Port de la Selva-Sant Pere de Rodes y de La Jonquera a Montserrat

de Montserrat a Alcarràs, de Tàrrega a Alfarràs

de Tarragona a Lleida

de Barcelona a Montserrat

de Tortosa a Batea

Guía de los escenarios de la Guerra del Francés en Catalunya

Caminos del Abad Oliba, viaje a la Catalunya del año 1000

Pirineo Condal, viaje a la Catalunya Medieval

La Catalunya Judía, viaje por las tierras de Edom

Verdaguer, una geografía mítica de Catalunya

Santuarios de Catalunya, una geografía de los lugares sagrados

La mirada ajena

Catalunya, 1714, un viaje a los escenarios de la Guerra de Sucesión y el tiempo del barroco

